

Antwort des Agglomerationsvorstandes

Postulat betreffend eine Partnerschaft mit einem Unternehmen, das ein GPS-Ortungssystem für Fahrräder anbietet Post_Leg2016-2021_2018_014

Autor: Gérald Collaud (Freiburg)

1. Gegenstand des Postulats

Das vorliegende Postulat verlangt, dass die *Agglomeration Freiburg (Agglomeration)* die Zweckmässigkeit einer Partnerschaft mit einem Unternehmen untersucht, das ein GPS-Ortungssystem anbietet, um ihren Bewohnern eine Lösung für den Fahrraddiebstahl zu bieten. Der Autor des Postulats hat vorgeschlagen, die Bedingungen für das in Yverdon-les-Bains implementierten Trakyv-Systems zu analysieren, um den Fahrraddiebstahl in der Freiburger Agglomeration einzugrenzen.

2. Antwort auf das Postulat

Mit dem Regionalen Richtplan der Agglomeration (RPA) ist die *Agglomeration* für die Planung der regionalen Mobilitätspolitik zuständig. Als solche unterstützt sie insbesondere die Entwicklung des Langsamverkehrs durch Massnahmen zur Förderung dieses Verkehrsmittels. Der Schutz vor Diebstahl, der für die Entwicklung des Radverkehrs in städtischen Gebieten ein Hindernis sein kann, entspricht auch dieser Zielsetzung. Die Überlegungen zur Gründung einer Partnerschaft mit einem Unternehmen, das ein GPS-Ortungssystem für gestohlene Fahrräder anbietet, sind daher Teil der von der *Agglomeration* geförderten Mobilitätspolitik.

2.1. Der Velodiebstahl in der Agglomeration: quantitative und qualitative Analysen

Sicherheit ist ein wichtiges Anliegen, denn der Diebstahl ist ein zentrales Phänomen im Zusammenhang mit dem Abstellen von Fahrrädern: Gemäss Bundesamt für Statistik (BFS) werden in der Schweiz jährlich durchschnittlich 40'000 Velos gestohlen. Dieses Vergehen ist in städtischen Gebieten umso häufiger. Die *Agglomeration* bildet hier keine Ausnahme. Die von der *Kantonspolizei Freiburg (Kantonspolizei)* erhobenen statistischen Daten ermöglichen es, gewisse Erkenntnisse für die Entwicklung und die spezifischen Bedingungen dieser Problematik aufzudecken.

a) Quantitative Analyse

Als erste Feststellung muss der Trendrückgang der Zahl der gestohlenen Fahrräder hervorgehoben werden (Abb. 1). Während im Jahre 2017 noch knapp 392 Klagen bei der *Kantonspolizei* eingereicht wurden, waren es für das Jahr 2021 noch 293, also 357 gestohlene Fahrräder pro 100'000 Einwohner. In anderen Agglomerationen, wie z. B. Bern und Basel, werden jährlich mehr als 1'500 Velos pro 100'000 Einwohner entwendet.

Auch wenn diese Beobachtung als eher beruhigend erscheinen mag, muss aber dennoch darauf aufmerksam gemacht werden, dass unter den gemeldeten Diebstählen der Anteil an Elektrofahrrädern zunimmt: da es sich bei mehr als einem Drittel der 2021 gestohlenen Fahrräder um Elektrofahrräder handelte. Die Zunahme dieses besorgniserregenden Phänomens kann im Vergleich zu herkömmlichen Fahrrädern jedoch mit dem Anstieg der Zahl verkaufter Elektrofahrräder in Verbindung gebracht werden. Denn nach neuesten statistischen Erkenntnissen waren mehr als 40 % der im Jahr 2020 verkauften Zweiräder Elektrofahrräder.

Abschliessend ist darauf hinzuweisen, dass im Jahr 2021 von allen Mitgliedsgemeinden der *Agglomeration* die Ortschaften Freiburg, Villars-sur-Glâne und Düdingen von dieser Deliktsart am meisten betroffen waren. Auf diese drei Gemeinden entfielen insgesamt 83 % der Diebstähle (Abb. 2). Diese Feststellung muss mit der Anzahl Einwohner-Arbeitsplätze der jeweiligen Gemeinden in Zusammenhang gebracht werden.

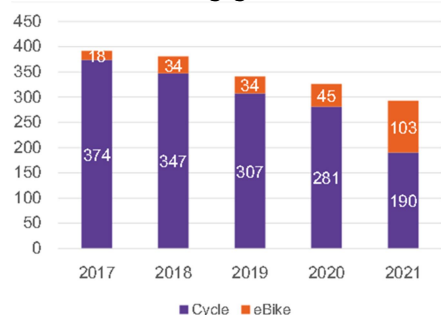


Abb. 1: Entwicklung der Anzahl Fahrrad- und eBikes-Diebstähle in der Agglomeration (Kantonspolizei Freiburg, Statistik vom 06.03.22)

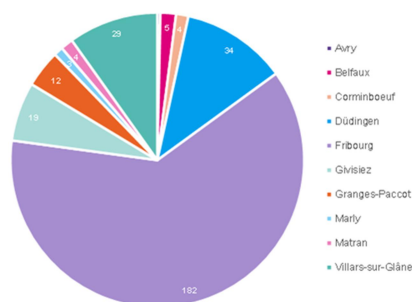


Abb. 2: Anzahl gestohlener Fahrräder und eBikes 2021 pro Mitgliedsgemeinde der Agglomeration (Kantonspolizei Freiburg, Statistik vom 06.03.22)

b) Qualitative Analyse

Was den Zeitraum und den Deliktsort betrifft, so erfolgen die Diebstähle vor allem zwischen Juli und

Oktober, hauptsächlich im freien, privaten und öffentlichen Bereich. An zweiter Stelle der Deliktsorte sind weiter Bahnhöfe, gemeinsame Garagen und Fahrradabstellräume zu nennen. Die *Kantonspolizei* erklärt dazu, dass es sich in der Regel um Gelegenheits- und Nutzungsdelikte handelt. Mit anderen Worten, es sind keine Wiederholungs- oder Bandendelikte zu vermehren, oder dann nur in punktueller Form.

2.2. Das System TrackYv

Das System TrackYv wurde ursprünglich von einem privaten Unternehmen in Zusammenarbeit mit der Stadt Yverdon-les-Bains entwickelt und ist ein GPS-Tracking-System, das das Auffinden vermisster Fahrräder erleichtern soll. Das System funktioniert konkret über einen Chip, der direkt in Fahrräder eingebaut wird und über stationäre oder mobile Empfänger, die normalerweise in Gemeinde- oder Polizeifahrzeugen installiert sind, aufgespürt werden kann. Die ersten Ergebnisse dieser technologischen und bahnbrechenden Anti-Diebstahlösung für Fahrräder sahen vielversprechend aus. Die neuesten Nachrichten über dieses System sind jedoch nicht mehr so optimistisch. Denn das Unternehmen TrackYv will seine Aktivitäten neu ausrichten und sucht nach einem Käufer, obschon es auf dem Schweizer Markt das Monopol für diese Geräteart innehat. Die Ursache scheint ein mangelndes Interesse der öffentlichen Hand aufgrund nicht zufriedenstellender Ergebnisse zu sein.

Darüber hinaus müssen auch die operativen und finanziellen Grenzen dieses Systems hervorgehoben werden. Da es notwendig ist, über einen Empfänger zu verfügen, findet die Suche nur auf lokaler oder regionaler Ebene statt. In den meisten Fällen, insbesondere bei Elektrofahrrädern, werden die gestohlenen Fahrräder auf nationaler Ebene rasch verschoben oder gar ins Ausland exportiert. Zudem kann das vom Chip ausgelöste Signal vom Empfänger in einer Entfernung von 300m flächenmässig nicht mehr wahrgenommen werden, was eine grosse Menge an Empfängern voraussetzt. Ausserdem sind die Kosten unter Berücksichtigung aller finanziellen Aspekte verhältnismässig hoch. Die privaten oder öffentlichen Besitzer zur Last fallenden Kosten für den Chip betragen CHF 100. Demzufolge entscheiden sich für die Anschaffung eines derartigen Systems nur Besitzer, deren Fahrzeuge einen bestimmten Wert aufweisen. Im öffentlichen Bereich kommen zu den Betriebskosten noch die Konzeptionskosten für die Anlagen, die Anschaffungskosten des Moduls und die Kommunikationskosten hinzu. So hat die Stadt Yverdon-les-Bains insgesamt CHF 17'500 investiert und jährliche Betriebskosten von CHF 9'200 ausgegeben. In Folge beeinflusste dieser Kostenaufwand alle am Projekt beteiligten Parteien, auf dieses System ganz zu verzichten.

Das GPS-Tracking-System, so wie es von TrackYv entwickelt und vorgeschlagen wurde, hat sich demzufolge sowohl auf operativer als auch finanzieller Ebene nicht schlüssig erwiesen. Die technischen Probleme und Zwänge, die bei der praktischen Umsetzung des Systems aufgetreten sind, haben somit den Tätigkeitsrückgang des Unternehmens verursacht.

2.3. Die Alternativen zu TrackYv

Dank des technologischen Fortschritts bleibt die Frage bezüglich der GPS-Ortung für gestohlene Fahrräder weiterhin offen. Hier gilt es anzumerken, dass sich die aktuelle Entwicklung hauptsächlich auf Sofortortungssysteme konzentriert und sich weiter in Richtung eines Ortungsgeräts bewegt, das privat und ohne Intervention vonseiten der öffentlichen Hand eingesetzt werden kann. Diese Technologien haben jedoch noch nicht den erforderlichen Reifegrad erreicht, um die Konturen der öffentlichen Politik in diesem Bereich zu bestimmen.

3. Schlussfolgerung

Die Förderung des Langsamverkehrs ist für die *Agglomeration* unverkennbar Teil einer wichtigen Strategie. Diese Analyse zeigt jedoch, dass das GPS-Tracking-System, wie es von der Firma TrackYv entwickelt wurde, keine zuverlässige Lösung für die Bekämpfung des Fahrraddiebstahls darstellt. Der technologische Fortschritt stellt wohl ein paar Alternativlösungen in Aussicht, die jedoch keine aktive Rolle der Behörden mehr voraussetzen. Der *Agglomerationsvorstand der Agglomeration Freiburg (Vorstand)* schlägt demzufolge vor, die Marktentwicklung weiter zu verfolgen, jedoch eine Partnerschaft mit Unternehmen, die derartige Lösungen entwickeln, endgültig aufzugeben.

Der *Vorstand* stellt zudem fest, dass die Entwendung durch die Gestaltung qualitativer Abstellplätze begrenzt werden kann. Diesbezüglich ist er insbesondere der Auffassung, dass die Massnahmen 23.1 und 23.2 des Agglomerationsprogramms der zweiten Generation der *Agglomeration*, die auf die Entwicklung von Fahrradunterständen in unmittelbarer Nähe von Bahnhöfen, Bildungs-, Aktivitäts- und Freizeiteinrichtungen abzielen sowie die Massnahme 3M.07.13 des Agglomerationsprogramms der dritten Generation der *Agglomeration*, welche die Errichtung von 3'000 Abstellplätzen für Fahrräder vorsieht - auf diesen Aspekt angemessen eingehen. Er ermutigt jedoch die Gemeinden, sich an diesen Vorhaben zu beteiligen, um die Sicherheit der Fahrradabstellplätze zu erhöhen.

Das vorliegende Postulat ist damit abgeschrieben.

Freiburg, den 14. April 2022

Sitzung des Agglomerationsrates vom 19. Mai 2022