



FAHRRADSTAFFELN BEI DER POLIZEI



Auch wenn die Bilder im ersten Moment eine andere Sprache sprechen, der Dienst in einer Fahrradstaffel ist ebenso anspruchsvoll wie jeder andere Streifendienst auch.

Im Gegenteil, unter dem Aspekt der Teilnahme am Straßenverkehr ohne Knautschzone sogar eher gefährlicher. In den vergangenen Jahren wurden in immer mehr Städten Deutschlands Fahrradstaffeln der Polizei ins Leben gerufen. Mit dieser zeitgemäßen Reaktion stellt sich die Polizei auf das veränderte Verkehrsbild in den Städten ein.

Der zunehmende PKW-Verkehr in den Innenstädten, nicht nur zu den Morgen- und Abendstunden mit den damit häufig einhergehenden Staus, lassen immer mehr Verkehrsteilnehmer auf das Fahrrad umsteigen. In Verbindung mit den fortschreitenden technischen Entwicklungen und verbesserten Leistungsdaten machen die Pedelecs den Umstieg immer attraktiver, was sich auch in den jährlichen Absatzzahlen zeigt. Gemäß der Pressemitteilung vom Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) vom 18. März 2015, beträgt das Wachstum bei den Pedelecs in 2014 rund 17 %, entsprechend 480.000 Stück nach 410.000 Stück in 2013. Im Jahr 2014 gab es damit etwa 2,1 Millionen Pedelecs bei rund 72 Millionen Fahrrädern insgesamt. Tendenz klar steigend.

Damit verbunden ist eine Vielzahl von Aspekten, die für den Individualverkehr mit dem Fahrrad von Bedeutung sind oder an Bedeutung in den kommenden Jahren nachdrücklich gewinnen werden.

So muss sich z. B. der Autofahrer noch stärker darauf einstellen, dass ihm die Straße nicht mehr alleine gehört sondern er sich diesen Verkehrsraum teilen muss. So hat er vor allem in den Innenstädten mit einer ständigen – manchmal auch überraschenden – Präsenz von Fahrradfahrern zu rechnen und seine Vorausschau darauf

auszurichten.

Das gelingt leider nicht immer und so konnte man aus den Daten des Statistischen Bundesamtes für 2014 entnehmen, dass die Zahl der tödlich verunglückten Fahrradfahrer um 11,9 % gegenüber dem Vorjahr auf 396 angestiegen ist. Die Zahl der Fahrradunfälle betrug 78.653 was einer Steigerung von ca. 10 % entspricht. Häufigste Unfallursache waren fehlerhaft abbiegende Kraftfahrzeuge und Missachtung der Vorfahrt der Radfahrer, was der Verfasser dieses Beitrags aus eigener Erfahrung ausdrücklich bestätigt!

Neben der erhöhten Anforderung an eine umsichtige Fahrweise der Autofahrer, sind es aber auch die Fahrradfahrer, die häufig auf die Wendigkeit ihres Verkehrsmittels setzen und durch alle verfügbaren Lücken auf den Straßen wuseln. Eine Differenzierung zwischen Straße, Radweg und Fußweg findet hierbei häufig nicht statt. Andere Verkehrsteilnehmer – egal ob motorisiert oder nicht - werden ebenso konsequent als Hindernis betrachtet wie eine rote Ampel als freundliche aber unverbindliche Empfehlung wahrgenommen wird – wenn sie überhaupt wahrgenommen wird. Die häufigsten Fehler sind das Fahren auf Gehwegen oder die Nutzung von Radwegen gegen die vorgeschriebene Fahrtrichtung.

Um einen realistischen Eindruck von der Arbeit einer Fahrradstaffel zu erhalten, hat die Redaktion der POLIZEIPRAXIS die Fahrradstaffel der Berliner Polizei unter Leitung von Sascha Ziegler besucht.

Die Staffel startete am 16.07.2014 und hat 5 weibliche und 15 männliche Mitglieder, die aus über 60 Bewerbern ausgewählt wurden.

Von Anfang an wird das vom Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft und der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt finanziell unterstützte Projekt auch wissenschaftlich begleitet, um den Einsatz der Fahrradstaffel genauer zu analysieren. So wird der geographische Einsatzbereich hinsichtlich der Entwicklung von Unfallzahlen sowie der Einstellung von Radfahrern, Autofahrern und Fußgängern und deren Verhalten vor und nach Einführung der Fahrradstaffel verglichen.

Für ihren täglichen Dienst, der an 7 Tagen der Woche das ganze Jahr durch stattfindet, stehen den Mitgliedern der Staffel neben 20 traditionellen Trekkingbikes mit Scheibenbremsen und einer wartungsarmen 11-Gang Alfine Nabenschaltung zusätzlich zwei Pedelecs mit einer 10-Gang XT Schaltung zur Verfügung.

Wie auf den Bildern gut zu erkennen, wurde die Staffel mit Funktionsbekleidung ausgestattet, die eine ausgezeichnete Erkennbarkeit gewährleistet. Dies ist vor allem dem Sicherheitsaspekt und der ganzjährigen Einsatzeit geschuldet. Entsprechend wurden neben den im Sommer bevorzugten kurzen Hosen und Fahrradshirts auch Wetterschutzjacken, Regenbekleidung und Winterhandschuhe sowie Winterschuhe angeschafft.

Optimal ausgestattet ist die Fahrradstaffel überwiegend im östlichen Innenstadtbereich des Bezirks Mitte im Dienst und somit dort eingesetzt, wo nicht nur ein hohes Radverkehrsaufkommen zu verzeichnen ist, sondern sich im Vergleich zu den übrigen Stadtteilen die meisten Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung ereignen.

Wie von den Mitgliedern der Fahrradstaffel geschildert, hat sich das Verkehrsaufkommen an Fahrrädern mittlerweile derart erhöht, dass es an Kreuzungen vereinzelt zwei Grünphasen dauert, bis man als einer von sehr vielen Fahrradfahrern die Kreuzung überqueren kann. Aber auch dann ist eine flüssige Weiterfahrt auf den Radwegen/Radverkehrsanlagen häufig nicht möglich, da verkehrswidrig dort abgestellte Fahrzeuge den Weg versperren. Hier konnte durch eine regelmäßige Kontrolle auf einigen Schwerpunkt-Strecken durch die Fahrradstreife bereits eine Verbesserung herbeigeführt werden.

Ein weiterer besonderer Vorteil der Fahrradstreife ergibt sich durch eine schnellere und spontanere Reaktion aus Radfahrersicht auf Störungen wie z. B. eine Baustelleneinrichtung, die den Radweg einengt. Im FuStw fällt es möglicherweise nicht auf.

Und natürlich die direkte Ansprache der Radfahrer auf deren Fehlverhalten, das in manchen Fällen Lebensgefährlich ist ohne dass es dem Radfahrer selbst bewusst wird.

Aber auch in der internen Kommunikation zeigt es sich, dass es wichtig ist, das Verständnis und Bewusstsein für Fahrradfahrer bei den Kollegen zu verschärfen.

Damit die Infrastruktur für Fahrradfahrer in Berlin an den Bedürfnissen orientiert geplant werden kann, muss man auch wissen, wo wie viele Fahrradfahrer unterwegs sind. Bisher wurden diese Verkehrsströme mit Strichlisten erfasst doch nun werden von der Stadt elektronische Zählstellen installiert.

Mittlerweise wurden 26 neue elektronische Zählstellen an 17 Standorten in der ganzen Stadt montiert. Im Bezirk Mitte zum Beispiel an der Jannowitzbrücke und an der Sandkrugbrücke.

Ähnlich dem System für die Erfassung des Autoverkehrs, wurden elektronische Zählschleifen im Boden eingelassen, die jeden Fahrradkontakt erfassen und an intensiv genutzten Schnittpunkten rund um die Uhr die Frequenz registrieren.

Dann gibt es auch belastbare Daten darüber, wie sich die Frequenzen im Wechsel der Jahreszeiten oder der Tageszeiten verändern. So lässt sich eine künftige Planung zur Aufnahme der steigenden Zahl der Verkehrsteilnehmer auf Fahrrädern nachhaltig begründen.

Schon nach dem ersten Einsatzjahr der Fahrradstaffel kann eine durchweg positive Bilanz zu ihrem Einsatz gezogen werden. Die Präsenz wird durchgängig von den Bürgern begrüßt und führt neben dem ureigenen Einsatzzweck auch noch zu einer enormen Steigerung der positiven Wahrnehmung der Polizei in der Öffentlichkeit.

So sollte es wohl kaum einen Zweifel am Fortbestand der Fahrradstaffel in Berlin über die dreijährige Projektdauer hinaus geben, erst recht nicht, wenn in Zukunft ein besseres Radwegenetz eine noch größere Zahl von Radfahrern auf die Straßen lockt.

Vielleicht gelingt es dann auch für einen noch effektiveren Einsatz etwas leichtere Bikes anzuschaffen und eine Lösung zu finden, wie E-Bikes (damit werde Elektro-Fahrräder mit einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h bezeichnet) angeschafft werden können, die trotz notwendigem Versicherungskennzeichen, den Fuhrparkbestand an PKW und Motorrädern nicht belasten.

Text und Bilder: R.K.

[Alle Artikel dieser Kategorie](#)