

KÄFER, BLITZ UND

Vor 100 Jahren wurden bei der Polizei in Österreich die ersten Automobile eingesetzt. Heute verfügt die Bundespolizei über 4.900 Streifenwagen.

Seit der Gründung der Gendarmerie 1849 und der Sicherheitswache 1869 wurden Pferde, Kutschen und Fahrräder als Transportmittel verwendet. Im Jahr 1910 kaufte die Wiener Polizeidirektion zwei Automobile der Marke *Fiat*. Sie waren als Dienstwagen für den Kommandanten der Wiener Sicherheitswache und für den Vorstand des Sicherheitsbüros bestimmt. Kurz davor hatte der Wiener Polizeipräsidenten Karl Freiherr von Brzesowsky einen Dienstwagen des österreichischen Herstellers *Marke Laurin & Klement* erhalten.

Zwei Jahre später durften auch gewöhnliche Polizisten mit Automobilen fahren. 1912 erhielt die Wiener Polizei zwei Mannschaftstransportautomobile mit Kettenantrieb der *Austro-Daimler-Werke* in Wiener Neustadt. Sie waren mit Querbänken aus Holz ausgestattet und hatten offene Einstiege, die mit Segeltuch-Vorhängen abgedeckt waren. Mit den beiden Transportern und den drei Chefwagen musste die Polizei bis zum Ende der Monarchie auskommen. Die Ausbildung der Polizei-Kraftfahrer erfolgte im *Technologischen Gewerbemuseum* und dauerte sechs Monate.

Nach dem Ersten Weltkrieg stellte die Militärbehörde der Polizeidirektion Wien im Rahmen der Sachdemobilisierung 13 Kraftfahrzeuge zur Verfügung: drei Pkws, fünf Mannschaftswagen und fünf Lkws. Die Autos waren desolat und mussten generalsaniert werden. Für die beiden alten Mannschaftstransportwagen gab es keine Ersatzteile mehr. Die Reparaturwerkstätte befand sich in der Marokkaner Kaserne und wurde mit Maschinen und Werkzeugen der aufgelösten Flughafeninspektion Fischamend



Mit 1. April 2010 standen der Bundespolizei in Österreich insgesamt 5.270 Pkws, Kombis,

eingesetzt. Im Werkstätdendienst wurden ausschließlich Sicherheitswachebeamte verwendet.

Mit den Kraftfahrzeugen wurden in Wien zunehmend auch Häftlinge transportiert, so dass die von Pferden gezogenen Arrestantenwagen, im Volksmund „Grüner Heinrich“ genannt, nach

und nach aus dem Stadtbild verschwanden. Die neuen Arrestantenwagen wurden am meisten in Anspruch genommen. Sie befuhren täglich bestimmte Strecken in Wien, um Festgenommene zwischen den Polizeidienststellen, Gerichtsgebäuden und Gefangenenhäusern zu befördern. Ende der 1920er-Jahre

FOTO: EGON WEISSHEIMER

„WEISSE RIESEN“



Motorräder und sonstige Fahrzeuge zur Verfügung.

brachten es die Arrestantenwagen jährlich auf rund 80.000 Kilometer.

In der Bundesgendarmerie begann die Motorisierung in den 1920er-Jahren. Damals wurden Mannschaftstransporter der österreichischen Marken Steyr und Saurer gekauft. Ab 1922 gab es die ersten motorisierten Verkehrsstreifen.

Ausbau des Fuhrparks. Die Polizeiautos gaben immer öfter den Geist aufgaben. Polizeikommandanten unternahmen Dienstreisen ins Ausland, um zu erkunden, welche Kraftfahrzeuge sich für den Polizeidienst am besten eigneten. Noch 1926 wurden fünf 30-sitzige *Saurer*-Mannschaftswagen und vier

zehnsitzige Mannschaftswagen der Marke *Gräf & Stift* bestellt. Später kamen Arrestantenwagen für zehn bis sechzehn Personen und ein Sanitätsauto dazu, mit dem auch betrunkene und gewalttätige Menschen befördert wurden.

Die ersten Motorräder im Polizeidienst fuhren im Herbst 1927 in Wien. Davor waren verschiedene Typen über einen längeren Zeitraum erprobt worden. Die ersten „Motler“ erhielten Fahrunterricht. Polizeipräsident Dr. Johann Schober bekam vom New Yorker Polizeipräsidenten vier Beiwagen-Krafträder der Marke *Indian 2000* geschenkt. Die Maschinen wurden vorwiegend für den Verkehrsüberwachungsdienst verwendet. 1928 wurden weitere 13 Beiwagenmaschinen angekauft: zwölf *BMW R 47* und eine *Puch 500*. 1930 wurde bei der Wiener Sicherheitswache eine Motorradstaffel aufgestellt. 1927 hatte jedes Bezirksgendarmeriekommando ein *Puch*-Motorrad zur Verfügung.

Aufrüstung der Polizei. Die innenpolitischen Unruhen in Österreich ab 1927 führten zu einer Aufrüstung der Fuhrparks bei Polizei und Gendarmerie. 1928 besaß die Wiener Polizei 38 Kraftwagen und 26 Motorräder. Die 1928 gegründete Alarmabteilung erhielt Patrouillenfahrzeuge für jeweils zwölf Polizisten. 1929 erließ die Gendarmerie die erste Gendarmeriefahrzeugvorschrift. Darin wurde unter anderem geregelt, wie der Säbel beim Benützen des Dienstfahrrads getragen werden musste.

1931 erging die Weisung, Kraftwagen nur mehr bei Unruhen und außergewöhnlichen Anlässen einzusetzen. Die Wiener Polizei erhielt *Skoda*-Radpanzer und ab 1936 wurden bei der Gendarmerie achtradrige Panzerwagen der Type *Austro-Daimler/Steyr ADGZ* eingesetzt.

Nach der Machtübernahme durch die Nationalsozialisten im März 1938 wurden Sicherheitswache und Gendarmerie in die Ordnungspolizei eingegliedert. Der Kraftfahrdienst wurde neu organisiert. Für Wien waren vier Kraftfahrstaffeln vorgesehen, eine Komman-

dobereitschaft und eine Hauptinstandsetzungswerkstätte. Der Kraftfahrstaffel Ost war die Kripobereitschaft angegliedert. Den motorisierten Verkehrsbereitschaften waren je 24 Motorkrafträder, fünf Beiwagenkrafträder und zwei *Steyr 200*-Kübelwagen zugewiesen. Die Ordnungspolizei erhielt unter anderem moderne *Puch-P-800*-Beiwagenmaschinen mit 20 PS und etwa 100 km/h Höchstgeschwindigkeit. Die 28 *Steyr*-Straßenpanzerwagen der Polizei und Gendarmerie wurden zusammengezogen und bei der Besetzung des Sudetenlandes eingesetzt. 1939 wurde die Zentralfahrschule zur Ausbildung des Kraftfahrzeugspersonals eingerichtet und dem Reichsführer SS unterstellt. 1942 gab es die ersten „Polizeikraftfahrerinnen“.

Nach dem Zweiten Weltkrieg waren Polizei und Gendarmerie auf Wehrmachtsfahrzeuge, Luftschutzfahrzeuge, Privatwagen und Militärautos der Alliierten angewiesen. Im Herbst 1945 bildeten vier Wiener Sicherheitswachebeamte mit eigenen Motorrädern eine Art motorisierte Verkehrsgruppe. Im September 1946 bekam die Wiener Polizei 20 Mannschaftswagen.

1947 wurden für Kommandanten der Gendarmerie *Austin A 40* gekauft. Dazu kamen „Pseudokäfer“ als Streifenwagen: Wegen Devisenmangels konnten von VW nur die Fahrgestelle gekauft werden; die Aufbauten lieferten die Wiener *Tatra*-Werke.

Ende der 1940er-Jahre fuhren die Polizisten in der Bundeshauptstadt mit einigen Pkws und Motorrädern Streife. Die Gendarmen erhielten *Harley-Davidson*-Motorräder und später *Puch*-Maschinen. Bei den Verkehrsabteilungen der Gendarmerie waren bereits *BMW*-Motorräder im Einsatz. 1957 wurde die Verkehrsabteilung der Wiener Polizei mit zehn *BMW*-Maschinen ausgerüstet.

Mannschaftstransporter der Marken *Steyr 380 B* und *Opel Blitz* gehörten bei Einsätzen und Paraden der Polizei zum Straßenbild der frühen 1950er-Jahre, ebenso *VW*-Käfer mit Planendach und vier Türen. 1955 hatte die Wiener Kraftfahrabteilung 22 Pkws, 66 Streifenkraftwagen, 95 Mannschaftstransporter, 13 Lastwagen, 11 Arrestantenkraftwagen, 83 Motorräder und 28 Beiwagenmaschinen.

Erste Funkstreifen. Ende November 1955 wurde im Generalinspektorat der Wiener Sicherheitswache die Funkstrei-



Gendarmerie-Mannschaftswagen (um 1920), Verkehrspatrouille im offenen 25-PS-Käfer (1955), Mercedes der Verkehrsgendarmerie.

MOTORISIERUNG

Erster Polizeichauffeur

Bezirksinspektor Adolf Schütze war der erste „Polizeichauffeur“. Er war 1904 als 24-Jähriger in die Wiener Sicherheitswache eingetreten, hatte von Oktober 1905 bis März 1906 einen Spezialkurs für Automobilwagenlenker absolviert und 1906 das Automobillenzzeugnis erhalten. Schütze chauffierte Polizeipräsident Karl von Brzesowsky im ersten Polizeiauto; später wurde er Chauffeur des Zentralinspektors der Wiener Sicherheitswache und späteren Polizeipräsidenten Ferdinand Gorup von Besanez. Ab 1919 war Adolf Schütze Garagenmeister der Wiener Polizei und er lenkte das Dienstauto des Polizeipräsidenten Johann Schober. Der erste Polizeichauffeur starb am 8. November 1936 in Wien.

fenabteilung eingerichtet. Sechs *VW*-Käfer wurden mit Funk ausgestattet. Der erste Einsatz erfolgte wegen eines Brandes in einer Fleischhauerei in der Simmeringer Hauptstraße. Am 1. März 1956 fuhren bereits neun und Ende Dezember 1956 16 Funkwagen. Am 30. April 1958 waren 20 Autos in Betrieb. Im Dezember 1958 erhielten die 20 *Volkswagen* der Wiener Funkstreife zwei Blaulichter und eine beleuchtete Tafel mit der Aufschrift „Polizei“. Die Streifenwagen hatten die Funknamen *Anton* bis *Viktor* und waren auf 16 Stützpunkte in Wien verteilt. 1955 gab es 28 Einsätze pro Tag, 1969 bereits 175 Einsätze.

Im Herbst 1959 erhielt die Verkehrsabteilung der Wiener Polizei einen *Puch DL* als Streifenwagen. Das kleine Auto hatte einen 22 PS schwachen *Puch-Haflinger*-Motor. 1964 wurden die ersten Bezirksstreifenwagen in Betrieb genommen, zunächst *Puch 700 C*, dann *VW*-Käfer; 1970 gab es 24 Bezirksstreifenwagen in den größeren Bezirken; die Einsätze wurden auch vom Abteilungskommando des jeweiligen Bezirks erteilt. Nach und nach wurden alle Bezirke mit Funkstreifenwagen ausgestattet.

In den 1960er-Jahren fuhren bei der Verkehrsabteilung der Wiener Polizei etwa 80 Motorräder der Marken *Harley WL/49* und *WL/43*, *BMW R 67* und *Puch 250 TF*. Dazu kamen sechs Beiwagen-Maschinen (*Harley WL/49*). Die Krafträder waren noch nicht mit Funk ausgestattet. Ab 1968 wurden nur noch Motorräder der Marken *BMW R 60* und *R 69* sowie *Puch 250* verwendet. Die Beiwagen-Maschinen wurden von *Puch 700*-Streifenkraftwagen abgelöst.

Der dunkelgrüne *VW*-Käfer der Polizei und der weiße Käfer der Gendarmerie waren über viele Jahre die Standard-Streifenwagen. Mitte der 1960er-Jahre ergänzten *Puch 500* und *700 C* die Fahrzeugflotte, ebenso Streifenwagen des Typs *VW Variant*.

Im Jahr 1972 hatte jeder Gendarmeposten ein Kraftfahrzeug zur Verfügung. Die Motorrad-Flotte wurde mit japanischen Fabrikaten ergänzt – *Honda CB 350* und später *CB 750-P*. Die Gendarmeposten im alpinen Bereich erhielten Allradfahrzeuge, darunter *Lada Taiga*, *Subaru*, *Mitsubishi* und *Jeep*.

Das Ende der Käfer in der Exekutive begann Mitte der 1970er-Jahre, als sie nach und nach von weißen *Golfs* abgelöst wurden. Bei der Wiener Polizei



Porsche im Exekutivdienst: Porsche 356 Cabrio um 1960; Testwagen Porsche 911 Carrera im Sommer 2006.

wurden *Ford Taunus 160* in den Dienst gestellt; im Volksmund „weiße Riesen“ genannt. Damit fuhren hauptsächlich Polizisten der Alarmabteilung. 1983 erhielt die Polizei über 100 weiße *Opel Kadett 1300 S*. 1982/83 lieferte *Opel* fast 500 Autos für die Exekutive.

In den 1980er- und 1990er-Jahren stand den Einsatzkräften ein vielfältiger Wagenpark zur Verfügung: Neben VW-Typen wurden Streifenwagen der Marken *Mercedes*, *Renault*, *Seat*, *Peugeot* und *Chrysler* angekauft.

Porsche im Polizeidienst. Ende der 1950er- und in den 1960er-Jahren wurden bei den Verkehrsabteilungen der Gendarmerie Sportwagen der Marke *Porsche 356 Cabrio* eingesetzt. Mitte der 1960er-Jahre gab es auch einen *911er-Targa* und einen *Mercedes 230* im Verkehrsdienst der Gendarmerie. Einer der ehemaligen Gendarmerie-Porsches fährt heute noch: Der Brite Larry Goff hatte den Sportwagen mit Blaulicht erworben. Beim Porsche-Treffen Anfang Juni 2010 in Wien traf Goff in der Rossauer Kaserne den Pensionisten Josef Purker, der den *Porsche* vor einem halben Jahrhundert als Gendarm gesteuert hatte.

Von Mai bis Oktober 2006 fuhr wieder ein Porsche Streife – allerdings nur zu Testzwecken. Der 325 PS starke und bis zu 285 km/h schnelle *Porsche 911 Carrera* zog auf seinen Streifenfahrten durch Österreich überall die Aufmerksamkeit auf sich. Als Einsatzfahrzeug für die Polizei war der 95.000 Euro teure Porsche nicht geeignet, da Sportwagen nicht den Ausstattungs- und Raumbedarf eines Streifenwagens erfüllen. Seit Mai 2007 befindet sich der Sportwagen im Polizei-Design im *Porsche-Museum* in der Kärntner Stadt Gmünd.

Leasing statt Kauf. Die ersten Streifenwagen auf Leasingbasis wurden bereits 1997 angeschafft – damals noch für die Gendarmerie. Mit der Zusammenführung der Gendarmerie, der Sicherheitswache und des Kriminaldienstes zur neuen Bundespolizei im Jahr 2005 wurde auch die Kfz-Beschaffung grundlegend reformiert. In einem Pilotprojekt wurde ein Leasing-Modell getestet. Im Dezember 2005 fuhren die ersten Leasingfahrzeuge, hauptsächlich *VW Golf Variant*, *VW Touran*, *Skoda Octavia 4x4 Combi* und *VW Sharan*. Bis Ende 2006 wurden 1.600 Leasingfahrzeuge in den Polizeifuhrpark als Ersatz für ausgemusterte Kfz übernommen.

Nach einer Ausschreibung schloss das Innenministerium im Juni 2008 mit der *Porsche Bank AG* einen Rahmenvertrag über das Fuhrparkmanagement



Streifenfahrzeuge im neuen Design: 2009 wurden 2.229 neue Leasing-Kfz angeschafft, für heuer sind weitere 1.000 vorgesehen.

ab. Das Leistungspaket umfasst die Fahrzeugnutzung im Operating-Leasing, die Wartung der Autos sowie Verschleißreparaturen, Sommer- und Winterreifen nach Bedarf, die Schadensabwicklung mit Kfz-Werkstätten und gegnerischen Versicherungen sowie die teilweise Verwaltung. Im Rahmenvertrag sind folgende Kfz-Typen enthalten: *VW Touran*, *Skoda Octavia 4x4 Combi*, *VW Jetta*, *Audi A3 Sportback*, *Skoda Octavia*, *VW Passat*, *Audi A6*, *Skoda Superb*, *VW Passat Variant*, *VW Toureg*, *VW Sharan* und die Kleintransporter-Palette *VW T5*.

Die Nutzungsdauer der Kfz beträgt – abhängig von der vereinbarten Jahreskilometerleistung – zwischen 24 und 48 Monaten. Die Leasingverträge enthalten auf die jeweiligen Fahrzeugnutzner abgestimmte Kilometerleistungen, die je nach Fahrzeugkategorie und Verwendungszweck zwischen 20.000 und 100.000 Kilometern liegen.

2009 wurden für die Polizei 2.229 neue Leasingfahrzeuge angeschafft, für heuer sind 1.000 weitere geplant. Ende 2010 soll mit 3.900 Leasing-Kfz der vorläufige Ausbau des Leasingmodells abgeschlossen sein.

Spezialfahrzeuge der Polizei, die umfangreich und kostenintensiv umgebaut oder mit hochwertiger technischer Ausstattung ausgerüstet werden wie Gefahrengutkontrollfahrzeuge, Tatortbusse, Radarfahrzeuge, Abstandsmessfahrzeuge, Schwerverkehrskontrollfahrzeuge, Bürobusse und AGM-Fahrzeuge, werden weiterhin gekauft und nicht geleast. Für heuer ist der Kauf von drei Schwerverkehrskontrollfahrzeugen, fünf Gefahrengutkontrollfahrzeugen und zehn Radarfahrzeugen geplant.

Werner Sabitzer