 500.000 FAHRRADDIEBSTÄHLE 2022

Wir haben ein Problem

Von Sarah Obertreis

05.10.2023, 12:54 Lesezeit: 12 Min.



Eine halbe Million Räder werden in unserem Land jedes Jahr gestohlen. Wieso verhindert das niemand? Und wer sind eigentlich die Täter? Eine beschwerliche, aber doch erfolgreiche Spurensuche.

 197

Hätte nicht er, sondern ein Kollege den Fall auf den Tisch bekommen, es wäre wahrscheinlich anders verlaufen, sagt der junge Staatsanwalt. Ohne wochenlange Observierungen vor der Monteurswohnung, aus der die moldauischen Tatverdächtigen regelmäßig mit vollgepackten Rucksäcken liefen. Ohne scheinbar zufällige Polizeikontrollen, um die Identität der mutmaßlichen Diebe festzustellen. Ohne Verfolgung zu Fuß, wenn die Männer nachts die S-Bahn ins Umland der Großstadt nahmen, um möglichst wertvolle E-Bikes zu finden, die sie später auseinander bauten.

Der Staatsanwalt ist mit dem Rad ins Büro gefahren, wie jeden Tag. Ein Auto besitzt er nicht. Käme er heute Abend aus dem Betonkomplex, in dem er arbeitet, und sein Fahrrad wäre weg, hätte man ihm auch seine Mobilität gestohlen.

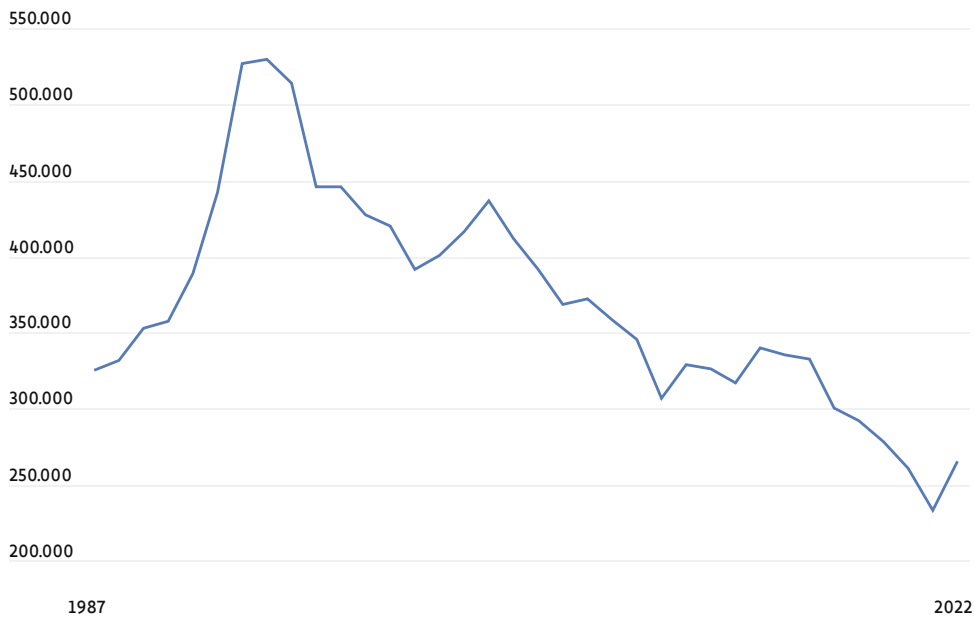
Auch deswegen sieht der Staatsanwalt, der nur anonym spricht, das Vergehen Fahrraddiebstahl als etwas, „was man gerne mal intensiver verfolgen kann“. Das darf man als Kritik am System verstehen. Denn Fahrraddiebstähle werden von der deutschen Justiz oft vernachlässigt. Viele nachvollziehbare Gründe hat das und ein paar widersinnige.

Es geht um Werte im dreistelligen Millionenbereich

Der widersinnigste und gleichzeitig nachvollziehbarste Grund von allen: Fahrraddiebstahl ist in Deutschland ein riesiges Problem. Der Gesamtverband der deutschen Versicherer meldet inzwischen regelmäßig einen neuen Schadenhöchststand: 2022 wurden versicherte Räder im Wert von 140 Millionen Euro gestohlen. Bei der Polizei wurden allein im vergangenen Jahr 265.562 entwendete Fahrräder gemeldet.

Entwicklung der offiziellen Fahrraddiebstahlzahlen

Fahrraddiebstähle nach PKS



Grafik: sati. / Quelle: Polizeiliche Kriminalstatistik

Das bedeutet: Eine halbe Million Räder verschwindet in diesem Land jedes Jahr aus Hinterhöfen, den Eingängen von Schulen und Schwimmbädern, von Bahnhofsvorplätzen und Einkaufsstraßen. Denn die Deutschen bringen nur etwa die Hälfte aller Fahrraddiebstähle zur Anzeige. Das haben zahlreiche Befragungen ergeben.

Es ist so eine große Zahl, dass jeder und jede eine Geschichte erzählen kann darüber, wie ein Rad abhanden kam. Die Protagonisten dabei sind immer dieselben: Dieb, Opfer, Polizei und – wenn es eine der längeren Geschichten ist – Fahrradhändler, Staatsanwaltschaft und vielleicht die Politik.

Gesprächspartner sind schwer zu finden

Dieser Text ist eine der längeren Geschichten. Vom Staatsanwalt haben wir schon gehört, zur Polizei kommen wir gleich. Denn bei ihr kreuzen sich die Wege aller Protagonisten. Geht es um die vielen Fahrraddiebstähle, sind die Ermittler die ersten, die sich erklären müssen. Man spürt den Druck, unter dem sie stehen, vor allem in der Großstadt. Kaum einer will sprechen.

„Zu viel zu tun“, heißt es dann; oder: „Aus ermittlungstaktischen Gründen können wir Ihre Fragen nicht beantworten.“ Hangelt man sich an der Föderalismuskette nach oben: von den Polizeidirektionen über die Landeskriminalämter zum Bundeskriminalamt in die ganz große Politik, wird man bloß immer wieder nach unten geschoben. An diesem Thema will sich niemand die Hände wund scheuern. Diese Geschichte hat deswegen keine Hauptfigur. Sie ist aus vielen einzelnen unabhängigen Kettengliedern entstanden – nach drei Monaten, Dutzenden Gesprächen, knapp hundert Mails und viel Geduld.

Sie beginnt in den Köpfen der Bestohlenen und Noch-Nicht-Bestohlenen. Dort hat sich nämlich ein Gedanke festgesetzt, gegen den engagierte Ermittler mit zunehmender Frustration kämpfen: „Wenn ich einen Fahrraddiebstahl anzeige, passiert ja sowieso nichts.“ Dass die Diebstähle von Rädern in vielen Dienststellen nur verwaltet, aber nicht verfolgt würden, hört man auch vom ADFC, als Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club die größte Interessenvertretung der Radler in Deutschland.

Nur jeder zehnte Diebstahl wird aufgeklärt

Tatsächlich ist die bundesweite Aufklärungsquote bei angezeigten Fahrraddiebstählen extrem niedrig: 2022 lag sie bei 9,3 Prozent. Dabei lässt sich diese Quote durch wenige gezielte Treffer oft schnell heben. Die moldauische Bande, der der junge Staatsanwalt nachging, hatte innerhalb von zwei Wochen Räder im Wert von etwa 20.000 Euro entwendet. Erwischt die Polizei solche Intensivtäter, macht sich das sofort in der Statistik bemerkbar.

Die 20 Städte mit der höchsten Aufklärungsquote

in Prozent

Potsdam	38,3
Magdeburg	31,1
Würzburg	23,6
Chemnitz	21,8
Fürth	20,1
Wiesbaden	15
Bremerhaven	15
Darmstadt	14
Regensburg	13,9
Remscheid	13,9
Erlangen	13,9
Hamm	13,7
Neuss	13,1
Erfurt	12,5
Kassel	12,4
Braunschweig	12,2
Stuttgart	12,1
Solingen	11,9
Münster	11,5
Kaiserslautern	11,4

Grafik: sati. / Quelle: Polizeiliche Kriminalstatistik

So hat es Potsdam an die Spitze geschafft: In keiner anderen Stadt in Deutschland war die Aufklärungsquote 2022 höher als dort. In 38,3 Prozent der gemeldeten Fahrraddiebstähle konnten Tatverdächtige ermittelt werden. Ein Vertreter des ADFC nennt das „enorm“ und sagt: „Über 20 Prozent sind schon herausragend.“

Enorm wirken die 38,3 Prozent auch, weil Potsdam 2021 noch richtig schlecht dastand. Damals lag die Aufklärungsquote bei 5 Prozent. Gleichzeitig findet sich Potsdam regelmäßig in den Top 10 der Städte mit den meisten Fahrraddiebstählen je 100.000 Einwohner wieder. „Das wollten wir nicht auf uns sitzen lassen“, sagt Christian Hylla. Seit April 2020 ist er Potsdamer Polizeichef, auch er fährt gerne mit dem Rad zur Arbeit. Nachdem Hylla befördert worden war, richtete er – nicht zum ersten Mal in der Stadtgeschichte – eine spezielle Ermittlungsgruppe ein, die sich daran machte, die gemeldeten Fahrraddiebstähle auf einer Karte zu verzeichnen.

Der Potsdamer Polizeichef spricht über einen Erfolg

Hylla ist zusammen mit der Leiterin der Fahrrad-Ermittlungsgruppe zum Interview gekommen. Sie ist bekannt für ihre Excel-Leidenschaft. Doch Karten findet sie auch nicht schlecht. Die Ermittlerin hält die Diebstahlkarte hoch. Da, wo besonders viele Fahrräder geklaut werden, ist sie tiefrot. Dort setzten die Potsdamer Polizisten in Zivil ein. Sie spazierten herum, tranken einen Kaffee hier, aßen einen Döner dort – und erspähten tatsächlich irgendwann Fahrraddiebe.

Dank der verdeckten Ermittlungen können sie in Potsdam die Täter inzwischen in drei Gruppen einteilen. Die einen gehören einer tschetschenischen Bande an und „agieren in Familienstrukturen“, wie Hylla sagt. Die zweite Gruppe ist deutsch und stiehlt Fahrräder, vor allem um die Drogensucht ihrer Mitglieder finanzieren zu können. Der dritten Gruppe ordnen die Potsdamer alle Diebe zu, die ohne erkennbares Muster stehlen – Polen zum Beispiel, die ab und zu mit einem Transporter über die nahe Grenze fahren, um in der Nacht die Schlösser von E-Bikes aufzubrechen.

Die dritte Gruppe ist schwer zu fassen, aber an die ersten beiden heftete sich die Potsdamer Ermittlungseinheit. Sie hätten

alle Register gezogen, sagt Polizeichef Hylla: Observierungen, gezielte Kontrollen der Tatverdächtigen, Polizeistreifen für die Präsenz, Durchsuchungen. Wie viel Zeit und Kraft das gekostet hat, merkt man daran, wie eingespielt Hylla und die Leiterin der Ermittlungsgruppe sind. Oft lächeln sie an denselben Stellen. Wenn etwas heikel wird, tauschen sie ein paar vielsagende Blicke, bevor einer der beiden zu reden beginnt.

„Es sind sogar schon einzelne Haupttäter aus Potsdam weggezogen, weil sie gemerkt haben, dass der Druck hoch ist“, erklärt Hylla nun stolz. „Aber“ – und da merkt man auf einmal, wie genervt er und die Ermittlerin sind – „bei anderen Tätern müssten jetzt langsam mal Prozessergebnisse her“.

Es mangelt an Urteilen für gefasste Täter

Noch wurde kein einziger Dieb aus den beiden in Potsdam ermittelten Tätergruppen verurteilt. Teilweise laufen die Verfahren schon seit anderthalb Jahren, und es steht immer noch kein Gerichtstermin fest. „Die Zeugen von uns können sich auch nicht mehr an jedes Detail erinnern, wenn das so lange dauert“, sagt Christian Hylla. „Wir haben erlebt, dass der Fahrraddiebstahl auch vor Gericht ein bisschen belächelt wird“, erzählt die Ermittlerin.

MEHR ZUM THEMA

 KRIMINALITÄT

Mit GPS dem Fahrraddieb auf der Spur

 FÜNF TIPPS FÜR RADFAHRER

So sichern Sie Ihr Rad gegen Diebstahl

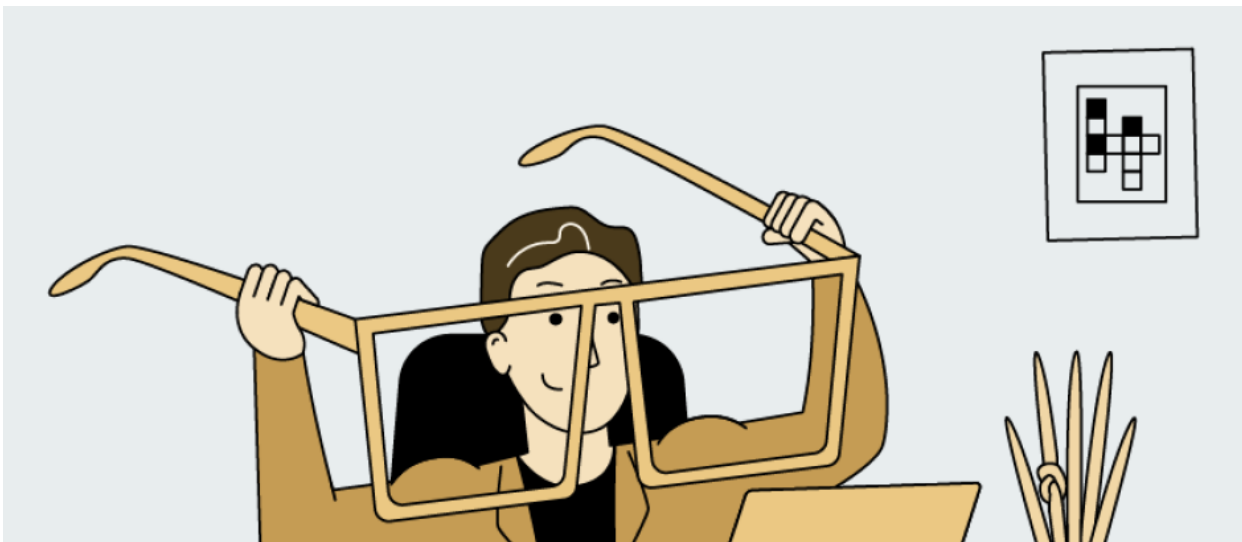
 DEBATTE ÜBER HELMPFLICHT

Mehr Schutz für Radfahrer

Solche Berichte gibt es auch aus anderen Polizeidienststellen, wo immer mal wieder spezielle Ermittlungsgruppen mit Namen wie „Dynamo“ und „Hercules“ gegründet und nach wenigen Jahren eingestampft werden. Es fallen die Worte „entmutigend“ und „demotivierend“. Denn auch die Strafen sind oft milde. Die Potsdamer Ermittlerin sagt: „Die Täter haben sehr wohl im Kopf: Wenn ich ein Fahrrad stehle, passiert mir nicht so viel.“

Tatsächlich werden die allermeisten Verfahren wegen Fahrraddiebstahls eingestellt. Das liegt auch daran, dass von einem entwendeten Fahrrad meist nicht mal mehr ein Kratzer am Laternenpfahl bleibt und viele Bestohlene den Verlust erst Tage später bemerken. „Die Ermittlung der Täter gestaltet sich schwierig und ist oft nicht möglich, so dass die Verfahren eingestellt werden müssen“, heißt es zum Beispiel von der Staatsanwaltschaft München I.

Selbst wenn jemand mit einem als gestohlen gemeldetem Fahrrad erwischt wird, kann ihm oft nicht nachgewiesen werden, dass er auch der Dieb und nicht bloß ein ahnungsloser Käufer ist. Die Potsdamer Ermittlerin sagt, für die Täter sei Fahrraddiebstahl nun mal „eine sehr lohnenswerte Geschichte“.





Das tägliche News-Quiz

Stellen Sie Ihr Wissen im FAZ.NET-News-Quiz unter Beweis, und vergleichen Sie sich mit anderen Lesern.

[Zum News-Quiz](#)

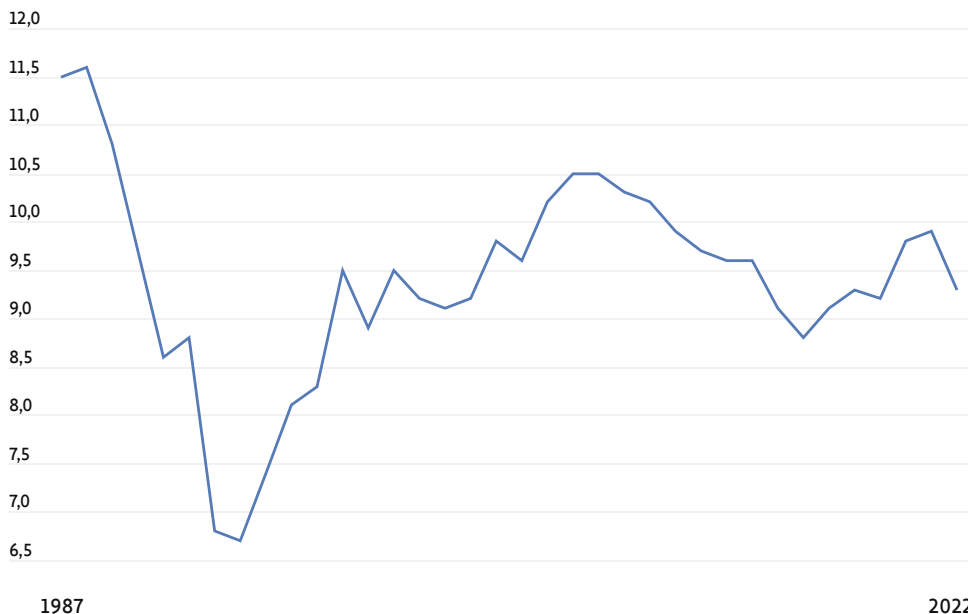
Hersteller von Schlössern rüsten technisch auf

Fahrraddiebstähle wird es immer geben. Auch die Hersteller der Schlösser werden sie nicht verhindern können. Abus hat in diesem Sommer ein neues Bügelschloss vorgestellt mit einer Ummantelung aus Wolframcarbid, eines der härtesten Materialien, die es gibt. Es ist eine Reaktion auf die Akkuflex, die bei Fahrraddiebstählen in Großstädten immer öfter zum Einsatz kommt. „Da sind alle Schlösser nur bedingt widerstandsfähig“, sagt ein Abus-Vertreter. Das neue Modell seiner Firma hält der Akkuflex nun statt dreißig bis vierzig Sekunden immerhin sechs bis acht Minuten Stand. Aber auch der Abus-Vertreter sagt: „Alles ist durchschneidbar, es ist nur eine Frage des Widerstands.“

Weil viele Räder weder angekettet noch mit einem hochwertigen Schloss gesichert sind, sind sie auch für Jugendliche leichte Beute, die man im Idealfall schnell über Ebay Kleinanzeigen verkaufen kann. Das Berliner Rap-Duo 65Goonz erzählt gerne, wie es sich bei einem Diebstahlversuch kennengelernt hat. In einem YouTube-Video sagt einer der beiden: „Ich war mit Homies unterwegs und wir dann zufällig in seinem Haus, unten in seinem Hausflur drin. Wir wollten Fahrräder tockern.“ Die beiden Teenager treffen aufeinander, als der Vater des einen Rappers den anderen bei dem Diebstahl erwischt.

Entwicklung der Aufklärungsquote von Fahrraddiebstählen

in Prozent



Grafik: sati. / Quelle: Polizeilichen Kriminalstatistik

In den Akten jugendlicher Intensivtäter taucht Fahrraddiebstahl regelmäßig auf. Auch Marvin D. hat Fahrradklau zumindest versucht. Der 16-Jährige sitzt an einem sonnigen Tag im Juni im großen Saal des Landgerichts Mannheim und schaut ins Nichts. Marvin D. hat sich in der Untersuchungshaft nicht rasiert, aber die wenigen Haare auf Kinn und Oberlippe können seine weichen Züge nicht verbergen. Im Publikum sitzt ein hochschwangeres Mädchen und eine

Gruppe von Jungs in Cargopants und lässigen Karl-Kani-Shirts. Einer trägt seine Sonnenbrille am Hinterkopf.

Per Zufall zum Fahrraddieb geworden

Frau M., D.s Mutter, schaut ihren Sohn mitleidig an. Weil D. noch nicht volljährig ist, durfte sie neben ihm auf der Anklagebank Platz nehmen. Die Jugendgerichtshilfe beschreibt ihn als „freundlichen, unauffälligen Jungen“, der nicht gern über seine Kindheit spreche. Gewalttätiger Alkoholiker-Vater, psychisch kranke Mutter, früh verstorbene Oma. Mit zehn Jahren nahm das Jugendamt D. das erste Mal in Obhut.

Die Polizei kam ihm nach einem missglückten Überfall auf einen Lebensmittelmarkt auf die Spur, ein Inklusionsbetrieb. D. erfuhr angeblich erst während des Prozesses, dass der Mitarbeiter, den er mit einer Softair-Waffe bedroht hatte, seit einem Schlaganfall schwer behindert ist. Als der zuständige Ermittler vor Gericht erzählt, wie D. ihn und seine Kollegen beim ersten Treffen als „Hurensöhne“ beschimpfte, grinst D. das einzige Mal an diesem Verhandlungstag.

Er schafft es, keine Miene zu verziehen, als es um einen ebenfalls missglückten Fahrraddiebstahlversuch an einem S-Bahnhof geht. Am Tatort fand die Polizei einen Nike-Rucksack mit einem Teleskopschlagstock, einem Hammer, einem Notfallhammer mit D.s Fingerabdrücken – und einem Tablet, das offensichtlich aus der örtlichen Grundschule gestohlen worden war (es trug noch den Sticker der Schule). „Oh Junge“, stöhnt einer der Cargopants-Jungs im Publikum, als er das hört.

Die Jugendstrafe bringt den Fahrraddieb zum Umdenken

D. und ein Komplize hatten in einer Februarnacht versucht, die Schlösser der vor dem Bahnhof geparkten Fahrräder aufzubrechen. Sie waren dabei so laut, dass ein Anwohner die Polizei rief. Auf den Fotos der Ermittler hält D.s Komplize seinen nach oben gereckten Daumen in die Kamera. Das Urteil: drei Jahre Jugendstrafe für D. Sein Ziel: währenddessen den Hauptschulabschluss zu machen. „Die U-Haft hat mich viel zum Nachdenken gebracht, was die Konsequenzen von Straftaten sind. Ich möchte mein Leben nicht mehr so führen“, sagt D., bevor die Beamten ihn wegführen.

„Wo es soziale Normen gibt, gibt es auch die Übertretung dieser Normen“, sagt der Frankfurter Kriminologe Tobias Singelstein. Als „normales Phänomen“ gehöre Fahrraddiebstahl zur Gesellschaft dazu. Den Rechtswissenschaftler wundert es nicht, dass dem Thema in der Politik kaum Beachtung geschenkt wird – obwohl jedes Jahr etwa fünf Prozent der Deutschen zum Opfer von Fahrraddiebstählen werden.

Swantje Michaelson ist in der Grünen-Fraktion im Bundestag für Radverkehr zuständig. Ihr Büro reagiert nach einem Monat auf die Gesprächsanfrage, es dauert schließlich noch einen weiteren Monat, bis das kurze Videotreffen mit Michaelson stattfinden kann. Sie sagt: „Fahrraddiebstahl ist nicht viel Thema.“ Und: „Ich bin mir nicht sicher, ob wir Hebel haben, um etwas gegen die hohen Diebstahlzahlen zu tun.“

Vor 17 Jahren war es zuletzt ein größeres Thema in der Politik

Die letzte Veröffentlichung unter Beteiligung der Bundesregierung zum Thema stammt aus dem Jahr 2006. Es ist ein „gemeinsames Positionspapier“ von Innenministerium, Bundeskriminalamt, dem Landeskriminalamt Niedersachsen, den Versicherern und dem Zweirad-Industrie-Verband. „Viele [Täter] nehmen an, nur ein ‚Kavaliersdelikt‘ zu begehen. Der Staat kann und darf eine solche Bagatelisierung aber nicht hinnehmen“, heißt es in dem Positionspapier. „Eine Reaktion aller potenziellen Akteure ist daher angezeigt.“

Fragt man Ermittler, was sie sich von der Politik wünschen würden, kommen sie schnell auf die mangelnden Fahndungsmöglichkeiten zu sprechen. Hat ein gestohlenen Rad Deutschland einmal verlassen, gibt es für sie keine Möglichkeit mehr, es aufzuspüren. Im Schengener Informationssystem lassen sich nur Autos, keine 14.000 Euro teuren Räder zur Fahndung ausschreiben.

Und selbst wenn, gäbe es immer noch das Problem der Rahmennummern: Sie taugen nur bedingt als Identifizierung für

einzelne Räder, weil jeder Hersteller sie eigenständig vergibt. So tauchen sie immer wieder doppelt und an den unterschiedlichsten Stellen auf. „Wir haben elf neuralgische Punkte ausgemacht, an denen die Rahmennummer sein kann. Das sind natürlich viel zu viele“, sagt ein Darmstädter Polizist.

Fast 1000 Euro beträgt der durchschnittliche Schaden

Er und seine Kollegen haben in den vergangenen Jahren beobachtet, wie sich die Tätergruppen weiter aufspalten. Der Durchschnittswert der gestohlenen Fahrräder, die bei den Versicherern gemeldet werden, klettert von Jahr zu Jahr. Inzwischen beträgt er 970 Euro. In Darmstadt sprechen sie schon von 1400 Euro Durchschnittswert. Das macht den Diebstahl für organisierte Gruppen immer attraktiver. Lässt sich ein E-Bike in Rumänien für mehrere hundert Euro verkaufen, lohnt sich der Transport über tausend Kilometer auch.

Die günstigeren Räder bleiben dagegen eher in der Stadt, in der sie gestohlen wurden. Das berichtet die Münchner Polizei. Und das zeigt eine Studie der Technischen Universität Delft aus diesem Februar sehr anschaulich. Die Forscher schlossen dafür hundert Hollandräder an verschiedenen Orten in Amsterdam an. Jedes einzelne Rad war mit einem GPS-Tracker ausgestattet.

Innerhalb von sechs Monaten wurden siebzig der hundert Räder gestohlen. Nur zwei der gestohlenen Räder verließen Amsterdam. Der Rest blieb ein paar Tage lang an einem Ort, dann sahen die Forscher in ihren GPS-Daten, wie sich die Räder wieder regelmäßig in Bewegung setzten – offenbar waren sie erfolgreich an Alltagsradler verkauft worden.

GPS-Tracker sind ein nützliches Gegenmittel

Kurz sah es so aus, als würde auch das Fahrrad von Peter Leibe in der Stadt bleiben. Dabei hat es 10.000 Euro gekostet. Leibe betreibt seit fast vierzig Jahren das Fahrradgeschäft „Per Pedale“ in Frankfurt. Seine Geschichte fasst er in zwei Sätzen zusammen: „Ich bin Fahrradhändler geworden, weil ich keinen Parkplatz gefunden habe. Da fahre ich doch besser mit dem Rad, habe ich mir gesagt.“

Es gehört zum Wesen seines Berufs, dass Leibe sich mit Fahrraddiebstählen auskennt. Wenn Kunden ihm erzählen, wo ihr Fahrrad geklaut wurde, erwidert der 66-Jährige manchmal: „Na gut, da muss man ja leider schon fast damit rechnen.“ Leibes Geschäft liegt direkt neben einer Einkaufsstraße an einer vielbefahrenen Ecke. Trotzdem haben die Diebe auch schon bei ihm eingebrochen: Durch das Toilettenfenster schafften sie Klappräder nach draußen.



Fahrradhändler Peter Leibe in seinem Geschäft „Per Pedale“ in Frankfurt dpa

Leibe schwört auf die Räder des hessischen Herstellers Riese & Müller. In den neueren Modellen ist ein Chip verbaut, mit dem Radfahrer die Räder selbst in Kellern und Tiefgaragen orten können. Die Tracker sind so sensibel, dass auf Leibes Handy jedes Mal eine Warnung aufleuchtet, wenn ein Passant vor seinem Laden versehentlich sein angeschlossenes Fahrrad streift.

Fahrradhändler verfolgt Diebstahl live am Handy

Im Mai letzten Jahres dachte der Fahrradhändler deswegen zunächst, es sei bloß der Wind, der sein Rad etwas durchrüttelte. Auf dem Weg zum Doppelkopfspielen hatte der Sturm ihn fast vom Sattel gefegt. Aber als Leibe nach der dritten Warnung doch auf sein Handy schaute, fuhr das Rad schon vom Mainufer aufs berühmte Bahnhofsviertel zu.

Dass immer mehr Sender in Rädern verbaut werden, erleichtert die Ermittlungsarbeit enorm. Der Darmstädter Polizist sagt: „Dank der GPS-Tracker sind wir schon auf riesige Lager mit gestohlenen Rädern gestoßen.“ Und auch der anonyme Staatsanwalt kam erst durch zwei gestohlene E-Bikes mit Sender auf die moldauische Diebesbande.

Leibe konnte in Echtzeit verfolgen, wie sein 10.000-Euro-Rad in der Taunusstraße, dem Zentrum der deutschen Drogenszene, hielt. Er schilderte der Polizei am Telefon, wie sein Rad durch die Innenstadt in Richtung Offenbach weiterfuhr. Dann hörte er einen Beamten „Zugriff“ rufen. Die Polizisten stellten einen Polen und fischten Leibes E-Bike aus dem Main – wo der Verfolgte das Rad Sekunden vorher in seiner Not versenkt hatte. Im Scherz hatte Leibe noch zu den Polizisten gesagt: „Ich brauche das Rad bis zwölf Uhr zurück, dann wollten wir Schluss machen mit dem Doppelkopfspielen.“ Um halb zwölf hatte Leibe es – mit einem kaputten Motor und ein paar Schrammen – wieder.

Nach vierfacher Täterschaft wird Bauarbeiter wieder verurteilt

Der Pole erzählte vor Gericht, dass er nicht der Dieb sei, das Fahrrad nur im Bahnhofsviertel gekauft habe. Aber er hatte an besagtem Abend im Mai lange Handschuhe getragen. Deswegen und weil der 45-jährige Bauarbeiter schon vier Mal wegen Diebstahls verurteilt worden war, glaubte ihm die Richterin nicht. Er bekam eine Freiheitsstrafe von sieben Monaten, ausgesetzt zur Bewährung.

In einer Masterarbeit der Polizeihochschule von 2015 erzählen Ermittler aus Magdeburg, dass sie aufgehört haben, auf Haftstrafen von verurteilten Fahrraddieben zu setzen. Sie konzentrieren sich stattdessen darauf, drogensüchtige Intensivtäter in den Entzug zu bringen. Im besten (und seltenen) Fall gelingt die Therapie und sie hören auf, Fahrräder zu stehlen. Im schlechtesten Fall sind sie immer noch raus aus der Stadt und die Deliktzahlen gehen immerhin ein paar Monate lang runter.

Die 20 deutschen Städte mit der höchsten Fahrraddiebstahlrate

Anzahl der Diebstähle pro 100.000 Einwohner

Göttingen	1.426,8
Münster	1.323,8
Magdeburg	1.103,4
Cottbus	1.089,9
Leipzig	976,6
Bremen	934,9
Potsdam	863,8
Freiburg im Breisgau	848,8
Krefeld	824,9
Kiel	820,7
Hannover	805,7
Osnabrück	796,8
Hamburg	794,3
Kassel	785,9
Berlin	783,2
Frankfurt am Main	779,6
Halle (Saale)	775,4
Bonn	740
Oldenburg (Oldenburg)	723,6
Dresden	712

Grafik: sati. / Quelle: Polizeiliche Kriminalstatistik

Denn auch wenn der Diebstahl für organisierte Gruppen immer lukrativer wird – die Beschaffungskriminalität ist das Hauptproblem. Nicht nur in Frankfurt sind die Hälfte aller Tatverdächtigen Drogensüchtige, auch in vielen anderen Städten. Sie bekommen meist einen festen Betrag pro Rad vom Hehler, 20 oder 30 Euro – völlig unabhängig davon, wie wertvoll das gestohlene Modell eigentlich ist. Im Bahnhofsviertel können sie es auch manchmal direkt gegen eine kleine Menge Drogen tauschen.

Für die Tagesration Drogen braucht es ein halbes Dutzend Räder

So müssen die Täter locker ein halbes Dutzend Räder am Tag stehlen, um ihre Sucht finanzieren zu können. Anders als die organisierten Gruppen nutzen sie keine Akkuflex. „Da wird dann auch mal ein Sattel eingesetzt, um einfache Schlösser aufzubrechen“, sagt ein Ermittler.

In dieser Tätergruppe können Polizei und Justiz allein allerdings kaum etwas ausrichten. Die Sucht treibt auch die Verurteilten und vielfach Therapierten immer wieder auf die Straße und zum Fahrraddiebstahl. Vor Kurzem erwischte die Frankfurter Polizei denselben Süchtigen drei Mal beim Räderklauen – an einem einzigen Tag.

Viele Fachleute gehen so weit zu sagen: Diese Masse an Fahrraddiebstählen behindert die Verkehrswende. Weil es nur wenige gibt, die ihr Fahrrad einen ganzen Tag oder sogar eine Nacht lang vor einem Bahnhof abstellen würden. Die Folge: Sie fahren lieber gleich mit dem Auto.

Quelle: F.A.Z. [Artikelrechte erwerben](#)



Sarah Obertreis

Redakteurin im Ressort „Gesellschaft & Stil“.

 Folgen



Frankfurter Allgemeine

© Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH 2001 - 2024
Alle Rechte vorbehalten.