



**Praxisbeispiel
DAS VELO:
EIN WICHTIGER
BEGLEITER FÜR DIE
BÜRGERNAHE POLIZEI**



30.04.2009

Übersicht



Der für die Velopolizei Pully verantwortliche Polizeiwachtmeister mit seiner Ausrüstung

Die Velopolizei gab es schon lange vor dem Auto. Die Verantwortlichen haben jedoch erkannt, dass das Velo – das dem Auto und dem Motorroller weichen musste – in Wirklichkeit ein ganz wertvoller Begleiter ist, der die anderen Fortbewegungsmittel der Polizei nutzbringend ergänzt. Dabei spielt es keine Rolle, ob es sich um eine professionelle Velo-Sondereinheit handelt, die das ganze Jahr über ausschliesslich mit dem Velo unterwegs ist, oder um entsprechend geschulte Polizisten, die es nur bei Bedarf nutzen. Die Velopolizisten kümmern sich um Aufgaben, die sich mit dem Velo besser als zu Fuss oder mit einem Motorfahrzeug erledigen lassen, und erzielen somit bessere Ergebnisse. Diese bürgernahe Polizei, die die Umwelt nicht verschmutzt und gleichzeitig kostengünstig ist, wird von den Bürgern sehr geschätzt.

Beispiel Lausanne

Die Velopolizei Lausanne ist das Ergebnis eines 2002 eingereichten Antrags. Im Anschluss an die Machbarkeitsstudie eines Ausschusses (topographische und witterungsbedingte Einschränkungen, Vorteile, erforderliche Ausrüstung, Personal, Aufgabenbereiche, Finanzen) hat die Stadt 2005 positiv entschieden. Ein Betrag von CHF 25'000.- wurde für die Umsetzung eines Pilotprojekts und den Kauf von Ausrüstung zur Verfügung gestellt. So dreht von Mai bis Ende Oktober eine Einheit mit 4 Velopolizisten Tag für Tag in 2er-Teams

in Ouchy am Ufer des Genfersees ihre Runden. Dieser Stadtteil, in dem im Sommer viel los ist und mehrere Veranstaltungen stattfinden und wo es diverse gesicherte Strecken gibt, erwies sich als ideales Testterrain. Da die Bilanz nach der Testphase sehr positiv war, wurde das Projekt 2006 verlängert. Die Zahl der Velopolizisten wurde auf 6 (2 Gruppen à 3) erhöht, und der Einsatzbereich wurde erweitert. Das restliche Jahr über sind die Polizisten auf Streife. 2007 wurde eine professionelle Velo-Sondereinheit ins Leben gerufen, mit Personen, die eine entsprechende Ausbildung absolviert haben. Diese steht im Dienste der Polizeidienststellen in den Stadtteilen und ist das ganze Jahr über aktiv. Einsatzbereich ist das gesamte Stadtgebiet. Die Polizisten sind dort unterwegs, wo es nötig ist oder wo Veranstaltungen stattfinden, überwiegend aber am Ufer des Sees, zumindest im Sommer. Dank dieser Sondereinheit ist die Zahl der Straftaten zurückgegangen, und die Polizei ist bürgernaher geworden.

Beispiel Pully

In diesem Fall handelt es sich um eine interkommunale Polizei, die aus 33 Personen besteht und für Pully, Paudex, Savigny und Belmont zuständig ist. Ein Polizist hatte seinen Vorgesetzten vorgeschlagen, ein Velo zu verwenden. Die Abteilung Stabsdienste, die darüber schon nachgedacht hatte, besprach diese Idee mit den Mitarbeitern, um deren Meinung zu hören. Da die Resonanz sehr positiv war, wurde eine Studie für die Gründung einer Veloeinheit durchgeführt. 2006 genehmigte die Stadt dann einen Kredit für den Kauf von 4 Velos. Ein Polizist, der für das Team verantwortlich ist, hat ein Velo und fährt mit ihm auf Streife, wenn die Voraussetzungen gegeben sind. 5 weitere freiwillige Polizisten wurden ausgewählt, die sich die übrigen 3 Velos teilen. Die Velos stehen ihnen das ganze Jahr über je nach Bedarf, Witterung und Personalverfügbarkeit zur Verfügung. Der Haupteinsatzzeitraum ist tagsüber von Mai bis Ende Oktober. Die Polizisten sind alleine oder zu zweit unterwegs, hauptsächlich am Seeufer, in den Parks, an Schulausgängen oder an bekanntermassen problematischen Orten. Es kommt auch vor, dass ein Polizist, der in einer höher gelegenen Gemeinde auf Streife fährt, mit einem Transporter dort hingebacht wird und dann auf sein Zweirad umsteigt. Jeder nimmt an einer eintägigen Schulung durch den Verantwortlichen teil und besucht ausserdem die Kurse von BikePatrol (siehe Kapitel «Ablauf»). Die Polizisten sind jedoch nicht dauerhaft von ihrer jeweiligen Einheit freigestellt. Die restliche Zeit verwenden sie ein anderes Fortbewegungsmittel. Die Polizei Pully ist von dieser neuen Einheit begeistert, und die Ergebnisse sind sehr positiv.

Einige Schweizer Gemeinden haben bereits eine Velopolizei, wie z. B. Morges, Biel, Basel, Zürich usw., und sogar auf dem Hochplateau Crans-Montana sind Velopolizisten unterwegs.

Beschrieb



Polizisten der Velopolizei Lausanne, die sich mit Passanten am Ufer des Sees unterhalten

Hintergrund

Unserer Gesellschaft mangelt es an Vertrauen, und kleinere Straftaten sind fast schon an der Tagesordnung. An einigen Orten und in diversen Stadtteilen kommt es immer wieder zu Zerstörungen, Jugendliche halten sich in Gruppen und ohne Beaufsichtigung an bestimmten Plätzen auf (z. B. Skateparks). Darüber hinaus fühlt sich die Bevölkerung unsicher und fordert, dass die Polizei mehr Präsenz zeigt. Eine Umfrage des Institut de police scientifique et de criminologie (Institut für Kriminalistik und Kriminologie) der Universität Lausanne hat ergeben, dass mehr als 47 % der Befragten uniformierte Polizeistreifen, die zu Fuss unterwegs sind (das Velo geht in dieselbe Richtung), für sehr wichtig halten.

Die Polizei muss die Entwicklung des städtischen Umfelds und die mobilitätsbezogenen Herausforderungen in ihre Überlegungen einbeziehen. So sind bestimmte Aufgaben zu Fuss oder mit dem Motorroller nur schwer zu erledigen. Der dichte Verkehr in den Stadtzentren und Staus haben zur Folge, dass man mit dem Auto kaum vorankommt, ganz abgesehen davon, dass viele Gemeinden eine Agenda 21 umsetzen möchten. Lausanne zum Beispiel hat in seinen kommunalen Richtplan einen Grundsatz aufgenommen, wonach das Velo gegenüber dem motorisierten Individualverkehr bevorzugt werden soll. Das Velo scheint eine ideale Alternative zu sein, mit diesen Problemen fertig zu werden und spezielle Aufgaben auszuführen, und gleichzeitig werden die Grundsätze der nachhaltigen Entwicklung beachtet.

Angebot

Die Velopolizei stellt einen interessanten Kompromiss dar und ergänzt nutzbringend die zur Verfügung stehenden Fortbewegungsmittel (Auto, Motorrad, Motorroller, zu Fuss). Sie erhöht somit die Effizienz:

- Sie stärkt und unterstreicht die Bürgernähe der Polizei.
- Durch den ständigen Kontakt wird Nähe zwischen der öffentlichen Hand einerseits und den Bürgern und Touristen andererseits geschaffen.
- Sie vermittelt eine sichtbare, beruhigende und vertrauensenerweckende Präsenz, so dass sich die Bevölkerung sicherer fühlt und mehr Vertrauen entwickelt.
- Sie kann sich schnell und geräuschlos fortbewegen und kommt (fast) überall durch, was für einen Überraschungseffekt sorgt.
- Sie ist sehr mobil und kann sich in Bereichen fortbewegen, die mit anderen Fahrzeugen nicht zugänglich sind (Parks, Wälder, kleine Gassen und sogar Treppen), ebenso wie in Menschenmengen. Sie ist besser geeignet für zuverlässige Ordnungsdienste sowie für Sport- und andere Veranstaltungen. Bei Umzügen fahren die Polizisten ganz vorne und ganz hinten und können bei Bedarf schnell und flexibel ihre Fahrtrichtung ändern. Sie ist auch viel geeigneter für Wohnviertel und Tempo-30-Zonen.
- Sie kann eine 5 mal grössere Fläche abdecken als Polizisten, die zu Fuss unterwegs sind (im Durchschnitt 30 km am Tag gegenüber 6 km).
- Sie ist gegenüber Straftätern, die zu Fuss unterwegs sind, klar im Vorteil.
- Sie verleiht der Polizei ein positives, modernes, dynamisches und umweltbewusstes Image.
- Sie betreibt Werbung für das Velo und dient als Vorbild (Wunsch, auch ein Velo zu besitzen, nachahmungswürdiges Verhalten).

Je nach Erfordernis kann die Velopolizei als professionelle Velo-Sondereinheit oder anders strukturiert sein. Im ersten Fall handelt es sich um eine Velo-Sondereinheit, die ausschliesslich mit dem Velo unterwegs ist, das ganze Jahr über. Es kann eine oder mehrere Gruppen geben, die sich aus einer bestimmten Anzahl an Velopolizisten (zwei oder drei) zusammensetzen, die je nach Aufgabenstellung auf Streife fahren. Die zweite Alternative, die am meisten verbreitete, besteht darin, einen Teil der Polizisten in die Nutzung des Velos einzuweisen. Es steht eine gewisse Zahl an Velos zur Verfügung, die die Polizisten je nach Bedarf und den Witterungsbedingungen verwenden. Die Polizisten können auch in Zivil auf Streife fahren, wenn Velos ohne Kennzeichnung verfügbar sind.

Genau wie bei den Fusspolizisten sind die Aufgaben auf das Fortbewegungsmittel abgestimmt. Ihr Ziel ist es nicht, möglichst schnell zu einem Tatort zu kommen (es sei denn, dieser befindet sich in der Nähe). Die Velos

ersetzen nicht die motorisierte Streife, sondern ergänzen sie. Die motorisierte Streife wird zum Beispiel angefordert, um Straftäter nach einer Verhaftung abholen zu lassen.

Die Velopolizisten kennen den Alltag von Velofahrern und können in deren Namen Vorschläge machen, wenn eine Strasse gefährlich oder für Velofahrer nicht zumutbar ist. In Lausanne zum Beispiel nimmt ein Polizist an den Versammlungen der «Groupe consultatif vélo» der Stadt teil und teilt dem Velobeauftragten seine Beobachtungen mit (siehe praxisbezogenes Dossier «Konsultativgruppe Velo: Von und für Velofahrende konzipierte Projekte»).

Erfahrungen

Die Ergebnisse der Velopolizei sind sehr positiv, und einige Aufgaben werden jetzt besser ausgeführt. Die Einsätze dauern weniger als 5 Minuten. Durch die abschreckende Wirkung geht die Zahl verschiedener Straftaten zurück. Lausanne registriert z. B. einen Rückgang wiederholter Beschädigungen an Fahrzeugen und einen Nettorückgang von Diebstählen auf den Terrassen öffentlicher Einrichtungen. Pully meldet positive Ergebnisse im Kampf gegen Rauschgifthandel und Hundekot. Polizeipräsenz an sich erzeugt schon diese Wirkung, aber eine Velopolizei kann sich viel schneller fortbewegen als Fusspolizisten, wodurch man den Eindruck hat, dass sie allgegenwärtig sind! Sie ist auch viel leichter ansprechbar als im Auto, was einen direkteren und engeren Kontakt zum Bürger ermöglicht. Darüber hinaus werden diese Streifen mit ihrem dynamischen und vertrauensenerweckenden Image von der Bevölkerung sehr geschätzt und besser angenommen. Der Umgang miteinander ist entspannter, die Gesprächsbereitschaft nimmt zu, und die Passanten halten die Polizisten manchmal an, um ein paar Worte zu wechseln. Dabei geht es sowohl um polizeiliche Aufgaben als auch um andere Bereiche, wie etwa das Velo. Die Bevölkerung kann auf diese Weise leichter und effizienter sensibilisiert und aufgeklärt werden.

Was das Velofahren selbst anbelangt, ist dies entgegen der weitverbreiteten Meinung auch in einer Stadt mit starken Höhenunterschieden kein Problem. Die Polizisten passen ihre Route an die Erfordernisse an. In Lausanne können sie sogar die Metro nehmen, falls erforderlich (jeder hat ein Abo). Durch die ständige Übung verbessert sich ihre Kondition nach einigen Wochen. Ausserdem sind Velopolizisten weniger oft krank und besser in Form. Im Winter haben die Velopolizisten dieselben Probleme wie ihre motorisierten Kollegen. Die Ausrüstung wird daher angepasst, und die Fahrten sind kürzer. Wenn es schneit und das Velofahren gefährlich ist, gehen die Polizisten zu Fuss auf Streife. Im Winter können ausserdem Überstunden abgefeiert werden.

In den beiden in diesem Dossier beschriebenen Fällen sind die Verantwortlichen der Velostreife sehr zufrieden mit diesem Fortbewegungsmittel. In Lausanne «wäre es wünschenswert, mehr Personal für die Velopolizei zu haben, damit die verschiedenen Stadtbereiche noch besser abgedeckt werden können. Eine professionelle Velo-

Sondereinheit sollte idealerweise aus 8 Polizisten bestehen», damit mindestens 2 Teams gebildet werden können, die sich bei Urlaub oder Krankheit, oder wenn ein Teammitglied schwanger ist, abwechseln können.

Profil

Verkehrsmittel

- Fussverkehr
- ✓ Veloverkehr
- Kombinierte Mobilität
- Öffentlicher Verkehr
- Motorisierter Individualverkehr
- Güterverkehr

Verkehrszweck

- Arbeitsverkehr
- Einkaufsverkehr
- Freizeitverkehr
- ✓ Geschäftsverkehr
- Serviceverkehr
- Schulverkehr

Wirkungsbereich

- ✓ Mobilitätsdienstleistungen
- Marketing
- Mobilitätsmanagement
- Verkehrs- und Siedlungsplanung
- ✓ Fahrzeuge und Ausrüstung

Geeignete Gemeindegrösse

- ✓ < 5'000 EinwohnerInnen
- ✓ 5'000 – 10'000 EinwohnerInnen
- ✓ 10'000 – 20'000 EinwohnerInnen
- ✓ > 20'000 EinwohnerInnen

Geeigneter Gemeindetyp

- ✓ Stadt / Agglomeration
- ✓ Wohngemeinde ausserhalb von Agglomerationen
- ✓ Arbeitsplatzintensive Gemeinde
- ✓ Ländliche Gemeinde
- ✓ Touristische Gemeinde

Realisierungszeit

- ✓ 6 Monate
- 1 Jahr
- 2 Jahre
- 5 Jahre

Investitionskosten

- ✓ gering (< Fr. 10'000.--)
- ✓ mittel (Fr. 10'000.-- - Fr. 50'000.--)
- hoch (> Fr. 50'000.--)

Jährliche Betriebskosten

- ✓ gering (< Fr. 5'000.--)
- mittel (Fr. 5'000.-- - Fr. 20'000.--)
- hoch (> Fr. 20'000.--)

Bemerkungen

Die Kosten hängen davon ab, wie viele Polizisten ausgestattet werden müssen.

Wirkung

Umwelt und Energie

Die Nutzung des Velos erfordert keine Energie (ausser die des Fahrers!) und verschmutzt auch nicht die Umwelt. Die Wirkung ist umso positiver, wenn das Velo anstelle eines Motorrollers eingesetzt wird. Dies ist zum Beispiel in Pully der Fall: 2008 ist der Verantwortliche für die Veloeinheit rund 1'100 km in 8 Monaten gefahren, die entsprechende Menge an CO₂ ist somit weggefallen. In Lausanne sind 6 Polizisten 2007 rund 10'000 km und 2008 11'000 km gefahren. Darüber hinaus macht das Velo keinen Lärm und braucht zum Abstellen nur wenig Platz. Und nicht zu vergessen, die Velopolizisten animieren die Bevölkerung zum Nachahmen und machen vor, dass man sich gefahrlos mit dem Velo fortbewegen kann.

Gesellschaft

Dadurch, dass die Polizei dynamischer und zugänglicher wirkt, wird Nähe zwischen Polizei und Bürgern geschaffen. Der Umgang miteinander ist somit entspannter, die Bürger fühlen sich wohler, und die Kommunikation funktioniert besser. Daraus ergeben sich positive Effekte wie eine bessere Prävention, eine stärkere Sensibilisierung und eine bessere Akzeptanz der Polizei. Dieses Phänomen ist bei den Jugendlichen besonders ausgeprägt. Da die Polizei sichtbare Präsenz zeigt, wird auch das Gefühl der Sicherheit verstärkt.

Wirtschaft

Das Velo ist günstiger als jedes andere Fahrzeug, sowohl bei der Anschaffung als auch bei der Nutzung. Seine Kosten hängen nicht von den Preisschwankungen bei Kraftstoff ab, und der Wartungsaufwand ist minimal.

Werkzeugkasten

Vorgehen

Die ersten Schritte bei der Einführung einer Velopolizei können unterschiedlich aussehen, je nachdem, ob diese das Ergebnis eines politischen oder internen Willens ist.

A. Politischer Wille

1. Einreichung eines Antrags bei der Stadt für die Genehmigung einer Machbarkeitsstudie für die Einführung einer Velopolizei und Freigabe eines Kredits für den Kauf von Ausrüstung.
2. Mit dieser Studie wird ein Ausschuss beauftragt.

B. Polizeiinterner Wille

1. Die betreffende Person spricht darüber mit ihrem Vorgesetzten.
2. Eine Machbarkeitsstudie wird durchgeführt.
3. Die verantwortliche Person stellt ein Kreditbegehren bei der Stadt.

Weiteres Vorgehen für beide Fälle:

1. Der Polizeityp (professionelle Velopolizei oder nicht) und die Anzahl der Polizisten sowie die Aufgaben, der Einsatzbereich und die Einsatzzeiten / der Einsatzzeitraum werden festgelegt. Zunächst kann ein Pilotprojekt ins Leben gerufen werden.
2. Angebote für die Ausrüstung werden angefordert (und ggf. Informationen bei der Polizei anderer Städte eingeholt). Das Velo sollte ein modernes, hochwertiges Mountainbike sein, das mit «Polizei» gekennzeichnet ist. Die Kleidung muss bequem sein. Die Oberbekleidung ist im Allgemeinen mit der anderer Polizeieinheiten identisch, wird aber ergänzt durch entsprechende Shorts und Sportschuhe. Regelkleidung muss ebenfalls eingeplant werden, und auch ein Helm ist unerlässlich. Elektrovelos sind keine optimale Lösung, weil sie immer wieder aufgeladen werden müssen.
3. Es muss ein Unterstellraum für die Velos vorgesehen werden. Die Velopolizisten müssen Zugang zu einer Dusche und Umkleieräumen haben.
4. Die Stellen als Velopolizist müssen ausgeschrieben werden.
Es kommt oft vor, dass kein neuer Polizist eingestellt wird, sondern dass Mitglieder des Korps darin geschult werden, wie sie das Velo bedarfsweise einsetzen, oder dass sie in die Velo-Sondereinheit versetzt werden, wenn es sich um eine professionelle Velopolizei handelt.

5. Die Kandidaten werden nach verschiedenen Kriterien ausgewählt.
In Lausanne zum Beispiel müssen die Polizisten mehrere Sprachen fließend sprechen und einen körperlichen Eignungstest bestehen (20 km mit dem Mountainbike, Hindernisstrecke und Beweglichkeitstest).
6. Die Polizisten werden geschult.
Eine erste Schulung sollte intern mit dem Verantwortlichen der Velopolizei stattfinden. Danach ist eine professionelle Ausbildung anzuraten, wie sie z. B. von BikePatrol angeboten wird. Dieser gemeinnützige Verband, der von drei Schweizer Polizisten verwaltet wird, hat rund 200 Polizisten ausgebildet. Der Kurs erstreckt sich über zwei Tage. Es werden Ratschläge zur Ausrüstung und zum Verhalten im städtischen Verkehr gegeben (Techniken zur Überprüfung der Personalien, zur Verfolgung von Flüchtigen, zum persönlichen Schutz). Darüber hinaus werden spezielle Schusstechniken vermittelt. Diese Grundausbildung kann durch einen Aufbau- oder Auffrischkurs ergänzt werden (Unfallverhütung, Erfahrungsaustausch, einfache Reparaturen usw.).
7. Die Arbeitszeiten einer professionellen Velo-Sondereinheit richten sich nach der Jahreszeit. Sie arbeitet grundsätzlich und aus Sicherheitsgründen vorwiegend tagsüber. Die Velopolizisten sind gegebenenfalls auch nach Anbruch der Dunkelheit noch unterwegs. In Lausanne beenden die Polizisten ihre Arbeit im Winter um 22.00 Uhr und im Sommer um Mitternacht.

Finanzierung

Für den Kauf der Grundausstattung muss ein Nachtragskreditbegehren bei der Stadt gestellt werden. Danach wird jedes Jahr der finanzielle Bedarf geschätzt und beantragt (Wartung, Kauf von Ausrüstung usw.), wie bei jedem anderen Budget einer Gemeinde. Die Unterhaltungskosten sind minimal und betreffen hauptsächlich die Wartung der Velos.

Marketing

Die Velopolizei ist nicht Gegenstand von Marketing- oder besonderen Werbemaßnahmen. Die Polizei präsentiert sich als Ganzes, und die Velopolizisten werden genauso behandelt wie die anderen Sondereinheiten. Um die Velopolizei jedoch bekannt zu machen und deren Sichtbarkeit zu erhöhen, können Pressemeldungen herausgegeben werden, mit denen über deren Einführung informiert wird. Ausserdem kommen die Velopolizisten bei Veranstaltungen viel einprägsamer und vertrauenserweckender bei der Bevölkerung an.

Intern ist es nicht schwierig, freiwillige Polizisten zu finden. Im Gegenteil – diejenigen, die die Kandidaten auswählen, haben die Qual der Wahl.

Weitere Informationen

Weiterführende Links:

- Polizei Pully: www.pully.ch/police (in französischer Sprache)
- Velopolizei Lausanne: www.lausanne.ch/view.asp?docId=28778&domId=64479&language=F (in französischer Sprache)
- Verband BikePatrol: www.bikepatrol.ch

Fragen Sie auch die Vertreter von Mobilservice PRAXIS Ihres Kantons um Rat:

<http://www.mobilservice.ch/mobilservice/akten/mobilitaet/beratung.html>

Verantwortlich für die Ausarbeitung dieses Praxis-Beispiels:

Kanton Waadt / Canton de Vaud
Service de la Mobilité
Avenue de l'Université 5
1014 Lausanne
info.sm@vd.ch

Fotogalerie

Polizei Lausanne:



Polizei Pully:



Kurs BikePatrol:

