

Wie und von wem werden Fahrräder gestohlen? Kriminalistische und kriminologische Erkenntnisse

1. Einleitung

Der Diebstahl von Fahrrädern ist ein weit verbreitetes Phänomen, das als Massendelikt eingestuft wird.⁴ Die Aufklärungsquoten sind gering⁵ und das Verhältnis von Hell- zu Dunkelfeld unbestimmt. Daher gibt es auch wenige Erkenntnisse dazu, wer für den Diebstahl der Fahrräder verantwortlich ist und wie die Täter*innen vorgehen. Das Phänomen wurde bisher nur im geringen Umfang wissenschaftlich untersucht, sodass ein erheblicher Forschungsbedarf besteht. Erkenntnisse aus der Praxis dringen selten nach außen. In diesem Beitrag werden Erkenntnisse über Abläufe sowie Täter*innen von Fahrraddiebstählen aus einer kriminalistischen als auch kriminologischen Perspektive betrachtet und Thesen bezüglich Täter*innen bzw. Tätergruppierungen, die Fahrraddiebstähle begehen, aufgestellt.

Zur Phänomenologie von Fahrraddiebstählen gibt es zahlreiche Fragen: Handelt es sich dabei in erster Linie um gewerbs- und/oder bandenmäßige Diebstähle, die aus organisierten Strukturen heraus erfolgen? Sind überwiegend einzelne Personen für die Diebstähle verantwortlich? In welchem Umfang und wo sind Fahrraddiebstähle verbreitet? Von welchen Faktoren wird die Verbreitung beeinflusst? Zur Beantwortung dieser Fragen werden unterschiedliche Erkenntnisquellen ausgewertet. Zunächst erfolgt eine Analyse der polizeilichen Kriminalstatistik (PKS), wobei zu berücksichtigen ist, dass auf ihrer Grundlage nur begrenzte Aussagen möglich sind. Anschließend werden kriminalistische Erkenntnisse aus der Praxis dargestellt. Dabei wird in erster Linie ein deskrip-

1 Dr. Jan Fährmann war in dem Projekt FindMyBike wissenschaftlicher Mitarbeiter für die rechtlichen und kriminologischen Forschungsfragen.

2 Annika Höfner war zum Zeitpunkt des Projektes FindMyBike im LKA Brandenburg beschäftigt und stand im Austausch mit dem Projektteam.

3 Prof. Christian Matzdorf hat in dem Projekt FindMyBike kriminalistische und kriminaltechnische Forschungsfragen bearbeitet.

4 Jitschin 2002, S. 261; vgl. Bartenschlager/Buchmin/Dörrer et al. 2020; Church/Birke/Leitgöb-Guzy, Die Polizei 2020, S. 44-45; S. 296.

5 Zu diesem Phänomen und den Ursachen vgl. Matzdorf, in diesem Band, S. 69ff.

tiver Ansatz verfolgt. In einem weiteren Schritt werden die gewonnenen Erkenntnisse zusammengeführt.

2. Betrachtungen zur Polizeilichen Kriminalstatistik (PKS)

2.1 Fahrraddiebstahl in der PKS am Beispiel der Stadt Hamburg

Die in der Kriminalitätsstatistik enthaltenen Daten zum Thema Fahrraddiebstahl lassen mehrere Interpretationsmöglichkeiten zu. Das soll an dieser Stelle exemplarisch für die Stadt Hamburg gezeigt werden. Die Hamburger Polizei hat sich intensiv mit dem Thema auseinandergesetzt und daraus bereits Folgerungen für ihre Ablauforganisation gezogen.

Eine Auswertung der Hamburger PKS 2020 durch die Hamburger Polizei ergab folgende Erkenntnisse:⁶

Bekanntgewordene Täter*innen von Fahrraddiebstählen waren vorwiegend Erwachsene (59,9%). Jugendliche (21,3%) sowie Heranwachsende (12,3%) waren weniger vertreten, Kinder (6,4%) nur zu einem sehr geringen Prozentsatz. 92% der Delikte wurden von männlichen Tätern und 68% der Delikte wurden von deutschen Staatsangehörigen begangen. Täter*innen aus dem Ausland hatten vorwiegend die rumänische, polnische, syrische und türkische Staatsangehörigkeit (in dieser Reihenfolge). Kriminalpolizeilich aufgefallen waren bereits 73,6% der Täter*innen. Die Polizei Hamburg nahm 2019 eine genauere Auswertung von Fahrraddiebstählen vor und kam zu folgenden Ergebnissen: Eine Abhängigkeit von „harten Drogen“⁷ bestand bei 8% der Täter*innen. Bei 40% der Taten handelten die Täter*innen nicht allein. In Hamburg lebten 67% der Täter*innen (davon besaßen 61% die deutsche Staatsbürgerschaft); 33% der Täter*innen lebten außerhalb von Hamburg (davon besaßen 28% die deutsche Staatsbürgerschaft).

Daraus können folgende Schlussfolgerungen gezogen werden: Beschaffungskriminalität zur Finanzierung des Drogenkonsums scheint beim Fahrraddiebstahl eine untergeordnete Rolle zu spielen, wobei nicht ausgeschlossen werden kann, dass Delikte zur Finanzierung von Cannabis- oder Alkoholkonsum erfolgten, was nicht als Beschaffungskriminalität gewertet wurde.

6 Diese wurden den Autor*innen im Rahmen eines Experteninterviews zur Verfügung gestellt.

7 In der PKS werden harte Drogen als Stoffe definiert, die in den Anlagen I-III BtMG enthalten sind, wobei Cannabisprodukte, Psilocybin und „ausgenommene Zubereitungen“ nicht umfasst sind. Diese Einordnung ist kritisch zu bewerten, da die gesundheitlichen Auswirkungen von psychoaktiven Substanzen in erster Linie von der Art und Weise des Konsums abhängen. Dieser Aspekt wird in der PKS aber ausdrücklich nicht berücksichtigt.

Aus dem Umstand, dass 2019 40% der Täter*innen nicht alleine handelten, folgt, dass der Diebstahl oft nach vorheriger Absprache mit zumindest einer anderen Person zustande kommt (spontanes, gemeinsames Vorgehen erscheint eher unwahrscheinlich). Insofern scheint bei den Diebstählen häufig ein planmäßiges Vorgehen stattzufinden. Dies spricht auch dafür, dass ein Teil der Diebstähle gewerbs- oder bandenmäßigen Strukturen zuzuordnen ist, da diese einen höheren Organisationsgrad voraussetzen. Darauf deuten auch die geringen Aufklärungsraten hin, die zudem entsprechende Diebstähle lukrativ machen. Zudem spricht die hohe Zahl der Fahrraddiebstähle für gewerbsmäßige und bandenmäßige Diebstähle, da Einzeltäter*innen kaum für entsprechend hohe Fallzahlen verantwortlich sein können. Entwendungen zum Eigengebrauch müssten vor diesem Hintergrund allerdings gesondert betrachtet werden.

Darüber hinaus scheinen die Diebstähle teilweise einen Bezug zum Ausland aufzuweisen. Dass ein Teil der Täter*innen nicht die deutsche Staatsbürgerschaft besitzt, besagt für sich allein noch nicht viel, da dies nicht zwingend auch für die Tat einen Auslandsbezug bedeuten muss. Betrachtet man jedoch den Umstand, dass 33% der Täter*innen außerhalb von Hamburg lebten und davon nur ein untergeordneter Teil die deutsche Staatsbürgerschaft besaß, spricht dies für einen gewissen Anteil an im Ausland lebenden Personen. Insofern kann vermutet werden, dass in Hamburg international operierende Täter*innengruppierungen agieren und Fahrräder ins Ausland verbringen. Entsprechende Tätergruppierungen könnten zum Diebstahl von Fahrrädern nach Deutschland kommen, um diese anschließend ins Ausland zu transportieren.⁸ Dabei muss allerdings auch beachtet werden, dass die Personen genauso gut im Hamburger Umland leben können. Auch spricht eine fehlende deutsche Staatsangehörigkeit nicht zwingend dafür, dass die betreffende Person nicht in Deutschland lebt. Insofern deuten allenfalls Indizien auf international operierende Gruppierungen hin. Aus der PKS allein, sprich ohne weitere Ermittlungsergebnisse, kann diese Annahme deshalb nicht verifiziert werden.

Letztlich lässt sich aus der PKS keine trennscharfe Abgrenzung zwischen Einzeltäter*innen sowie kriminell agierenden Gruppen vornehmen. Allerdings deuten die Zahlen darauf hin, dass zumindest für einen Teil der Delikte Täter*innengruppierungen verantwortlich sind.

8 Dafür sprechen Erkenntnisse aus anderen Ermittlungsverfahren, die sich beispielsweise auf eine in Deutschland operierende polnische Tätergruppierung oder auf große Handelsplätze für gestohlene Fahrräder beispielsweise in Vilnius und Kaunas beziehen. Vor diesem Hintergrund sind Analogien zur internationalen Kraftfahrzeugdiebstahlskriminalität zu ziehen. Diese ist jedoch, im Gegensatz zum Fahrraddiebstahl, deutlich besser durch Erfahrungswerte im Rahmen von Ermittlungstätigkeit und im Rahmen von Forschung ausgeleuchtet.

2.2 Kritische Betrachtung der PKS

Die PKS bildet nur das Hellfeld ab, d.h. die von der Polizei registrierten Straftaten. Damit gibt sie in erster Linie die Arbeitsweise der Polizei bzw. das wieder, was die Polizei als Kriminalität einstuft.⁹ Das muss allerdings nicht mit der tatsächlich vorhandenen Kriminalität übereinstimmen.¹⁰ Wird beispielsweise bei der polizeilichen Arbeit ein Schwerpunkt auf die Ermittlung von Diebstählen gelegt, steigt damit regelmäßig die Zahl der in diesen Bereichen erfassten Fälle an (sog. Kontrolldelikte). Dieser Effekt ist besonders im Zusammenhang mit Rauschgiftkriminalität relevant. Parallel dazu können die Fallzahlen der im Gegenzug weniger beachteten Delikte abnehmen, weil dort die polizeiliche Kontrolldichte sinkt.¹¹ Darüber hinaus wird die PKS sehr stark vom Anzeigeverhalten der Bevölkerung beeinflusst, da die Polizei zumeist Kenntnis von Straftaten durch Bürger*innen erhält.¹² Von der Bevölkerung werden zudem nur ein Teil der tatsächlich stattgefundenen Straftaten wahrgenommen und als Kriminalität bewertet. Demzufolge wird nicht alles, was als Kriminalität wahrgenommen wird, auch zur Anzeige gebracht und dann auch mit entsprechender Ermittlungstiefe bearbeitet.¹³ Auch die Akzeptanz bestimmter Formen von Kriminalität, die Annahme einer Opferrolle sowie demografische Aspekte können das Anzeigeverhalten beeinflussen. Alle diese Faktoren beeinflussen die PKS. Dies ist bei ihrer Interpretation zu berücksichtigen.¹⁴ Zudem sollte das Hellfeld immer in Relation zum Dunkelfeld betrachtet werden, was Gegenstand der kriminologischen Forschung sein sollte.¹⁵ Jedoch sind die empirischen Erkenntnisse zum Fahrraddiebstahl beschränkt.

Das spezifische Anzeigeverhalten für einzelne Deliktgruppen wird insbesondere auch davon beeinflusst, welche Folgen eine Anzeige für die Opfer der Straftaten hat und was sie sich davon versprechen. Einerseits können sie die Erwartung haben, dass nach ihrer Anzeige die Straftat aufgeklärt wird. Ebenso gut kann es auch sein, dass sie kein (hohes) Aufklärungsinteresse haben, sondern für sie der Ersatz des materiellen Schadens im Vordergrund steht. Dies kann insbesondere der Fall sein, wenn ein gestohlener Gegenstand versichert ist.¹⁶ Insofern wird das Anzeigeverhalten auch davon abhängig sein, wie viele Perso-

9 Eisenberg 2005, S. 143.

10 Bock 2019, S. 318.

11 Kunz/Singelstein 2021, S. 239-240.

12 Bock 2019, S. 320; Kunz/Singelstein 2021, S. 239-240.

13 Kunz/Singelstein 2021, S. 240.

14 Schwind 2016, S. 59; Kunz/Singelstein 2021, S. 240.

15 Bock 2019, S. 321.

16 Vgl. Schwind 1989, S. 252; zur Übersicht: Jitschin 2002, S. 62-63. m.w.N.

nen ihr Fahrrad versichert haben.¹⁷ Veränderungen in der Gestaltung der Haushaltsversicherungsverträge durch die Versicherungsgesellschaften stellen daher ebenfalls eine relevante Determinante des Anzeigenverhaltens dar. So enthält etwa eine in der Haushaltsversicherung inkludierte Fahrradversicherung oft eine Wertobergrenze, die zumeist an die Gesamtversicherungssumme gekoppelt ist. In anderen Fällen wird die Versicherung in gesonderte Fahrradversicherungen vollständig ausgelagert – teilweise sogar außerhalb der herkömmlichen Versicherungsgesellschaften auf spezialisierte Anbieter übertragen. Diese können für die Versicherten unterschiedlich attraktiv sein. Zu berücksichtigen ist auch, dass Menschen aus finanziell besser gestellten Personenkreisen eher zur Anschaffung höherwertiger Fahrräder tendieren und demzufolge auch eher geneigt und finanziell in der Lage sein werden, kostenpflichtige (Zusatz-)Versicherungen abzuschließen. Von dieser Gruppe ist ein stärker ausgeprägtes Anzeigeverhalten zu erwarten als aus Personenkreisen, die günstige Fahrräder erwerben. Bei einem nicht versicherten Fahrrad steht nach einer Anzeige vermutlich das Aufklärungsinteresse im Vordergrund, da sich die Opfer möglicherweise Schadensersatz oder die Rückgabe des Fahrrades erhoffen.¹⁸

Das geringe Ausmaß des Schadens kann ein Grund sein, der die Opfer eines Diebstahls von einer Anzeige abhält.¹⁹ Ebenso stellt das Vertrauen der Bevölkerung eine variable Determinante dar, die Einfluss auf das Anzeigeverhalten haben kann. Die geringen Aufklärungsquoten von Fahrraddiebstählen können z.B. dazu beitragen, dass der Diebstahl geringwertiger und nicht versicherter Fahrräder oftmals gar nicht angezeigt wird, da dies aus Sicht der Opfer aufgrund der geringen Aufklärungsquote keinen Mehrwert hat.²⁰

Andererseits kann die geringe Aufklärungsquote die Erstattung von Anzeigen fördern, selbst wenn tatsächlich kein Diebstahl begangen wurde. Dies macht nämlich auch den Versicherungsbetrug attraktiver, da die Schlussfolgerung gezogen werden kann, dass dieser ebenso wenig aufgeklärt werden wird, wie eine Diebstahlshandlung, d.h. das Entdeckungsrisiko gering ist. Insofern ist es denkbar, dass Fahrräder als gestohlen gemeldet werden, obwohl diese noch im Gewahrsam der Betroffenen oder weiterveräußert worden sind. Dadurch könnte das Helffeld mehr Delikte aufweisen, als eigentlich stattgefunden haben. Diese Annahme bezieht sich aber eher auf höherwertige Fahrräder, bei denen die Aufwand-Nutzen-Relation aus Sicht der Versicherungsbetrüger*innen günstiger ausfällt.

17 Vgl. Schwind 1989, S. 260.

18 Vgl. Schwind 1989, S. 253.

19 Schwind 1978, S. 207; Jitschin 2002, S. 62 m.w.N.

20 Jitschin 2002, S. 63; vgl. Balschmiter/Roll 2016, S. 223.

Insgesamt sprechen die Umstände dafür, dass das Dunkelfeld der Fahrraddiebstähle deutlich höher ist als das Hellfeld.²¹ Gerade die fehlende Aufklärungsquote im Zusammenhang mit dem oftmals geringen Wert der Fahrräder trägt dazu bei, dass viele Opfer von einer Anzeige absehen. Auch werden Fahrräder oftmals länger genutzt oder sind preisgünstig im Handel zu erwerben, weshalb es viele Fahrräder aus dem unteren Preissegment gibt. Die geringe Aufklärungsquote besteht bei Fahrraddiebstählen schon länger, sodass davon auszugehen ist, dass sie einem größeren Teil der Bevölkerung bekannt ist.

2.3 Schlussfolgerungen

Letztlich ergeben sich aus dem Hellfeld nur wenige Hinweise hinsichtlich der Täter*innen von Fahrraddiebstählen und ihren Vorgehensweisen. Es bestehen – insbesondere vor dem Hintergrund kriminalistischer Erfahrungswerte – Hinweise darauf, dass bei vielen Fahrraddiebstählen mehrere Personen zusammenwirken und dass ein Bezug zum Ausland besteht. Letztere Annahme kann im Zusammenhang mit den Tatbegehungsmodalitäten stehen: Modus Operandi, kriminelle Intensität und Serientatenbegehung haben bei organisiert vorgehenden Gruppen eine besondere Ausformung.

Mit großer Wahrscheinlichkeit kann davon ausgegangen werden, dass die Anzahl der in der PKS aufgeführten Fahrraddiebstähle (Hellfeld) nur einen Teil der Gesamtzahl darstellt. Aus der kriminalistischen Praxis heraus scheint es realistisch zu sein, von einem je hälftigen Hellfeld-Dunkelfeld-Verhältnis auszugehen. Je nachdem, wie die unterschiedlichen Einflussvariablen (etwa Anzeigeverhalten und Verfolgungsdruck) gewichtet werden, wird sich dieses Verhältnis zugunsten des Dunkelfeldes oder des Hellfeldes verlagern.

3. Erkenntnisse aus Wissenschaft und Praxis

Hinsichtlich der einzelnen Akteur*innen beim Diebstahl und deren Vorgehensweise kann die PKS und ihre Auswertung allenfalls Anhaltspunkte liefern. Für konkrete Schlussfolgerungen müssen einzelne Taten genauer betrachtet werden. Einerseits sind daher kriminologische Erkenntnisse zum Fahrraddiebstahl auszuwerten, auf der anderen Seite Erkenntnisse aus der Praxis einzubeziehen.

Aus einer wissenschaftlichen Perspektive heraus gibt es nur wenige Erkenntnisse zum Fahrraddiebstahl. In einigen älteren kriminologischen Untersuchungen wurde der Fahrraddiebstahl zwar mit abgefragt,²² tiefergehend hat sich

21 Vergleiche dazu auch Jitschin 2002, S. 60-64.

22 Z.B. Schwind 1975.

aber lediglich *Jitschin* mit dem Delikt beschäftigt. Neben der Aufbereitung der bisherigen Erkenntnisse führte er eine Aktenanalyse der Bestände eines Polizeikommissariats in Braunschweig aus dem Jahre 1996 durch, die einen Bezug zum Fahrraddiebstahl aufwies. Zusätzlich führte er Interviews mit Polizeibeamt*innen der Polizeiinspektionen Göttingen und Braunschweig, die sich ausschließlich mit dem Delikt des Fahrraddiebstahls bzw. Zweiraddiebstahls beschäftigt hatten.²³ Zusammenfassend geht *Jitschin* davon aus, dass das Delikt überwiegend von jungen Menschen begangen wird; Jugendliche und Heranwachsende würden die Hälfte aller Tatverdächtigen stellen. Es handele sich fast ausschließlich um männliche Täter, wobei das Delikt überwiegend von Personen aus einkommensschwachen Schichten der Bevölkerung begangen würde. Die Diebstähle und der anschließende Verkauf würden regelmäßig im Nahraum der Täter*innen stattfinden. Ein häufiges Motiv sei der finanzielle Gewinn, daneben würden aber auch der Geltungsdrang sowie konkrete Gebrauchswünsche eine Rolle spielen.²⁴ Es würden zudem auch Einzelteile der Fahrräder gestohlen werden.²⁵

Hinsichtlich der Erkenntnisse von *Jitschin* ist anzumerken, dass diese bereits mehr als 20 Jahre alt sind. Außerdem bietet seine empirische Basis allenfalls Hinweise. In erster Linie handelt es sich dabei um Grundlagenforschung, die neben ersten Erkenntnissen den weiteren Forschungsbedarf offenbart. Daher ist ein Blick in die aktuelle kriminalistische Praxis erforderlich.

Im Rahmen des Forschungsprojektes FindMyBike wurden Polizeibeamt*innen aus Hamburg und Berlin befragt. Dabei handelte es sich ausschließlich um Beamt*innen, die einen besonderen Bezug zum Fahrraddiebstahl aufwiesen. Insgesamt wurden drei Interviews mit jeweils mehreren Personen durchgeführt. Dabei ging es u.a. um deren kriminalistische Erkenntnisse über die Täter*innen bzw. Tätergruppierungen und deren Vorgehen beim Fahrraddiebstahl. Als Erhebungsinstrument diente ein leitfadengestütztes²⁶ Expert*inneninterview mit einer Mischung aus offenen und geschlossenen Fragen.²⁷ Da die Hintergründe von Fahrraddiebstählen bislang wenig erforscht wurden, ging es in den Interviews allein darum, dass die Expert*innen ihre Erkenntnisse überwiegend deskriptiv darstellen.

Darüber hinaus wurde gemeinsam mit der Polizei Cottbus deren Erfahrungen aus einem Großverfahren hinsichtlich Fahrraddiebstählen aufgearbeitet. Auch gab die Polizei Oldenburg einen Überblick über ihre Ermittlungstätigkeit.

23 Jitschin 2002, S. 230.

24 Jitschin 2002, S. 263-264.

25 Jitschin 2002, S. 150.

26 Zur Konstruktion eines Leitfadens vgl. Gläser/Laudel 2010, S. 142.

27 Zur Methodik von Expert*inneninterviews vgl. Gläser/Laudel 2010, S. 112-199.

Bei der Auswahl der zu beforschenden polizeilichen Organisationseinheiten stellte sich die Problematik, dass die Zuständigkeiten für die Bearbeitung von Fahrraddiebstählen sehr unterschiedlich geregelt sind. In Berlin wurden daher die Fahrradstaffel²⁸ und Angehörige eines Polizeiabschnitts befragt, in denen oft Fahrraddiebstähle vorkommen. Eine Einheit, die sich ausschließlich mit Fahrraddiebstählen beschäftigt, befand sich während des Projektzeitraums noch in der Gründungsphase. Die Fahrradstaffel beschäftigt sich zwar nicht vorrangig mit der Aufklärung von Diebstählen, dafür aber mit der Prävention, weshalb die Angehörigen der Staffel im regen Austausch mit anderen Dienststellen der Polizei standen und daher über Erkenntnisse hinsichtlich der Diebstähle verfügten.

In Hamburg wurden Angehörige der „Arbeitsrate Fahrrad“ befragt, die sich ausschließlich mit Fahrraddiebstählen beschäftigten. Von ihnen war zu erwarten, dass sie vertieftes Wissen über Täter*innen von Fahrraddiebstählen besitzen. Die Kontaktaufnahme zu entsprechend spezialisierten Einheiten gestaltete sich schwierig, da in vielen Polizeien solche Dienststellen temporär gegründet und nach einem gewissen Zeitraum wieder aufgelöst werden. Im Zeitpunkt der Erstellung des Beitrages gab es in mehreren Städten bzw. Bundesländern entsprechend spezialisierte Einheiten, die seit 2016 auch untereinander vernetzt sind.

Die Polizei Brandenburg fiel durch einen Ermittlungserfolg hinsichtlich bandenmäßig strukturierter Fahrraddiebstähle an der Grenze zu Polen auf. Daher war sie von besonderem Interesse, weil von ihr Informationen zur grenzüberschreitenden Fahrraddiebstahlskriminalität und zu strukturiert agierenden Täter*innen- und Täter*innengruppierungen zu erwarten waren.

3.1 Erkenntnisse über Fahrraddiebstähle in Berlin

Die Kriminalitätskontrolle in Berlin basiert auf einem dreistufigen System von Bearbeitungszuständigkeiten, die sich überwiegend an der „Schwere“ der in Rede stehenden Kriminalität orientieren. Dabei spielen entweder deliktsbezogene Kriterien (Wohnraumeinbruch, Kraftfahrzeugdiebstahl, Betrug u.a.) oder phänomenbezogene Kriterien (Organisierte Kriminalität, Staatsschutzdelikte u.a.) eine Rolle. Lediglich bei den in den Kriminalreferaten der örtlichen Direktionen verorteten „Täterorientierten Ermittlungen“ (TOE) begründet die Person eines Täters oder einer Täterin die Zuständigkeit.

Schwere Kriminalität und besondere Kriminalitätsphänomene (wie beispielsweise „Rockerkriminalität“ oder Staatsschutzdelikte) werden im Landes kriminalamt (LKA) Berlin bearbeitet (1. Stufe der Kriminalitätskontrolle). Bei

28 Dabei handelt es sich um eine Organisationseinheit, die auf Fahrrädern ihren Dienst versieht.

den besonderen Kriminalitätsphänomenen muss es sich nicht zwangsläufig um schwere Kriminalität handeln. Beispielsweise ist im LKA auch die Zuständigkeit für die Bearbeitung von Betrugsfällen zentralisiert, die früher in den Kriminalreferaten der örtlichen (regionalen) Polizeidirektionen angesiedelt war.

Schließlich werden auch im Berliner LKA Fälle der leichten Kriminalität in Form der „vereinfachten“ Bearbeitung (d.h. ohne weitere Ermittlungen) verwaltet, was an sich einen Bruch mit der ursprünglichen Konzeption der Kriminalitätskontrolle darstellt. Dieser Umstand zeigt jedoch, dass die Zuständigkeit für den Fahrraddiebstahl theoretisch auch anders verortet werden könnte, sogar im Landeskriminalamt selbst, beispielsweise bei banden- oder gewerbsmäßiger Begehung in ausgesuchten Fällen mit Vorgangsauswahlrecht.

Tatsächlich werden Fahrraddiebstähle allerdings weder im LKA Berlin noch in den Kriminalreferaten der örtlichen (regionalen) Polizeidirektionen²⁹ (2. Stufe der Kriminalitätskontrolle) zentralisiert bearbeitet. Lediglich die in den Referaten verorteten Einheiten zur Ermittlung von Hehlereistraftaten könnten in ausgesuchten Fällen von Tatserien mit Fahrraddiebstahl befasst sein.

Die Fahrraddiebstähle werden in den sogenannten Abschnittskommissariaten (3. Stufe der Kriminalitätskontrolle) bearbeitet. Diese Kommissariate sind eine verhältnismäßig neue Einrichtung innerhalb der örtlich/regional zuständigen Polizeiabschnitte.³⁰ Während diese rein schutzpolizeiliche Gliederungseinheiten darstellen, werden die Abschnittskommissariate durch Kriminalbeamten*innen geführt, die der Fachaufsicht der Kriminalreferate in den örtlichen Direktionen unterstehen. Die Sachbearbeitung selbst – also auch die von Fahrraddiebstahlsfällen – wird durch Schutzpolizist*innen vorgenommen. Insgesamt sind die Abschnittskommissariate für die Bearbeitung von Fällen der „einfachen“ Kriminalität zuständig, zu denen beispielsweise Beleidigungen, Sachbeschädigungen oder einfache Körperverletzungen zählen.

Eine gesonderte Zuständigkeit für Fahrraddiebstähle ist nicht vorgesehen und auch nicht vorhanden. Denkbar wären kurzzeitige Fahrraddiebstahlschwerpunkteinsätze auf der Ebene der Dienstgruppen eines Polizeiabschnitts oder auch die Gründung einer temporären Ermittlungsgruppe beim Vorliegen besonderer Ermittlungsanhalte, was aber lediglich aus der Alltagsorganisation der Dienststellen heraus in eigener Zuständigkeit erfolgen kann.

Die Fahrradstaffel kommt berlinweit zum Einsatz,³¹ stellt aber keine „Ermittlungsgruppe Fahrraddiebstahl“ dar. Sie sieht sich primär als Einheit, die im

29 Davon unterhält die Landespolizei Berlin fünf, eine weitere Direktion ist für den (überwiegend) schutzpolizeilichen Einsatz als „Direktion Einsatz/Verkehr“ zuständig.

30 Polizeiabschnitte gehören als Gliederungseinheiten zu den genannten Polizeidirektionen.

31 Diese wurde, hervorgehend aus einer regional agierenden Polizeieinheit, mit entsprechender Personalausstattung sukzessive berlinweit ausgebaut.

Straßenverkehr überwiegend präventive Aufgaben wahrnimmt und Verkehrsordnungswidrigkeiten (wie Rotlichtfahrten von Radfahrern o.a.) im Rahmen des allgemeinen polizeilichen Auftrages verfolgt und ahndet.

Die Initiative einer Polizeidirektion, den Einsatz von mit Sendern präparierten „Lockfahrrädern“ in einem ihrer Polizeiabschnitte zu untersuchen, stellt eine Ausnahme im Umgang mit der Thematik dar. In einigen Polizeiabschnitten wurde mit entsprechenden Fahrrädern experimentiert. Die polizeilichen Bemühungen zum Fahrraddiebstahl beschränken sich ansonsten durchweg auf präventive Maßnahmen der Polizeiabschnitte (selten auch des Präventionsbereiches des LKA Berlin), bspw. die nicht unumstrittenen Aktionen zur „Fahrradcodierung bzw. Fahrradkennzeichnung“ sowie Bürgerberatungen.

Insgesamt sind die Erkenntnisse zu den Fahrraddiebstählen aufgrund der beschriebenen Organisationsstruktur begrenzt. Eine systematische Verfolgung von berlinweit operierenden Fahrraddieb*innen findet nicht statt. Das Phänomen wurde bisher nicht bezirkübergreifend systematisch und zielgerichtet ausgewertet. Insofern gingen die Erkenntnisse aus den Interviews nicht über den Bericht von Einzelfällen und Beobachtungen hinaus.

So gibt es Hinweise darauf, dass mehrere Personen bei Fahrraddiebstählen zusammenwirken, was auf gewerbs- und bandenmäßigen Diebstahl hindeutet, wobei bisher keine entsprechenden Ermittlungserfolge erzielt werden konnten. Konkrete *Modi Operandi* bestimmter Gruppierungen konnten nicht festgestellt werden, wobei aufgrund der teilweise sehr schlecht gesicherten Fahrräder gezielt vorgehende Täter*innen nicht vor großen Herausforderungen stehen. Dabei kommt den Täter*innen auch die Anonymität der Großstadt zugute, da das soziale Umfeld kaum auf fremdes Eigentum achtet. Zudem werden Fahrräder in großer Anzahl auf Fahrradparkplätzen abgestellt, was die „Anonymität der Gegenstände“ noch erhöht.

Gestohlene Fahrräder wurden im Rahmen von Stichproben oftmals und auch in größerem Umfang auf Flohmärkten aufgefunden, was zumindest in Ansätzen auf organisierte Vertriebsstrukturen hindeutet. Es wurde beobachtet, dass die Fahrräder unmittelbar nach dem Diebstahl oder zumindest zeitnah direkt zu den Flohmärkten verbracht wurden. Teilweise wurden die Fahrräder aber auch im öffentlichen Raum abgestellt – dabei werden mehrere Fahrräder zusammengeschlossen – oder direkt nach dem Diebstahl in Wohnungs- oder Kellerräume verbracht. In Einzelfällen konnte festgestellt werden, dass gestohlene Fahrräder auf Internetplattformen zum Verkauf angeboten wurden. Zudem ergaben Ermittlungen, dass es auch Fälle gibt, in denen die Fahrräder auseinandergebaut werden, um die (teilweise hochwertigen) Einzelteile gesondert zu veräußern.

Vor dem Hintergrund der beschränkten und regional bezogenen Erkenntnisse bezüglich dieses Kriminalitätsphänomens scheint es sinnvoll, diese in

einer Einheit zusammenzuführen, die berlinweit operiert, um die strukturellen Defizite zu überwinden und das Hellfeld zu vergrößern.

3.2 Erkenntnisse über Fahrraddiebstähle in Hamburg

Die „Arbeitsrate Fahrrad“ war eine Ermittlungsgruppe des Hamburger LKA. Ziel der Gruppe war eine Erhöhung der Aufklärungsquote bei gleichzeitiger Senkung der Fallzahlen von Fahrraddiebstählen durch eine teilsentralisierte Sachbearbeitung. Dazu wurden die Fahrraddiebstahlsanzeigen gezielt hinsichtlich Mehrfachtäter*innen analysiert.

Die Ermittlungen der „Arbeitsrate Fahrrad“ fokussierten sich nicht nur auf die Dieb*innen, sondern auch auf dahinterstehende Strukturen und die anschließende Hehlerei. Aufgrund der Ermittlungen konnten in Hamburg große Mengen gestohlener Fahrräder in mehreren Großeinsätzen sichergestellt werden. Nachdem bei einem Einsatz im Jahre 2017 2000 Fahrräder sichergestellt werden konnten und Verhaftungen erfolgten, ging die Zahl der Fahrraddiebstähle in Hamburg zurück. Dies deutet auf ein „Wegbrechen“ von Teilen der Vertriebsstruktur hin.

Die Täter*innen lassen sich in folgende Gruppen einteilen:

- Gelegenheitstäter*innen, die sich an den aktuellen, objektiven Tatgelegenheitsumständen orientieren und das Fahrrad entweder veräußern oder selbst behalten.
- Beschaffungskriminalität, d.h. die Täter*innen finanzieren mit den Diebstählen und der anschließenden Weiterveräußerung ihre Sucht. Diese Form der Kriminalität ist allerdings nicht zwingend auf Fahrräder gerichtet. Jedoch gab es in Hamburg einen entsprechenden Absatzmarkt für Fahrräder.
- Regional ansässige Täter*innen, die gezielt vorgehen und das Fahrrad entweder selber nutzen oder im regionalen Bereich weiterverkaufen, etwa auf Flohmärkten oder Internetplattformen.
- Überörtlich organisierte Täter*innen, die Fahrräder in größerem Umfang stehlen und diese dann ins Ausland transportieren. Diese fahren etwa mit einem Kleintransporter durch Hamburg und stehlen im größeren Umfang Fahrräder. Einzelne Ermittlungserkenntnisse deuten zudem darauf hin, dass mehrere Städte abgefahren werden. Bei einem polizeilichen Einsatz wurden 100 gestohlene Fahrräder aus Dänemark sichergestellt, was darauf hindeutet, dass gestohlene Fahrräder auch durch Deutschland transportiert werden. Es scheint ein Absatzmarkt in an Deutschland angrenzende Länder zu bestehen.

Wie hoch der Anteil von Täter*innengruppen an der Gesamtzahl der Fahrraddiebstähle ist, lässt sich aufgrund der aktuellen Erkenntnislage nicht feststellen.

Grundsätzlich gingen die Mitglieder der „Arbeitsrate Fahrrad“ davon aus, dass Fahrraddiebstähle sehr lukrativ sind, weil ein geringes Entdeckungsrisiko bestehe und die Fahrräder leicht weiterveräußert werden können. Bei den Diebstählen wurden auch öffentliche Verkehrsmittel zum Transport genutzt. Die Straftaten wurden regelmäßig durch das Wegtragen eines abgeschlossenen Fahrrades oder durch das Öffnen eines Fahrradschlusses mittels eines Bolzenschneiders durchgeführt. Dabei kam den Täter*innen zugute, dass Fahrräder oft unzureichend gesichert sind. Zudem waren die Täter*innen auch mit „Profi-Werkzeug“ ausgestattet, d.h. mit hydraulischen Bolzenschneidern oder schweren Werkzeugen. Das scheint aber eher die Ausnahme zu sein, da ein solcher Aufwand bei vielen Schlössern gar nicht nötig ist. Es kam auch vor, dass Fahrräder zunächst gestohlen, an einem Ort zwischengelagert und anschließend zusammen abgeholt wurden. Außerdem wurden Fahrräder teilweise zeitnah nach dem Diebstahl auseinandergenommen, damit nur die Einzelteile verkauft werden können. Für Einzelteile scheint also auch ein Absatzmarkt zu bestehen, der sich insbesondere auf höherwertige Komponenten bezieht.

Zur Diebstahlprävention bedarf es aus Sicht der „Arbeitsrate“ einer gezielten Öffentlichkeitsarbeit, um die Bevölkerung für Risikofaktoren des Fahrraddiebstahls zu sensibilisieren und zu effektiveren Sicherungsmaßnahmen anzuhalten. Diebstähle ließen sich durch die Verwendung von besseren Schlössern oder geeigneten Abstellplätzen vermeiden.

3.3 Erkenntnisse über Fahrraddiebstähle in Brandenburg

In den Jahren 2012 und 2013 stiegen die Fallzahlen bei Diebstahlsdelikten im besonders schweren Fall von Fahrrädern im Süden des Landes Brandenburg stark an. Die Schäden bewegten sich dabei im sechsstelligen Bereich. Zudem wurden neben den ortsansässigen Fahrraddieb*innen, welche vorrangig dem Bereich der Beschaffungskriminalität zuzuordnen sind, vermehrt polnische Staatsangehörige beim Fahrraddiebstahl angetroffen. Daher war es aus polizeilicher Perspektive geboten, sich vertiefter mit diesem Phänomen des massenhaften Fahrraddiebstahls zu beschäftigen. Aufgrund einer näheren Betrachtung der Diebstahlhandlungen konnten unterschiedliche Vorgehensweisen bei ortsansässigen und auswärtigen Täter*innen festgestellt werden.

Während in Deutschland lebende Täter*innen oftmals alleine oder mit einer Mittäterin oder einem Mittäter agierten und das Fahrrad als Zufallsfund auf dem Beutezug entwendet wurde, richteten die polnischen Fahrraddieb*innen ihre Beutezüge nach dem konkret erwarteten Diebesgut (z.B. Fahrradtypen und -modellen) aus.

Nach Erkenntnissen der Polizei Brandenburg fand der Fahrraddiebstahl vorwiegend im städtischen Raum statt. Hier wurden die Fahrräder meist ein-

zeln, in öffentlichen oder leicht zugänglichen Bereichen gestohlen, etwa an Fahrradsammelplätzen oder aus Gemeinschaftskellern. Mit dem Erscheinen und dem systematischen Vorgehen einer Diebesbande, die nachstehend weiter beschrieben wird, erweiterte sich der Beschaffungsraum erheblich, insbesondere in den privaten Bereich der Bestohlenen.

Als systematisch kann das Vorgehen insofern bezeichnet werden, weil beim Übertreten der Grenze bereits die Tatörtlichkeit feststand und je nach Wahl der Örtlichkeit in einem fest eingespielten Modus Operandi vorgegangen wurde.

Aufgrund der Vorgänge wurde in der Polizei Brandenburg eine bislang einzigartige Ermittlungsgruppe zur Aufklärung dieser Diebstähle gegründet, die intensive Ermittlungen unter Einbeziehung operativer Maßnahmen führte. Hierbei wurden die strafprozessualen Möglichkeiten umfassend ausgeschöpft. Aufgrund der hohen Fallzahlen lagen die Prioritäten bei der Aufklärung grenzüberschreitender Kriminalität sowie den Verfahren mit konkreten Ermittlungsansätzen. Zudem wurde der Ermittlungsgruppe für eine optimale Verfahrensbearbeitung sowie -begleitung ein Staatsanwalt zugeordnet. Ferner arbeitete sie im Rahmen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit mit der polnischen Polizei zusammen.

Anzumerken ist, dass diese Ermittlungsgruppe lediglich temporär und aus Kräften einer ohnehin personell schwächer ausgestatteten Polizeidienststelle bestand. Sie verfügte über eine operative Auswerte- sowie Fahndungskomponente, welche nicht aus entsprechend spezialisierten Organisationseinheiten herangezogen werden konnten, sondern zu Lasten der Alltagsorganisation bereitgestellt wurden.

Die Initiative zur Gründung dieser Einheit ging von Kräften der mittleren Führungsebene aus. Sie beruhte auch nicht auf einer kriminalstrategischen Entscheidung. Somit kann daraus kein behördlicher Perspektivwandel bezüglich der Wahrnehmung des Fahrraddiebstahls als ernstzunehmendes Kriminalitätsphänomen abgeleitet werden. Grundsätzlich sind Schwerpunktsetzungen im Rahmen der Kriminalitätskontrolle ein Ergebnis eines politischen und gesamtbehördlichen Priorisierungsprozesses, der bis in die nachgeordneten Einheiten der Ermittlungsdienststellen und des Basisdienstes durchwirkt. Der Erfolg der Brandenburger Ermittlungseinheit zeigt allerdings deutlich, dass bereits geringe Veränderungen in den Priorisierungsprozessen nachgeordneter Gliederungseinheiten zu erheblichen Verbesserungen in der phänomenbezogenen Kriminalitätskontrolle führen können.

Diese stellen sich in folgender Weise dar:

- Verschiebungen des Dunkelfeldes zugunsten des Hellfeldes
- Dadurch bedingter Erkenntnisgewinn über Vorgehensweisen von Täter*innen bzw. Täter*innengruppierungen und deren Strukturen
- Gezielterer Einsatz von Polizeikräften zur Unterbindung weiterer Tatserien
- Gerichtsfeste Beweisführung, um eine Verurteilung sicherzustellen
- Generalpräventive Wirkung durch entsprechende Öffentlichkeitsarbeit und daraus resultierende erhöhte Aufmerksamkeit in der Bevölkerung für das Thema (im Sinne von Prävention und Mitwirkung bei der Straftatenaufklärung)
- Teilweise Rückgewinnung von Diebesgut

Den nachfolgenden Erkenntnissen liegen die umfassenden Ermittlungen der Ermittlungsgruppe zugrunde, welche bis ins Jahr 2013 zurückreichen.

3.3.1 Täterinnen und Täter

Haupttäter*innen der o.g. Bande waren Jugendliche, Heranwachsende und jungen Erwachsene, die aus sozial schwachen Bevölkerungsschichten stammten. Die Diebstähle wurden akribisch organisiert. Die Gruppe umfasste ca. 40 Mitglieder, wobei die Organisation und Koordination der Diebstähle durch fünf Brüder erfolgten, die als „Hintermänner“ agierten und die Strukturen zusammenhielten. Es gab Dieb*innen, Personen für den Transport und dahinterstehende Organisations- und Verkaufsstrukturen. Die Täter*innen kannten sich untereinander und kamen alle aus derselben Gegend, in der eine hohe Arbeitslosigkeit herrschte. Daher können die sozioökonomischen Strukturen als schwach eingestuft werden. Für die Ausführung der Diebstähle wurden vielfach Jugendliche und suchtkranke Menschen angeworben.

3.3.2 Tatörtlichkeiten

Für ihr Vorhaben mussten sich die Täter*innen einer stetigen Verfügbarkeit an qualitativ hochwertigen Fahrrädern gewiss sein. Dafür bezogen sie neben der Jahreszeit auch die örtlichen Gegebenheiten in die Planung ein.

Betrachtet man die Bevölkerungsverteilung im Land Brandenburg, wird deutlich, dass im Berliner Umland die Einwohnerzahl stetig steigt, während der Rest des Landes eher dünn besiedelt ist und dörfliche sowie kleinstädtische Siedlungsstrukturen aufweist. Ausnahmen bilden die Großstädte Potsdam und Cottbus sowie vereinzelte größere Städte wie Brandenburg/Havel oder Frankfurt/Oder.

Während die größeren Städte auf Grund der hohen Einwohnerzahlen tagsüber in den Zentren und zentrumsnahen Stadtteilen eine gewisse Anonymität

für Täter*innen versprochen, verfügen die Kleinstädte zumeist nur über einen relativ überschaubaren Raum, welcher sich zum Fahrraddiebstahl eignet. Die Gefahr aufzufallen und bei der Tathandlung angetroffen zu werden, ist daher in kleineren Städten bzw. Dörfern wesentlich größer. Daher suchte die Bande zur Tageszeit oft nur Kleinstädte auf, welche unmittelbar an der Grenze lagen. Im Falle der Entdeckung konnten die Bandenmitglieder schnell zu Fuß über die Grenze fliehen.

Im städtischen Bereich fokussierten sich die Täter*innen auf Fahrradsammelplätze, wie sie an Schulen, Bahnhöfen, Freizeiteinrichtungen, Einkaufszentren, Krankenhäusern oder vor Mehrfamilienhäusern zu finden sind. In der fahrradfreundlichen Jahreszeit ist tagsüber die Auswahl an diesen Sammelplätzen groß. Nachts oder in der kalten Jahreszeit befinden sich die meisten Fahrräder unbenutzt in Kellern oder Garagen.

3.3.3 Tatgegenstand

Die Tatsache, dass im zunehmenden Maße Damenfahrräder gestohlen wurden, offenbart die Nachfrage, die im Rahmen der Ermittlungen insbesondere für den osteuropäischen Markt belegt werden konnte. So entwendete die Bande in erster Linie sog. Citybikes für Damen mit „Ein-Rohr-Rahmen-Konstruktion“ namhafter Hersteller, gefolgt von Rennrädern und Mountainbikes. Klassische Trekkingbikes sowie Herrenfahrräder waren anscheinend für den ausländischen Markt weniger interessant. Bei den für den Verkauf im Ausland gestohlenen Fahrrädern handelte es sich meist um solche in „neuwertigem Originalzustand mit hochwertigen Teilkomponenten“. Da die Fahrräder größtenteils für den Gebrauchtwarenhandel von „Westwaren“ oder für Fahrradverleihe bestimmt waren, war der Originalzustand für die Auswahl und die anschließende Veräußerung (teilweise auch im Internet) von großer Bedeutung. Fahrräder unter einem Verkaufswert von 500 Euro (Massenware aus dem Großhandel) waren für die Bande nicht interessant. Man hielt sich insbesondere an Marken der ZEG (Zweirad-Einkaufs-Genossenschaft) aus dem Mittelpreissegment, die in vielen Fahrradläden zu finden sind. Diese Fahrradmarken sind weitläufig bekannt und für die Abnehmer auf dem östlichen Markt erschwinglich.

Die entwendeten Fahrräder wurden meist im Originalzustand belassen. Nur für den Transport wurden vorhandene Körbe oder Kindersitze entfernt, die Lenker um 90 Grad verdreht und bei Raumknappheit das Vorderrad ausgebaut.

Den Ermittlungsergebnissen entsprechend nahmen die Täter*innen keine Manipulationen an den Rahmennummern vor. Diese sind auch aus zweierlei Sicht entbehrlich. Zum einen erhärtet eine Manipulation selbst schon für den Laien, dass es sich bei dem angebotenen Fahrrad um Diebesgut handeln könnte; zum anderen ist dies nicht notwendig, da Fahrräder zur Sachfahndung nicht

in das Schengener Informationssystem (SIS) eingepflegt werden, sodass die Abfrage der Rahmennummer eines in Deutschland entwendeten Fahrrades im Ausland stets negativ ausfällt.

Im Gegensatz dazu stehen die ortsansässigen Fahrraddieb*innen, meist im Rahmen der Beschaffungskriminalität, Fahrräder, die bei jungen Menschen gefragt sind, z.B. Mountainbikes, Rennräder oder die populären Singlespeeds, Urbanbikes oder Crossbikes. Der Beschaffungsmarkt orientiert sich hier an der Nachfrage in der „Szene“. Die entwendeten Fahrräder werden entweder als Währung in der Betäubungsmittelszene eingesetzt oder zeitnah nach dem Diebstahl in die Einzelteile zerlegt (teilweise werden auch nur einzelne Komponenten gestohlen), um entweder die hochwertigen Komponenten zu veräußern oder komplett neue Fahrräder zusammenzustellen. Gerade Mountainbikes und Rennräder sind durch ihre Beschaffenheit und ihren Verwendungszweck für schnelle Umbauten prädestiniert. Eine mögliche Wiedererkennung bei der Veräußerung wird durch aufwendige Manipulationen der Rahmennummern sowie Lackierarbeiten entgegengewirkt.

3.3.4 *Tatfahrzeuge*

Die Mitglieder der Bande wählten ihre Tatfahrzeuge gezielt aus. Erfahrungsgemäß wurden durch die Polizei im grenznahen Raum vorwiegend Transporter oder neuere Fahrzeuge höherwertiger Marken kontrolliert, weil diese primär im Verdacht standen, selbst gestohlen zu sein. Daher wählten die Täter*innen Fahrzeuge mit einer hohen Ladekapazität aus, die unauffällig im alltäglichen Grenzverkehr waren und in das geringe Budget der Täter*innen passten. So fiel ihre Wahl auf Großraumlimousinen/Familienvans und Kombis. Zunächst wurden vor allem Kombifahrzeuge der Marke Opel (Typen Omega und Vectra) genutzt, später bevorzugt Personenkraftwagen (Pkw) der Marken Ford Galaxy und Chrysler Voyager.

Teilweise wurden die Rücksitze ausgebaut und mehrere Decken hineingelegt, welche das Diebesgut vor möglichen Einblicken von außen schützen sollten.

Während die Täter*innen anfänglich die Fahrzeuge noch auf sich registrieren ließen, änderte sich dies im Laufe der Zeit. Bedingt durch den teilweise den niedrigen Kaufpreis begründenden schlechten bautechnischen Zustand der Fahrzeuge, kam es zu Ausfällen, und die Fahrzeuge wurden zeitnah wieder abgestoßen. Die durchschnittliche Nutzungsdauer als Tatfahrzeug betrug nur wenige Wochen. Eine Ummeldung der neu erworbenen Fahrzeuge erfolgte nicht mehr, was die Ermittlungen zusätzlich erschwerte.

3.3.5 Die ermittelten Modi Operandi der Bande

Für die Bande konnten vier unterschiedliche Vorgehensweisen ermittelt werden.

Modus Operandi I:

Im Sommer nutzte die Bande den Umstand der ausgesprochen langen Sommerferien in Polen und warb Jugendliche aus sozial schwachen Familien für ihre Tathandlungen an. Diese Jugendlichen wurden gemeinsam mit den Haupttäter*innen im Pkw zur Tageszeit über die Grenze in die Peripherie der Zielstadt gebracht. Für die Einreise wurden die offiziellen Grenzübergangsstellen genutzt.

Um bei einer Fahrzeugkontrolle nicht aufzufallen, führten sie die Tatwerkzeuge (Bolzenschneider) nicht mit. Diese wurden bei vorherigen Diebstählen oder zur Tatvorbereitung an verschiedenen Stellen im Stadtgebiet „gebunkert“, etwa im Buschwerk oder in anderen Verstecken. Nach dem Absetzen der Täter*innen holten diese den Bolzenschneider aus dem Versteck, anschließend gingen die Täter*innen gemeinsam zu Fuß auf die Suche nach hochwertigen Fahrrädern. Zur Tarnung, aber auch zum Transport des Tatmittels, wurden Rucksäcke mitgeführt. Mit ihrer eher sportlichen Bekleidung und teilweise in weiblicher Begleitung erweckten die Täter für Außenstehende eher den Eindruck von Schülern auf dem Schulweg oder bei gemeinsamen Freizeitaktivitäten.

Entwendet wurden die Fahrräder entweder an Fahrradsammelplätzen sowie vor Eingängen von Mehrfamilienhäusern. Vormittags wurden gezielt Schulhöfe oder Fahrradständer vor Unternehmen aufgesucht, nachmittags Freizeiteinrichtungen oder Einkaufszentren. Die Taten wurden arbeitsteilig begangen. Mindestens eine Person stand „Schmiere“ (d.h. sicherte den Entwendungsvorgang ab), während eine andere das Fahrrad entwendete. Oftmals lagen die Tatorte unmittelbar nebeneinander. Der Bolzenschneider wurde anschließend zurück in das Versteck gebracht.

Der Abtransport erfolgte entweder direkt mit dem Fahrrad, wozu die Täter*innen auf Radwegen und Nebenstraße bis zur Grenze fuhren oder das Diebesgut außerhalb der Stadtgrenze in eher unzugänglichen Flurstücken deponierten. Besonders an Tagen mit hohem Beuteaufkommen konnte so die Verbringung der Fahrräder abgesichert werden. Die Wahl der Verbringungsrouen über die Radwege versprach Sicherheit vor Kontrollen, da diese nur teilweise mit Pkw befahrbar waren und ggf. nahender Fahrzeugverkehr frühzeitig erkannt werden konnte. So kam es vor, dass am Wegesrand Fahrräder ohne die Dieb*innen angetroffen wurden, da diese sich rechtzeitig fußläufig entziehen konnten.

Nachdem die Fahrräder über offizielle, aber auch inoffizielle Grenzübertrittsstellen, wie etwa Eisenbahnbrücken oder Wehranlagen, außer Landes gebracht worden waren, erfolgte das Verladen der Fahrräder auf polnischem Staatsgebiet. Die Täter*innen wurden entweder nach Hause gefahren oder zu einer weiteren Tathandlung zurück auf deutsches Staatsgebiet.

Dieser Modus Operandi war insbesondere im grenznahen Bereich zu verzeichnen (bis zu einer Entfernung von ca. 40 Kilometern bis zur Grenze).

Modus Operandi II:

Mit Eintritt der kälteren Jahreszeiten agierte die Bande verstärkt zur Nachtzeit. Neben den bisher begangenen besonders schweren Diebstählen von Fahrrädern an Fahrradsammelpunkten sowie vor Mehrfamilienhäusern beging sie nun auch Diebstähle aus Kellern.

Nach der gemeinsamen Einreise nach Deutschland mit zwei Pkw wurden die Fahrzeuge am äußeren Rand der Zielstadt abgestellt. Ein Pkw (oftmals ein Kombi) diente dabei für die Verbringung des Diebesgutes, der andere Pkw für den Transport der Täter.

Der Tatortbereich, bei dem es sich vorrangig um sog. „Plattenbausiedlungen“ handelte, wurde durch die Gruppe zu Fuß ausgekundschaftet. Hierbei zeigte man sich offen mit einem jugendtypischen Auftreten. Die Gruppe besichtigte nacheinander Eingänge der Mehrfamilienhäuser und wartete eine günstige Gelegenheit ab. Die einzelnen Mitglieder sicherten sich gegenseitig durch „Schmierestehen“ ab. Aus dem Schutz der Gruppe heraus wurde das Fahrrad vor dem Hauseingang entwendet oder sich gewaltsam Zugang mittels Schraubendreher oder Stechbeitel zum Hauseingang bzw. zum Kellerbereich des Mehrfamilienhauses verschafft. Ausschließlich wurden die Fahrräder aus den Gemeinschaftskellern mitgenommen. Hierbei machte man sich u.a. den Umstand zu Nutze, dass vielgenutzte Fahrräder häufig nicht gesichert waren. Mit den entwendeten Fahrrädern bewegte sich die Gruppe zum nächsten Hauseingang, um dort auf dieselbe Art und Weise vorzugehen. Anschließend wurde das Diebesgut in den mitgeführten Pkw verladen oder in Depots zwischengelagert.

Die Zwischenlagerung fand an unauffälligen Orten, bspw. Fahrradständern vor Mehrfamilienhäusern oder Haltestellen, statt. Hier wurden sie mit eigens mitgeführten Schlössern gesichert. Bei der späteren Abholung des Diebesgutes konnte so etwaigen Beobachtern der Eindruck vermittelt werden, dass es sich um das eigene Fahrrad handle.

Vor dem Verladen wurde das Diebesgut selektiert, die aussortierten Fahrräder wurden vor Ort zurückgelassen. Das Verladen der Fahrräder erfolgte in den bereits wartenden Pkw. Dazu wurden die Vorderräder ausgebaut, sperriges

Zubehör (z.B. Fahrradkörbe) entfernt und die Lenker um 90 Grad verdreht. Zum Sichtschutz wurden die Fahrräder mit Decken und Planen abgedeckt. Die beiden Pkw, jeweils beladen mit Diebesgut und Täter*innen, verließen im Konvoi gemeinsam auf kürzestem Weg das Stadtrandgebiet und anschließend über weniger frequentierte Nebenstraßen das Bundesgebiet.

Dieser Modus Operandi wurde im grenznahen Raum, aber auch in Städten vollzogen, welche bis zu 150 Kilometer von der Grenze entfernt liegen. Bei den weiter entfernt liegenden Tatörtlichkeiten kehrten die Täter*innen später nicht wieder zum Tatort zurück.

Modus Operandi III:

Bei dieser Vorgehensweise reisten die Täter (ausschließlich männlich) mit einem oder zwei Pkw-Kombis nachts in die Bundesrepublik ein. Die Fahrzeuge waren mit jeweils zwei Personen besetzt und dienten zum einen dem Transport der Bandenmitglieder und zum anderen zum Transport des Diebesguts. Die Tatfahrzeuge fuhren fast ausnahmslos gemeinsam den Zielort an und stellten die Fahrzeuge am Rande von Wohngebieten in der Nähe von Ausfallstraßen ab. Fußläufig näherte man sich in Zweiertteams den Hauseingangsbereichen der Mehrfamilienhäuser an, vorrangig sog. Plattenbauten.

Eine Person stand „Schmiere“, während die andere die Eingangstür mittels Schraubendreher oder Stechbeitel aufhobte und sich Zutritt zum Haus verschaffte. Im Anschluss wurden gemeinsam die Kellerabteile besichtigt, gewaltsam geöffnet und hauptsächlich hochwertige Räder entnommen, aber auch andere Gebrauchsgegenstände, z.B. Elektrowerkzeuge. Die privaten Keller (oftmals nur einfache Holzlattenabteile) waren zumeist nur mit Bügelschlössern gesichert, die vergleichsweise einfach mit Bolzenschneidern überwunden werden konnten.

Die Täter verbrachten das Diebesgut aus den Tatobjekten zu vorher verabredeten Sammelstellen in der Nähe der abgestellten Pkw. Nachdem der Beutezug die Ladekapazität der Pkw erreicht hatte, wurde dieser herangefahren und das Diebesgut verladen. Dafür wurden wieder die Vorderräder ausgebaut und die Lenker um 90 Grad verdreht, um mehrere Fahrräder übereinander in den Pkw stapeln zu können. Anschließend wurden die Räder mit Decken abgedeckt, um ein eventuelles verdächtiges Anleuchten der reflektierenden Fahrradteile nach außen zu verhindern.

Der Tatort wurde zeitnah über die nahegelegenen Ausfallstraßen auf direktem und schnellstem Weg zur polnischen Grenze verlassen, wobei im Laufe der Zeit der erste Wagen als „Pilotfahrzeug“ diente, um dem nachfolgenden vor eventuellen Polizeistreifen bzw. Kontrollen (insbesondere im Grenzbereich) zu

warnen. So stellte die Bande sicher, dass mindestens einer der beiden Pkw über die Grenze gelangte.

Dieser Modus Operandi wurde vor allem in Städten mit guter Autobahnanbindung und einer Entfernung von ca. 30 bis 100 Kilometern bis zur Grenze praktiziert.

Modus Operandi IV:

Nachdem viele Plattenbausiedlungen wiederholt aufgesucht worden waren, wechselte die Bande auf andere Tatörtlichkeiten. Anstelle von Kellern in Mehrfamilienhäuser konzentrierte sie sich nun auf Nebengelasse von Einfamilienhäusern, die sie in Stadtrandsiedlungen oder stadtnahen Dörfern aufsuchten. Hierbei machte sie sich den Umstand zu Nutze, dass diese Örtlichkeiten zur Nachtzeit sehr wenig frequentiert werden. Regelmäßig gibt es weder Anwohner- noch Durchgangsverkehr, allenfalls wird in den frühen Morgenstunden die Zeitung geliefert. In diesen Wohngegenden leben finanziell eher bessergestellte Menschen, weshalb dort auch teure Fortbewegungsmittel vermutet werden können.

In diesem vorwiegend ländlich geprägten Raum waren zuvor kaum Fahrrad- und sonstige Diebstähle vorgekommen, sodass die Bewohner*innen nicht damit gerechnet und allenfalls ihre Pkw besonders gesichert hatten. Die Nebengelasse waren oft nicht gegen unbefugten Zugriff gesichert, geschweige denn die darin abgestellten Fahrräder. So hatten die Täter*innen vergleichsweise leichten Zugang zu einer großen Auswahl an höherwertigen Fahrrädern; auf einem Grundstück waren meistens mehrere Fahrräder vorhanden.

Für den entsprechenden Beutezug wurden die Täter*innen nachts mit einem Pkw über die Grenze gebracht und in größerer Distanz (ca. 2 Kilometer) zum Tatort abgesetzt. Sie agierten gemeinsam aus einer Gruppe von drei bis vier Personen heraus, wobei sie sich gegenseitig bei der Tatbegehung absicherten. Zunächst liefen sie die Straßen der Siedlungen ab und hielten nach Hunderten, Bewegungsmeldern und unter Aspekten der Zugänglichkeit und Belebtheit Ausschau. Erst danach betraten sie die Grundstücke über das unverschlossene Hoftor oder überstiegen Zäune um die Grundstücke zu betreten.

Für die eigentliche Tathandlung wurden keine Tatmittel mitgeführt, da man auf fehlende Sicherungen hoffte. Waren die Nebengelassen jedoch verschlossen, wurden die Schutzvorrichtungen auf kreative Art und Weise überwunden. Hierfür bediente man sich vorhandener Gartenwerkzeuge, etwa Heckenschere oder Schaufeln. Aus den Nebengelassen wurden oftmals neben den Fahrrädern auch weitere Gegenstände entwendet, z.B. Motorsägen oder Motorradhelme. Die von den Grundstücken entwendeten Fahrräder wurden in einer gewissen Entfernung vom Tatort zwischengelagert. Danach kehrten die Täter*innen zu-

rück, um die Nachbargrundstücke zu betreten. Dieser Vorgang konnte mehrere Stunden in Anspruch nehmen. Anschließend wurden die entwendeten Räder mitsamt dem weiteren Diebesgut auf Radwegen in Richtung Grenze verbracht. Der Grenzübergang (per Fahrrad) erfolgte zumeist in den frühen Morgen- und Vormittagsstunden über offizielle oder inoffizielle Übertrittsstellen. Bei entsprechender Beute wurde das Depot danach erneut aufgesucht und die restlichen Fahrräder zur Grenze gefahren.

Dieser Modus Operandi war insbesondere im grenznahen Bereich zu verzeichnen (bis zu einer Entfernung von 40 Kilometern bis zur Grenze).

3.3.6 *Bandenkriminalität vs. Organisierte Kriminalität*

Das gemeinschaftliche Agieren der Täter stellt noch keine Organisierte Kriminalität (OK) im kriminalpolizeilichen Sinne dar, sondern ist zunächst lediglich als bandenmäßiges Handeln anzusehen und einzustufen. Letztendlich diene der Diebstahl der Fahrräder durch die in Rede stehende Bande der Beschaffung eines Tageseinkommens, welches jedoch nicht (wie von der OK-Definition des BKA³² gefordert) dem Gewinn- oder Machtstreben unter Verwendung von gewerbe- oder geschäftsähnlicher Strukturen diene, sondern lediglich dem „Broterwerb“ oder dem anschließenden Kauf von Rauschmitteln, sei es Alkohol oder andere berauschende Mittel.³³ Die Beutezüge endeten jeweils mit der Direktabgabe der entwendeten Fahrräder beim Zwischenhändler und der sofortigen Aufteilung des Erlöses unter den Tatbeteiligten. Fast täglich erfolgte ein erneuter Beutezug mit identischer Zielsetzung.

3.3.7 *Erschwerte Abgrenzung zwischen den heutigen Täter*innen*

Im Laufe der letzten Jahre entdeckten zunehmend deutsche, suchtkranke Betäubungsmittelkonsumierende den Absatzmarkt des osteuropäischen Auslands für ihre Beschaffungskriminalität. Auch sie passen sich in der Auswahl der zu entwendenden Fahrrädern der Nachfrage aus dem Ausland an. Gleichzeitig entwickeln sich Anfänge strukturierten Vorgehens, ähnlich jenen der Bande: Es wird gemeinsam arbeitsteilig gehandelt und die Lagerung sowie Verbringung organisiert. Entweder werden noch in Deutschland die Fahrräder an Zwischenhändler*innen aus dem Ausland weiterverkauft oder das Diebesgut ins Ausland transportiert. Hierbei arbeiten deutsche und polnische Kriminelle verstärkt zusammen.

32 BKA 2019.

33 Schon allein der Nachweis des bandenmäßigen Vorgehens, insb. der Bandenabsprache, stellt in der polizeilichen Ermittlungsarbeit eine Herausforderung dar. Im Fall der hier beschriebenen Bande ist dies gelungen.

Dieser Umstand erschwert es den Ermittlungsbehörden zusehends, zwischen deutschen und ausländischen Täter*innen zu unterscheiden. In Zukunft sind weitere Herausforderungen für die kriminalpolizeiliche Ermittlungsarbeit sowie insbesondere die deutsch-polnische Zusammenarbeit der Ermittlungsbehörden zu erwarten.

3.4 Erkenntnisse über Fahrraddiebstähle in Oldenburg

In der Stadt Oldenburg hatte und hat nach wie vor der Fahrradverkehr eine große Bedeutung. Als sich Ende der 70er Jahre die Zahl der Fahrraddiebstähle auf über 6000 summierte, machte dies einen erheblichen Teil aller bekannt gewordenen Straftaten aus. Um diesen Entwicklungen entgegenzuwirken, wurde Anfang der 80er Jahre ein Pilotprojekt eingeführt. Dieses bestand aus fünf Beamt*innen, die für eine zentrale Bearbeitung der Fahrraddiebstähle im gesamten Stadtgebiet zuständig waren. Aufgrund dieser zentralen Bearbeitung konnten schneller Tatzusammenhänge und Täter*innenprofile erkannt werden, was zu einer erheblichen Steigerung der Aufklärungsquote führte. Daher wurde die zentrale Bearbeitung verstetigt und die entsprechende Sachbearbeitung war teilweise sogar mit sechs Beamt*innen besetzt. Zudem wurde eine eigene Fahndungsdatei für Fahrraddiebstähle konzipiert, die auf die Besonderheiten von Fahrraddiebstählen ausgerichtet war und in der jeder Fahrraddiebstahl gespeichert wurde. So konnte festgestellt werden, dass 40-50 % der Personen, die einen Fahrraddiebstahl anzeigten, keine Rahmennummer angeben konnten. Um auch solche Fahrräder zuordnen zu können, konnten nun im Rahmen der Anzeige auch eine Beschreibung des Fahrrades angegeben werden. Nach der Einführung des Programms wurde nicht nur Zuordnung von entwendeten Fahrrädern effektiver durchgeführt, sondern es konnten auch leichter Zusammenhänge zwischen dem Wohnort der Täter*innen und aufgefundenen Fahrrädern nachvollzogen werden. Weiterhin werden anhand des Programms Diebstahl-schwerpunkte erkannt. Ferner wurden die Registrierung und die Präventionsarbeit von Fahrrädern stark vorangetrieben.

Durch die intensive Bearbeitung konnten die Fallzahlen bis 2020 auf ca. 1240 angezeigte Fahrraddiebstähle gesenkt werden. Die Aufklärungsquote konnte von ehemals 3 % auf 21% im Jahr 2020 gesteigert werden.

Die Polizei in Oldenburg geht allerdings davon aus, dass von einer erheblichen Dunkelziffer auszugehen ist. Vielfach können die Eigentümer*innen nachträglich festgestellt und informiert werden. Diese zeigen sich regelmäßig erstaunt, dass die Polizei ihr Rad sicherstellen konnte, obwohl sie keine Anzeige erstattet hatten. Als Grund für die fehlende Anzeige identifizierte die Polizei sechs Hauptaussagen:

- „Ich bin ja selbst Schuld, ich habe mein Fahrrad ja nicht angeschlossen.“
- „Ich habe keine Versicherung, dann lohnt sicher keine Anzeige.“
- „Ich habe mein Fahrrad ja nicht vorher registrieren lassen.“
- „Die Aufklärungsquote der Polizei ist schlecht, wie man immer hört und liest.“
- „Das ist doch ein Massendelikt (oder auch Bagatelldelikt), dass bei der Polizei und Staatsanwaltschaft nicht beachtet und bearbeitet wird.“
- „Mein Fahrrad war kaum noch etwas wert. Da lohnt sich keine Anzeige.“

Zudem kam es auch vor, dass Anzeigen als zu aufwendig angesehen wurden oder dass die Bestohlenen damit rechneten, dass die Fahrräder ohnehin nicht wiedergefunden würden, da diese alle ins Ausland verbracht würden.

4. Schlussfolgerungen

Die Täter*innen sowie deren Vorgehensweisen scheinen sich zu unterscheiden. Neben Beschaffungskriminalität und Gelegenheitstäter*innen gibt es auch beim Fahrraddiebstahl gewerbs- und bandenmäßige Strukturen. Vor allem die Vorgehensweise ist von den regionalen Besonderheiten abhängig (etwa der Nähe zur Bundesgrenze). Die Fahrraddiebstähle scheinen für die Täter*innen im Regelfall einfach zu begehen sein, da viele Fahrräder unzureichend gesichert sind. Eine Sensibilisierung der Bevölkerung für Sicherungsmaßnahmen wäre daher nach wie vor erfolgsversprechend.

Obwohl es sich beim Fahrraddiebstahl um ein Massendelikt handelt, ist letztlich ein Mangel an kriminologischen und kriminalistischen Erkenntnissen erkennbar. Das Dunkelfeld wird als groß eingeschätzt, da zahlreiche Delikte vermutlich nicht angezeigt werden.

Auch wurde deutlich, dass durch einzelne Täter*innengruppierungen beträchtliche Schäden verursacht werden können und dass diese Gruppierungen teilweise für einen Großteil der Delikte verantwortlich sind. Ein gezielter Einsatz von polizeilichen Kräften hätte vermutlich großen Einfluss auf die Entwicklung des Kriminalitätsphänomens.

Fahrraddiebstähle scheinen in erster Linie im städtischen Raum vermehrt aufzutreten. In mehreren Großstädten ist der Fahrraddiebstahl offenbar weit verbreitet, was auch auf die erhöhte Anonymität zurückgeführt werden kann. Zudem sind in Großstädten mehr Fahrräder vorhanden, die an bestimmten Orten gehäuft stehen (z.B. Hinterhöfe oder Fahrradparkplätze), sodass die Täter*innen leicht zahlreiche Fahrräder auf einmal stehlen können. Zudem lassen sich in größeren Städten leichter Vertriebsstrukturen für Diebesgut (Hehlerei) aufbauen und unterhalten. Jedoch ist nicht ausgeschlossen, dass Banden auch im ländlichen Raum agieren oder diesen zumindest mit einbeziehen. Dies trifft

insbesondere dort zu, wo abgelegene Objekte wie einzelnstehende Wohnhäuser oder Gehöfte günstige Tatgelegheitsstrukturen bieten.

Zudem zeigte sich, dass suchtkranke oder als sozioökonomisch benachteiligt einzustufende Menschen des Öfteren an Fahrraddiebstählen beteiligt sind. Diese scheinen aber eher als ausführende Organe zu agieren. Entweder werden sie ausgenutzt, oder sie nutzen diese Möglichkeit, ihre Sucht zu finanzieren bzw. ihren finanziellen Status zu verbessern.

Offenbar gibt es kriminelle Strukturen mit Verbindung nach Osteuropa, wo Absatzmärkte für gestohlene Ware aus Deutschland und anderen westlichen Ländern zu bestehen scheinen. Diese Strukturen weisen teilweise einen hohen Organisationsgrad auf, der in den beschriebenen Vorgehensweisen seinen Ausdruck findet.

Ein wesentlicher Faktor für kriminalpolizeiliche Ermittlungserfolge sind die polizeilichen Organisationsstrukturen. Nur wenn die Polizei systematisch bei ihren Ermittlungen vorgeht und die Gesamtsituation strategisch bewertet, konnte vertieftes Wissen über die Diebstähle gewonnen werden. Daher ist es bei Ermittlungen hinsichtlich gewerbs- und/oder bandenmäßiger Diebstähle zwingend erforderlich, dass die Delikte systematisch betrachtet und ausgewertet werden. Andernfalls sind Ermittlungserfolge allenfalls hinsichtlich lokal operierender Gruppierungen denkbar oder vom Zufall abhängig. Dem werden temporäre oder nur in einem begrenzten Umfang ermittelnde Polizeieinheiten nicht gerecht, da diese Gruppierungen anscheinend sowohl über die Grenzen der Bundesländer als auch der Bundesrepublik Deutschland agieren. Deshalb wäre der Ausbau der bundesländerübergreifenden Zusammenarbeit deutscher Polizeibehörden sowie der internationalen polizeilichen Zusammenarbeit empfehlenswert. Dazu gehören auch die Sachfahndungsmaßnahmen, die im europäischen Kontext zwar eine Vielzahl von Gegenständen (insbesondere Kraftfahrzeuge) berücksichtigen, jedoch keine gestohlenen Fahrräder. Eine reguläre grenzüberschreitende Fahndung nach gestohlenen Fahrrädern ist damit derzeit ausgeschlossen, das Entdeckungsrisiko für Straftäter*innen somit gering.

Literaturverzeichnis

- Bartenschlager, Christopher/Buchmin, Thomas/Dörrer, Linda/Hiendl, Laura/ Hoffmann, Maria/Michalowski, Lena/Ridel, Magdalena/Rieder, Marlene/Rückerl, Raphael/Theimer, Theresa/Vogelmeier, Bettina/Müller, Henning (2020) Sicherheit von Frauen im öffentlichen Raum, in: <https://epub.uni-regensburg.de/43430/> (letzter Aufruf: 01.12.2021).
- Balschmiter, Peter/Roll, Holger (2016) Dunkelfelduntersuchung in Mecklenburg-Vorpommern – Teil II, Die Polizei, S. 222-232.

- BKA (2019) Organisierte Kriminalität (OK), in: https://www.bka.de/DE/UnsereAufgaben/Delikttsbereiche/OrganisierteKriminalitaet/organisiertekriminalitaet_node.html (letzter Aufruf: 03.04.2019).
- Bock, Michael (2019) Kriminologie. Für Studium und Praxis. 5. Aufl., München: Verlag Franz Vahlen.
- Church, Daniel/Birkel, Christoph/Leitgöb-Guzy, Nathalie (2020) Der Deutsche Viktimisierungssurvey 2017, Die Polizei, S. 293-300.
- Eisenberg, Ulrich (2005) Kriminologie. 6. Aufl., München: Beck.
- Gläser, Jochen/Laudel, Grit (2010): Experteninterviews und qualitative Inhaltsanalyse als Instrumente rekonstruierender Untersuchungen. 4. Aufl., Wiesbaden: VS Verlag.
- Jitschin, Oliver (2002) Der Fahrraddiebstahl: ein Beitrag zur kriminologischen, kriminalpolitischen und strafprozessualen Problematik eines Delikts der Massenkriminalität, Göttingen.
- Kunz, Karl-Ludwig/Singelnstein, Tobias (2021) Kriminologie. Eine Grundlegung. 8. Aufl. Stuttgart, Bern: utb.
- Schwind, Hans-Dieter (1975) Dunkelfeldforschung in Göttingen 1973/74. Wiesbaden: Bundeskriminalamt.
- Schwind, Hans-Dieter (1978) Empirische Kriminalgeographie, Wiesbaden.
- Schwind, Hans-Dieter (1989) Dunkelfeldforschung in Bochum 1986/87, Wiesbaden: Bundeskriminalamt.
- Schwind, Hans-Dieter (2016) Kriminologie. Eine praxisorientierte Einführung mit Beispielen. 23. Aufl. Heidelberg, Hamburg: Kriminalistik Verl.-Gruppe Hüthig Jehle Rehm.

