

Antrag

**der Abg. Hermann Katzenstein und
Gudula Achterberg u. a. GRÜNE**

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

(K)Ein Platz für Drahtesel – Fahrradparken in Baden-Württemberg

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. welche Bedeutung die Landesregierung der Verfügbarkeit und Qualität von Fahrradabstellanlagen für eine gelingende Verkehrswende in Baden-Württemberg bemisst;
2. wie viele Fahrradabstellanlagen in den letzten zehn Jahren im Rahmen des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) über das Programm „Rad- und Fußverkehr“ durch die Kommunen in Baden-Württemberg jährlich angemeldet und gefördert wurden;
3. welche weiteren Unterstützungsleistungen zum Fahrradparken das Land den Kommunen bietet (z. B. Beratungsangebote) und wie sich die Nachfrage nach diesen Angeboten in den letzten Jahren entwickelt hat;
4. welche Anforderungen Fahrradabstellanlagen bezüglich Verfügbarkeit und Qualität aus Sicht der Landesregierung erfüllen sollten und welche Konsequenzen sie in diesem Zusammenhang aus dem Trend hin zu immer teureren, größeren und schwereren Fahrrädern (z. B. Lastenräder und E-Bikes) ableitet;
5. ob die Verankerung von Fahrradabstellanlagen in der Landesbauordnung aus Sicht der Landesregierung eine sinnvolle Maßgabe darstellt;
6. wie die Landesregierung die zukünftigen Bedarfe an Fahrradabstellanlagen einschätzt, insbesondere auch in Wohnquartieren und in Relation zu benötigten Kfz-Stellplätzen, und auf Grundlage welcher Kenntnisse sie zu dieser Einschätzung gelangt;

Eingegangen: 7.5.2024 / Ausgegeben: 19.6.2024

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

7. wie hoch nach Kenntnis der Landesregierung Kosten und Flächenbedarf für einen Fahrradstellplatz in Relation zu einem Pkw-Stellplatz sind;
8. ob es Kommunen und Gemeinden in Baden-Württemberg gibt, die in Bezug auf das Fahrradparken und die Einrichtung neuer Abstellanlagen besonders hervorzuheben sind, und wodurch sich diese dabei im Speziellen auszeichnen;
9. ob der Landesregierung Förderungen von Fahrradabstellanlagen durch andere (öffentliche) Fördermittelgeber oder die Privatwirtschaft, z. B. im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements, bekannt sind und wenn ja, ob sie Förderungsvolumina beziffern kann;
10. inwiefern sich die aktuellen Sparmaßnahmen der Bundesregierung auf die Förderung von Fahrradabstellanlagen in Baden-Württemberg auswirken, insbesondere auf das Programm Bike and Ride;
11. ob die Landesregierung Kenntnisse darüber hat, welcher Gesamtumsatz mit dem Verkauf von Fahrrädern in den vergangenen zehn Jahren jährlich erzielt wurde und welche Summe die Menschen dabei pro Fahrrad durchschnittlich ausgegeben haben;
12. wie viele Fahrraddiebstähle in Baden-Württemberg in den vergangenen zehn Jahren jährlich zur Anzeige gebracht wurden und welcher Sachschaden dadurch insgesamt pro Jahr entstanden ist.

7.5.2024

Katzenstein, Achterberg, Braun, Gericke,
Hentschel, Joukov, Marwein, Nüssle GRÜNE

Begründung

Durchschnittlich kommt in Baden-Württemberg fast auf jede Einwohnerin und jeden Einwohner ein Fahrrad. Die Verfügbarkeit und Nutzung von Fahrrädern steigt. Gleichzeitig werden – nicht zuletzt durch Dienstadleasing, Elektrifizierung und dem Trend zu Pedelecs, S-Pedelecs und E-Bikes – die Fahrräder hochwertiger und teurer. Umso dringlicher ist es, Fahrräder überall sicher und komfortabel abstellen zu können.

In ihrem Koalitionsvertrag „Jetzt für morgen“ hat die Regierungskoalition vereinbart, das Fahrradparken in Baden-Württemberg umfangreich zu fördern. Dieser Antrag soll einen Überblick über den derzeitigen Umsetzungsstand geben.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 10. Juni 2024 Nr. VM4-0141.5-31/49/1 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus sowie dem Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. welche Bedeutung die Landesregierung der Verfügbarkeit und Qualität von Fahrradabstellanlagen für eine gelingende Verkehrswende in Baden-Württemberg bemisst;

Die Landesregierung hat sich das Ziel gesetzt, den Radverkehrsanteil im Land bis 2030 im Vergleich zu 2017 auf 20 Prozent zu verdoppeln. Für die Zielerreichung ist neben anderen Maßnahmen auch der Ausbau von Fahrradabstellanlagen von zentraler Bedeutung.

Ausreichende, diebstahlsichere und zielnahe Fahrradstellplätze an den Start- und Zielpunkten des Radverkehrs sind ein wesentlicher Schlüssel zur Steigerung des Radverkehrsanteils. Denn jede Fahrradstrecke beginnt am Abstellort des Fahrrads und endet mit dem Parken des Rads.

Gerade in der intelligenten Verknüpfung von Öffentlichem Verkehr (ÖV) und Fahrrad liegt noch erhebliches Potenzial. Sowohl in der Stadt als auch auf dem Land leistet das Fahrrad einen wichtigen Beitrag zur Ergänzung des Öffentlichen Verkehrs. Das Fahrrad ist als Zu- und Abbringer des ÖV auf der sogenannten ersten bzw. letzten Meile vielfach ein gut geeignetes Verkehrsmittel. Es vergrößert im Vergleich zum Fußverkehr den Einzugsbereich von Haltestellen um ein Vielfaches und benötigt zeitgleich deutlich weniger Fläche beim Abstellen als ein Pkw.

Die Landesregierung Baden-Württemberg verfolgt daher gemäß Koalitionsvertrag das Ziel, das bestehende Angebot auf 100 000 Stellplätze bis 2030 zu verdoppeln. Die Förderung von Fahrradparken ist zudem als zentrales Element in der RadSTRATEGIE Baden-Württemberg verankert.

2. wie viele Fahrradabstellanlagen in den letzten zehn Jahren im Rahmen des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) über das Programm „Rad- und Fußverkehr“ durch die Kommunen in Baden-Württemberg jährlich angemeldet und gefördert wurden;

In der folgenden Tabelle ist die Anzahl an Fahrradabstellanlagen dargestellt, die pro Jahr über das Programm des LGVFG angemeldet, sowie abschließend bewilligt wurden. Die Zahl der Bewilligungen ist geringer als die der Anmeldungen, da Maßnahmen teilweise zurückgezogen oder abgelehnt wurden (Verfahren der zweistufigen Antragstellung im LGVFG).

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

Stellplätze Förderung nach LGVFG Rad- und Fußverkehr (RuF)

Jahr	Programm Anmeldung	Bewilligt
2014	866	746
2015	45	30
2016	218	154
2017	540	414
2018	1 851	1 056
2019	2 180	1 840
2020	8 372	8 088
2021	10 526	9 557
2022	12 183	9 615
2023	4 983	4 658

Radabstellanlagen werden nach dem LGVFG mit bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Bau- und Grunderwerbskosten gefördert. In Kombination mit Bundesmitteln kann ein Fördersatz von 90 Prozent erreicht werden.

Nicht alle neu geschaffenen Bike+Ride-(B+R)-Anlagen werden über das LGVFG-Programm Rad- und Fußverkehr (RuF) gefördert. Weitere Anlagen entstehen über die Förderungen im Bereich ÖPNV (Bahnhofssanierung, Multimodale Knoten), über reine Bundesförderungen ohne Landesbeteiligung oder ganz ohne Förderung (insbesondere bei einzelnen, kleineren Anlagen deren Investitionssumme unterhalb der Bagatellgrenze liegen).

3. welche weiteren Unterstützungsleistungen zum Fahrradparken das Land den Kommunen bietet (z. B. Beratungsangebote) und wie sich die Nachfrage nach diesen Angeboten in den letzten Jahren entwickelt hat;

In 2019 veröffentlichte das Verkehrsministerium den Leitfaden Bike+Ride (B+R). Dieser vermittelt einen Überblick über B+R und hilft den Kommunen bei der bedarfsgerechten Planung und beim nutzerorientierten Betrieb von B+R-Anlagen.

Um das Thema B+R weiter zu stärken und in die Fläche bzw. die Umsetzung von Abstellanlagen zu beschleunigen, wurde Mitte 2022 über die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) die Beratungsstelle B+R gegründet. Die Beratungsstelle unterstützt Kommunen, Landkreise und Verkehrsverbünde bei Bedarfsermittlung, Auswahl der Anlagearten, Standortermittlung, Kostenanalyse sowie bei der Vorbereitung von Förderanträgen.

Bis Ende 2023 wurden alle 1 101 Kommunen in Baden-Württemberg zum Angebot der Beratungsstelle telefonisch kontaktiert. Aktuell sind mehr als 100 Kommunen mit einer Summe von ca. 7 500 geplanten Radabstellplätzen in Einzel-Beratung. Die Beratungsstelle B+R wurde im Mai 2024 mit dem deutschen Fahrradpreis in der Kategorie „Service & Kommunikation“ ausgezeichnet.

Es ist vorgesehen, dass die Beratungsstelle B+R zu einer Beratungsstelle Rad-PARKEN weiterzuentwickeln, die Beratung auch zum Fahrradparken in Wohnquartieren sowie im Straßenraum anbietet. Ebenso werden zurzeit konkrete Unterstützungsmaßnahmen des Landes zur Erleichterung der kommunalen Beschaffung von Radabstellanlagen vorbereitet.

Im Rahmen des Landesprogramms „MOVERS – Aktiv zur Schule“ werden Schulen und Kommunen zu Fahrradabstellplätzen an Schulen beraten und bei der Vorbereitung von Förderanträgen unterstützt.

Die Antragstellung im LGVFG wurde durch personelle Stärkung der Bewilligungsstellen sowie der verstärkten Anwendung unterjähriger Programmaufnahmen erleichtert.

4. welche Anforderungen Fahrradabstellanlagen bezüglich Verfügbarkeit und Qualität aus Sicht der Landesregierung erfüllen sollten und welche Konsequenzen sie in diesem Zusammenhang aus dem Trend hin zu immer teureren, größeren und schwereren Fahrrädern (z. B. Lastenräder und E-Bikes) ableitet;

Fahrradstellplätze sollten ausreichend zur Verfügung stehen. Die Anzahl der üblicherweise erforderlichen Fahrradstellplätze ist den Hinweisen zum Fahrradparken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) in Abhängigkeit von der Nutzung zu entnehmen. Für die Bedarfsabschätzung im Bereich B+R stellt das Land unter www.aktivmobil-bw.de entsprechende Tools zur Verfügung.

Fahrräder werden – insbesondere durch die zunehmende Verbreitung von Lastenrädern und Pedelecs – immer wertvoller und bedürfen daher eines besseren Schutzes. 25 Prozent aller Baden-Württemberger besitzen bereits jetzt ein Pedelec/E-Bike. Jedes zweite neu verkaufte Fahrrad ist inzwischen ein Pedelec/E-Bike.

Der durchschnittliche Wert eines verkauften Fahrrades in Deutschland hat sich zwischen 2016 und 2022 um fast 1 000 Euro auf über 1 600 Euro erhöht. Für eine wirksame Diebstahlsicherung müssen Fahrradstellplätze daher eine Anschlussmöglichkeit für den Fahrradrahmen haben.

Die Fahrrad-Stellplätze sollten möglichst zielnah angeboten werden, einfach zugänglich und leicht auffindbar sein. Sie sollten ebenerdig, durch Rampen oder durch Aufzüge zugänglich sein. Das Gewicht eines normalen Pedelec/E-Bikes beträgt 20 bis 25 kg. Das Überwinden von Treppenstufen ist daher für viele Pedelec-Nutzerinnen und -Nutzer nicht möglich.

Die Fahrradständer sollten dem Fahrrad einen sicheren Stand geben. Fahrradabstellanlagen sollten grundsätzlich einen Mindestabstand von 0,80 m zwischen den Fahrradständern sowie eine Länge von 2 m zuzüglich der erforderlichen Fahrgassen und Rangierflächen aufweisen.

Bei längeren Standzeiten sollte ein Großteil der Stellplätze witterungsgeschützt hergestellt werden. Fahrradräume sollten über Steckdosen zum Aufladen von Pedelec-Akkus verfügen.

Beim Fahrradparken sind die „Hinweise zum Fahrradparken“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) als Fördervoraussetzung zu beachten.

5. ob die Verankerung von Fahrradabstellanlagen in der Landesbauordnung aus Sicht der Landesregierung eine sinnvolle Maßgabe darstellt;

Anders als beim Pkw werden bei Neubauten von vielen Bauherren die für die geordnete Unterbringung von Fahrrädern erforderlichen Flächen oft nicht berücksichtigt. Daher besteht ohne eine entsprechende Regelung die Gefahr, dass Fluchtwege durch Fahrräder zugestellt werden oder eine Flächenkonkurrenz zu Kinderwagen und Rollatoren in den entsprechenden Abstellräumen entsteht. Zudem gewinnen gut zugängliche Fahrradabstellanlagen wegen des Gewichts der Pedelecs/E-bikes zusätzlich an Bedeutung.

Damit die Ausweitung des Radverkehrsanteils erreicht werden kann, müssen die Grundlagen hierfür auch bei der Errichtung baulicher Anlagen gesetzt werden. Die Landesregierung hat daher in der Novellierung der Landesbauordnung (LBO) im Jahr 2014 eine Fahrradstellplatz-Verpflichtung festgelegt.

6. die die Landesregierung die zukünftigen Bedarfe an Fahrradabstellanlagen einschätzt, insbesondere auch in Wohnquartieren und in Relation zu benötigten Kfz-Stellplätzen, und auf Grundlage welcher Kenntnisse sie zu dieser Einschätzung gelangt;

Der Ausstattungsbestand lag nach Angaben des statistischen Landesamtes 2021 bei 191,4 Fahrrädern in 100 Haushalten. Die Zahl der Fahrräder und Pedelecs liegt bei insgesamt rund 10,4 Millionen und damit deutlich über der Zahl der im selben Zeitraum in Baden-Württemberg angemeldeten privaten Pkw (5,8 Millionen).

Deutschlandweit hat sich die Zahl der Fahrräder und E-Bikes zwischen 2019 und 2023 von 75,9 auf 84,0 Millionen Fahrzeuge erhöht. Es ist daher entsprechend mit einem steigenden Abstellbedarf zu rechnen. In den letzten Jahren hat sich eine Verschiebung des Fahrradbestandes hin zu mehr Pedelecs ergeben.

Im Bereich des B+R ist die Schaffung von Fahrradabstellanlagen in Angebotsplanung. Es zeigt sich, dass gute Angebote zu einer deutlich steigenden Nachfrage führen. Für B+R wurde daher eine Zielanzahl von 100 000 Abstellanlagen bis 2030 identifiziert. Grundsätzlich sollten Fahrradabstellanlagen an allen Quellen und Zielen des Radverkehrs bereitgestellt werden.

7. wie hoch nach Kenntnis der Landesregierung Kosten und Flächenbedarf für einen Fahrradstellplatz in Relation zu einem Pkw-Stellplatz sind;

Die Kosten für Fahrradabstellplätze können je nach Anlagenart und Bauform stark variieren. Im Rahmen der LGVFG-Förderung wird für unterschiedliche Anlagenarten die Höhe der zuwendungsfähigen Pauschalen definiert. Die Kosten liegen dabei in einer Spannbreite von 250 Euro für einen nicht überdachten Fahrradbügel inklusive Tiefbauarbeiten bis hin zu 7 000 Euro in automatischen Fahrradparksystemen.

Für Kfz-Stellplätze liegt eine Schwankungsbreite der Kosten zwischen 2 000 bis 5 000 Euro für ebenerdige Stellplätze, 12 000 bis 23 000 Euro in Parkhäusern und 22 000 bis 72 000 Euro in Tiefgaragen vor.

Es sind je nach Aufstellart 8 bis 10 Fahrradstellplätze auf der Fläche eines Kfz-Stellplatzes umsetzbar. Durch Ordnungssysteme wie beispielsweise Doppelstockparker kann der Flächenbedarf des Fahrradparkens zusätzlich reduziert werden.

8. ob es Kommunen und Gemeinden in Baden-Württemberg gibt, die in Bezug auf das Fahrradparken und die Einrichtung neuer Abstellanlagen besonders hervorzuheben sind, und wodurch sich diese dabei im Speziellen auszeichnen;

Der Landesregierung liegen keine vergleichbaren Daten zur Situation des Fahrradparkens in den einzelnen Städten und Gemeinden vor. Die Kommunen weisen unterschiedliche Schwerpunkte aus – in Bezug auf das Fahrradparken im öffentlichen Raum, auf die Umsetzung von Fahrradabstellanlagen an öffentlichen Gebäuden oder in Bezug auf B+R.

9. ob der Landesregierung Förderungen von Fahrradabstellanlagen durch andere (öffentliche) Fördermittelgeber oder die Privatwirtschaft, z. B. im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements, bekannt sind und wenn ja, ob sie Förderungsvolumina beziffern kann;

Folgende Tabelle gibt einen Überblick über andere der Landesregierung bekannten Förderprogramme für Fahrradabstellanlagen neben dem LGVFG:

Förderprogramm	Fördergegenstand	Fördersatz/Fördervolumen
Sonderprogramm „Stadt und Land“ (BMDV)	Bereitstellung moderner Abstellanlagen	In Kombination mit den Landesmitteln kann eine Förderung von 90 % erreicht werden. Der Anteil für BW an den „Stadt- und Land“-Mitteln (alle Fördertatbestände, nicht nur Radabstellanlagen) liegt bei ca. 86 Mio. Euro insgesamt bis 2028.
Klimaschutzinitiative – Klimaschutzprojekte im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie) (BMWK)	Maßnahmen zur Förderung klimafreundlicher Mobilität wie Mobilitätsstationen, Bike+Ride	Regelfördersatz bis zu 50 % (B+R 70 %)
Klimaschutz durch Radverkehr (BMWK)	Nicht auf Einzelmaßnahmen anwendbar! Maßnahmen für eine klimafreundliche und radverkehrsgerechte Umgestaltung des Straßenraumes	Bis zu 75 % Mindestzuwendung pro Vorhaben, Eigenbeteiligung von 50 % für gewerbliche Wirtschaft
Förderprogramm „Betriebliches Mobilitätsmanagement (B ² MM)“ (VM)	Diebstahlgesicherter und witterungsgeschützte Abstellmöglichkeit	Pro Platz 1 500 Euro

10. inwiefern sich die aktuellen Sparmaßnahmen der Bundesregierung auf die Förderung von Fahrradabstellanlagen in Baden-Württemberg auswirken, insbesondere auf das Programm Bike and Ride;

Im Jahr 2023 wurde für den neuen Titel „Förderprogramm Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen“ im Klima- und Transformationsfonds der Bundesregierung durch das BMDV ein Förderaufruf durchgeführt. Der Bundeshaushalt 2024 stellt die erforderlichen Mittel zur baulichen Umsetzung der zur Förderung vorgesehenen 37 Maßnahmen (bundesweit) als Ergebnis des Förderaufrufs aus dem Jahr 2023 bereit. Aufgrund der Entwicklungen im Klima- und Transformationsfonds konnte lediglich der erste Förderaufruf umgesetzt werden. Aus Baden-Württemberg haben sich nach Angaben des Bundes 13 Kommunen am Interessenbekundungsverfahren von „Fahrradparkhäusern an Bahnhöfen“ beteiligt. Die 16 eingereichten Projektvorschläge weisen zwischen 100 und 752 Stellplätze aus. Es wurden davon zwei Kommunen mit jeweils einem Projekt zur Einreichung entsprechender Förderanträge aufgerufen. Da dieses Programm im Vergleich zum Sonderprogramm „Stadt und Land“ nur ein geringes Volumen hat, hat die Kürzung keine große Relevanz für die Förderung von Radabstellanlagen in Baden-Württemberg.

11. ob die Landesregierung Kenntnisse darüber hat, welcher Gesamtumsatz mit dem Verkauf von Fahrrädern in den vergangenen zehn Jahren jährlich erzielt wurde und welche Summe die Menschen dabei pro Fahrrad durchschnittlich ausgegeben haben;

Anhand der von den Verbänden ZIV (Zweirad-Industrie-Verband) und VDZ (Verband des Deutschen Fahrradhandels) publizierten Marktzahlen liegen für Gesamtdeutschland die in untenstehender Tabelle ausgewiesenen Verkaufszahlen über den angefragten Zehnjahreszeitraum von 2014 bis 2023 vor. Durchgängige Regionaldaten für Baden-Württemberg liegen der Landesregierung nicht vor. Seit dem Berichtsjahr 2022 werden die durchschnittlichen Verkaufserlöse pro E-Bike und pro Fahrrad getrennt ausgegeben.

Die spezifischen Zahlen für Baden-Württemberg wurden nach der vom Verbund Service und Fahrrad e. V. (VSF) verwendeten Methodik (so unter anderem im Kurzgutachten zur Fahrradwirtschaft in Baden-Württemberg von April 2015) ermittelt. Der VSF ist ein unabhängiger Fachverband der Fahrradbranche, der mehr als 300 Händler, Hersteller und Dienstleister vertritt. Dazu wurden die bundesweiten Umsätze ins Verhältnis zu den Einwohnerzahlen und in Relation zum Bruttoinlandsprodukt je Kopf gesetzt, um die höhere Wirtschaftskraft des Landes Baden-Württembergs gegenüber dem Bundesdurchschnitt zu berücksichtigen.

	Jahr	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Marktdaten											
Fahrradumsatz in Deutschland in Mio. Euro		2.160.714	2.420.000	2.800.000	2.690.000	3.160.000	4.230.000	6.440.000	6.560.000	7.360.000	7.060.000
Fahrradumsatz in Baden-Württemberg in Mio. Euro (geschätzt) ¹		326.740	370.535	393.897	409.449	485.122	639.736	963.105	978.100	1.093.765	1.053.675
durchschnittlicher Verkaufspreis pro Fahrrad (incl. E-Bike) in Euro		528	557	643	698	756	982	1.279	1.395		
durchschnittlicher Verkaufspreis pro Fahrrad in Euro									466	500	470
durchschnittlicher Verkaufspreis pro E-Bike in Euro									2.650	2.800	2.950

1 = Berechnung basierend auf der Methodik des VSF – Verbund Service und Fahrrad g.e.V.

An den Daten lässt sich sehen, dass sich der Umsatz der Branche trotz zuletzt sinkender Kaufkraft auf über 7 Milliarden Euro mehr als verdreifacht hat.

12. wie viele Fahrraddiebstähle in Baden-Württemberg in den vergangenen zehn Jahren jährlich zur Anzeige gebracht wurden und welcher Sachschaden dadurch insgesamt pro Jahr entstanden ist.

Die statistische Erfassung von Straftaten erfolgt bei der Polizei Baden-Württemberg anhand der Polizeilichen Kriminalstatistik (PKS). Bei der PKS handelt es sich um eine sogenannte reine Ausgangsstatistik, in der strafrechtlich relevante Sachverhalte nach der polizeilichen Sachbearbeitung vor Abgabe an die Strafverfolgungsbehörden erfasst werden. Die PKS ist als Jahresstatistik konzipiert. Die Fallfassung erfolgt nach den bundeseinheitlichen „Richtlinien für die Führung der Polizeilichen Kriminalstatistik“.

Die Schutzmaßnahmen gegen die Coronapandemie in den Jahren 2020 und 2021 haben grundsätzlich zu einer positiven Entwicklung der Sicherheitslage beigetragen. Mit dem Wegfall der notwendigen Beschränkungen sind im Jahr 2022 nicht nur das bisher normale gesellschaftliche Leben, sondern ein Stück weit auch Teile der Kriminalität zurückgekehrt. Das Zusammentreffen von Menschen, tendenziell verstärkt im öffentlichen Raum, hat zu mehr Tatgelegenheiten und -anlässen geführt. Dies erklärt auch den für das Jahr 2022 teilweise deutlichen Anstieg der Kriminalität im Vergleich zu den Pandemie Jahren. Die beiden Ausnahmejahre 2020 und 2021 lassen sich daher kaum mit anderen Jahren belastbar vergleichen.

In der PKS wurden unter dem Straftatenschlüssel „Diebstahl von Fahrrädern/unbefugte Ingebrauchnahme“ die folgende Anzahl an Straftaten in Baden-Württemberg in den Jahren 2014 bis 2023 erfasst. Der Straftatenschlüssel „Diebstahl von Fahrrädern/unbefugte Ingebrauchnahme“ umfasst sowohl die Diebstähle ohne erschwerende Umstände von Fahrrädern gemäß der §§ 242, 247, 248a StGB sowie den unbefugten Gebrauch von Fahrrädern gemäß § 248b StGB als auch die besonders schweren Fälle des Diebstahls von Fahrrädern gemäß § 243 StGB und den schweren Diebstahl von Fahrrädern gemäß §§ 244, 244a StGB.

Anzahl der erfassten Fälle von Fahrraddiebstählen und Höhe des Schadens in Baden-Württemberg	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Fahrraddiebstähle	27 203	28 408	28 723	25 900	23 288	22 902	19 687	16 380	22 350	22 305
– Schaden in Millionen Euro	13,3	15,7	15,8	15,1	13,9	16,0	16,2	15,4	24,2	29,7

Im Betrachtungszeitraum ist im Jahr 2016 (28 723 Fälle) der Höchstwert bei der Anzahl an Fahrraddiebstählen festzustellen. In der Folge sinkt die Anzahl erfasster Fälle kontinuierlich bis zum Jahr 2021 (16 380). Im Jahr 2022 (22 350) ist mit Auslaufen der pandemiebedingten Beschränkungen ein deutlicher Anstieg bei der Anzahl erfasster Fahrraddiebstähle im Vergleich zum Vorjahr zu verzeichnen. Im Jahr 2023 (22 305) befindet sich die Anzahl der erfassten Straftaten in etwa auf dem Niveau des Vorjahres.

Ein Schaden im Sinne der PKS ist grundsätzlich der Geldwert (Verkehrswert) eines rechtswidrig erlangten Gutes. Der Schaden durch Fahrraddiebstähle ist im Jahr 2023 in Baden-Württemberg um rund 5,5 Millionen Euro auf rund 29,7 Millionen Euro bzw. den höchsten Wert in den letzten zehn Jahren angestiegen. Obwohl die Anzahl erfasster Fälle im Zehnjahres-Vergleich seit dem Jahr 2014 um fast ein Fünftel –18,0 Prozent) zurückgegangen ist, hat sich der hierbei entstandene Schaden bis ins Jahr 2023 mehr als verdoppelt. Die dargestellte Entwicklung zeigt, dass Fahrräder weiterhin ein für Kriminelle attraktives Diebesgut sind. Die hohen Schäden in diesem Bereich können auch damit zusammenhängen, dass in den letzten Jahren viele neue und hochwertige Fahrräder wie Pedelecs gekauft wurden.

Hermann
Minister für Verkehr