

STREIFE AUF

Fahrradpolizisten versehen Streifendienst in Städten und Grünanlagen. Neben ihren polizeilichen Aufgaben sorgen sie dafür, dass es ein Miteinander der Verkehrsteilnehmer gibt.

Die Ampel an der Kreuzung Mariahilfer Straße und Neubaugasse steht auf Rot. Ein Radfahrer löst sich aus der Gruppe der Wartenden und überquert mit einem kurzen Blick nach links und rechts die Kreuzung. „Aber es ist ja noch gar nicht Grün“, merkt ein etwa fünfjähriger Bub an. „Halt Polizei, wenn Sie bitte einmal hier an die Seite fahren.“ Die Polizisten Thomas und Matthias überprüfen im Zuge der Lenker- und Fahrzeugkontrolle den Ausweis des Radfahrers. Den Grund der Anhaltung müssen sie nicht groß erklären, der Mann zeigt sich einsichtig.

Seit fünfzehn Minuten stehen sie hier an der Kreuzung, es ist heute nicht die erste Intervention wegen Überfahrens einer roten Ampel. An dem sonnigen Dienstagvormittag tummeln sich auf der beliebten Einkaufsstraße in der Bundeshauptstadt Familien mit kleinen Kindern, Pensionisten, Spaziergänger mit Hund – dazwischen Fahrerinnen und Fahrer von Rädern und E-Scootern. „Uns ist es wichtig, dass es ein Miteinander auf der Straße gibt. Alle müssen sich an die Regeln halten – nur so kann es funktionieren“, erklärt Bezirksinspektor Thomas, dessen Einsatzfahrzeug ein mattgraues Mountainbike ist. „Ein Vorteil bei der Fahrradstreife ist, dass du den Angehaltenen am Rad oder am Scooter auf Augenhöhe entgegenkommst. Die Angehaltenen müssen merken, dass du dich auskennst, und oft ist die Akzeptanz der Maßnahmen dann höher.“

Ansprechpartner. Immer wieder kommen Passanten mit Fragen und An-



Fahrradpolizei: Neben der Ahndung von Regelverstößen gehört zu den Hauptzielen ihrer Arbeit,

merkungen auf die beiden Uniformierten zu. „Auch das gehört zu unserem Aufgabenbereich. Wir sind oft die direkten Ansprechpartner für die Sorgen und Wünsche der Bürgerinnen und Bürger – und Informationsstelle, zum Beispiel für Ortsauskünfte“, sagt Revierinspektor Matthias vom Fachbe-

reich Fahrraddienst in der Landesverkehrsabteilung Wien. „Ortskunde ist für unseren Beruf wichtig. Zu Beginn haben wir uns die Straßennamen beim Streifendienst oder am Stadtplan eingepägt, mittlerweile verknüpft man die meisten mit Amtshandlungen und merkt sie sich so.“

ZWEI RÄDERN



Unfälle mit E-Scootern und Fahrrädern zu reduzieren.

Auch über die richtige Ausstattung eines Fahrrads werden oft Fragen gestellt. „Wir stehen gerne für Auskünfte zur Verfügung. Die Informationsweitergabe zu diesem Thema ist ein wichtiger Teil der Präventionsarbeit. Im Großen und Ganzen haben mittlerweile die meisten Radfahrerinnen und Rad-

fahrer nachgerüstet – sicher auch als Folge des steigenden Sicherheitsbewusstseins in der Zielgruppe“, erklärt einer der Einsatzbeamten und fügt hinzu: „Passiert ein Unfall und das Fahrrad ist nicht vorschriftsgemäß ausgestattet, kann es sein, dass die Versicherung die Kosten nicht übernimmt.“

Der uniformierte Fahrraddienst findet witterungsabhängig, ganzjährig statt, da vor allem in der Stadt Menschen auch in den kalten Monaten auf Fahrrädern und E-Scootern unterwegs sind. „Acht Stunden am Tag sind wir mit den Fahrrädern unterwegs. Sollte das Wetter es nicht zulassen, steigen wir auf das Auto um“, sagt Thomas. „Der Vorteil beim Fahrrad ist aber, dass man leichter mit den Leuten ins Gespräch kommt.“ Was auffällt, ist der ruhige und freundliche Austausch mit den Angehaltenen – auch wenn sanktioniert werden muss. „Immer funktioniert es nicht, aber generell gilt: Wenn ich als Polizist gelassen und positiv auf die Menschen zugehe – auch wenn wir sie gerade wegen eines Fehlers angehalten haben, spiegeln sie dieses Verhalten. Bei der Fahrradstreife können wir uns auch mehr Zeit nehmen und uns auf die Anhaltungen konzentrieren, da wir nicht ständig per Funk zu Einsätzen beordert werden.“

E-Scooter. Ein junges Paar kommt zu zweit auf einem E-Scooter angefahren, es kommt zur Anhaltung – das Fahrzeug ist nur für eine Person zugelassen. „Der Bereich E-Mobilität nimmt immer mehr zu. Elektroroller und E-Bikes sind in Wien bereits fester Bestandteil des Straßenbildes, die Regeln nicht immer“, sagen die Fahrradpolizisten. „Teilweise werden Fahrzeuge im Handel gekauft, die nicht für den öffentlichen Straßenverkehr zugelassen sind. Das steht dann kleingedruckt auf der Rechnung darauf. Oder die Fahrzeuge werden manipuliert, sodass sie die zulässige Geschwindigkeitsgrenze überschreiten.“ Elektro-Scooter dürfen eine Leistung bis zu 600 Watt und eine Bauartgeschwindigkeit von maximal 25 km/h haben. „Es gab schon Anhaltungen, da hatte der E-Scooter über 3000 Watt und ging über 70 km/h. Mit einem Rollertester lässt sich schnell feststellen, ob da etwas nicht stimmt.“ Für die Benützerinnen und Benützer gelten die gleichen Verhaltensvorschriften wie für Radfahrerinnen und Radfahrer, somit ist auch das Befahren



Vienna City-Marathon: Sicherheitspolizeilich liegt der Fokus der Fahrradpolizei auf der Überwachung von Großveranstaltungen.



Zu den Streifengebieten der Fahrradpolizei gehören Naherholungsgebiete, Parks und andere Grünanlagen.

von Gehsteigen, Gehwegen und Schutzwegen verboten. Stattdessen muss der Radweg, wenn vorhanden, benutzt werden. Neben dem Mitführen einer zweiten Person ist auch das Telefonieren ohne Freisprechanlage und das Fahren im beeinträchtigten Zustand untersagt. „Eine Herausforderung beim Fahren mit einem E-Scooter ist das Anzeigen beim Abbiegen“, sagt Revierinspektor Matthias „Beim Handzeichen, kann man durch den schmalen Lenker schnell die Kontrolle über das Fahrzeug verlieren. Dabei kann es für ungeübte Lenker schnell zu einer gefährlichen Situation oder Fahrmanövern kommen.“

Die Fahrradpolizei wurde 2007 in einem Probebetrieb gegründet. Ein Jahr später wurde sie in der Landespolizeidirektion Wien eingeführt. Der Fachbereich Fahrraddienst wurde im März 2021 in der Landesverkehrsabteilung Wien neu geschaffen. Zusätzlich versehen auch weiterhin Einsatzbeamte der Stadtpolizeikommanden Fahrraddienst.

Österreichweit gibt es 317 Fahrradpolizistinnen und Fahrradpolizisten, davon 25 in Kärnten, 33 in Niederösterreich, 32 in Oberösterreich, 12 in Salzburg, 13 in der Steiermark, 20 in Tirol, 18 in Vorarlberg und 164 in Wien. Im Burgenland erfolgt die Umsetzung dieses Jahr. In Wien findet derzeit ein Probebetrieb in den Stadtpolizeikommanden 14, 15, 16 und 23 statt.

Eine Bewerbung für den Fahrraddienst erfolgt über eine schriftliche Interessensbekundung an den Bezirkskoordinator, der gemeinsam mit dem Landeskoordinator ein Hearing durchführt. „Derzeit bilden wir in Wien 64

neue Fahrradpolizistinnen und Fahrradpolizisten aus“, sagt Major Gabriel Berkes, Landeskoordinator für den Fahrraddienst in Wien. „Jeder, der sich bei uns bewirbt, muss bereits die physischen Voraussetzungen mitbringen und insbesondere im Handling mit dem Fahrrad überdurchschnittlich geübt sein. Konkret müssen die Kolleginnen und Kollegen vor der Ausbildung und danach einmal im Jahr die Leistungsstufe beim Fitnesscheck erbringen. Die Fahrttechnik der Bediensteten liegt auf

FAHRRÄDER

Ausstattung

Im Straßenverkehr muss ein Fahrrad bei Tageslicht und guter Sicht mit zwei voneinander unabhängig wirkenden Bremsvorrichtungen, einer Klingel oder Hupe, einem weißen Reflektor vorne (mindestens 20 cm² Reflektionsfläche), einem roten Reflektor hinten (mindestens 20 cm² Reflektionsfläche), gelben Rückstrahlern an den Pedalen sowie Reflektoren in den Radspeichen (Katzenaugen oder Stabreflektoren mit mind. 20 cm² Reflektionsfläche) oder Rädern mit einem gleichgroßen ringförmigen Reflektorband ausgestattet sein.

Bei schlechter Sicht oder in der Nacht muss das Fahrrad zusätzlich mit einem weißen Licht nach vorne (kein Blinklicht), mit einer Lichtstärke von mindestens 100 Candela und einem roten Licht nach hinten (kein Blinklicht), mit einer Lichtstärke von mindestens 1 Candela, ausgestattet sein.

einem hohen Niveau und unterscheidet sich stark vom zivilen Fahren. Bergab und bergauf über Stiegen fahren, mit Gefühl über Gehsteigkanten kommen, ohne das Rad zu beschädigen, präzises Kurvenverhalten – das alles sind Herausforderungen, die viel Übung erfordern“, sagt Berkes.

Die Ausbildung für den Fahrraddienst dauert eine Woche und startet mit Gleichgewichtsübungen zur Gewöhnung an das Gerät, insbesondere auch in Bezug auf die Klipp-Pedale, mit denen die Polizistin oder der Polizist fest mit dem Fahrrad verbunden ist. Nach den Übungen und insbesondere der Fallschule erfolgt die Videoanalyse. Im Modul Einsatztaktik wird geübt, wie man sich mit dem Rad bei einer Anhaltung aufstellt, Distanz beim Einsatz von Pfefferspray gewinnt oder das Rad zur Verteidigung einsetzen kann, sollte es notwendig sein. Außerdem gibt es einen Technikteil zu Wartung und Reparatur des Fahrrades, um selbstständig Defekte beheben zu können. In der halbtägigen E-Bike-Ausbildung wird gezeigt, was in der Handhabung speziell zu beachten ist. Einmal im Jahr gibt es eine verpflichtende Fortbildung im Ausmaß von zwölf Stunden.

Aufgaben. Der uniformierte Fahrraddienst nimmt sicherheitspolizeiliche und verkehrspolizeiliche Aufgaben wahr. Letztere umfassen die Unfallprävention und die Steigerung der Verkehrssicherheit. „Unser Hauptziel ist es, Unfälle mit E-Scootern und Fahrrädern zu reduzieren. Darauf zielen präventive Maßnahmen wie Aufklärungsarbeit in Form von persönlichen Ge-



Die Fahrradpolizei führt Schwerpunkt-Aktionen an neuralgischen Orten durch, wo es vermehrt zu Unfällen kommt.

sprächen ab sowie repressive Maßnahmen. Manchmal bleibt es bei einer Abmahnung, sehr genau sind wir bei Rotlicht-Delikten, beim Hantieren mit dem Mobiltelefon oder beim Befahren von Gehwegen. Darüber hinaus konzentrieren wir uns auf das Abbiegeverhalten bei Pkw-Lenkern – wenn sie beim Abbiegen die Fahrradfahrer übersehen, kann das sehr gefährlich werden“, erklärt Berkes.

Aufklärungsarbeit. „Es bedarf Aufklärungsarbeit auf beiden Seiten. Autofahrern fällt es meist schwer, die Geschwindigkeit von Radfahrerinnen und -fahrern und deren Distanz zum eigenen Fahrzeug richtig abzuschätzen – insbesondere bei Rennradfahrerinnen und -fahrern kann es durch die höhere Geschwindigkeit zu sehr gefährlichen Situationen kommen. Ebenfalls eine große Gefahr für die Radfahrerinnen und -fahrer ist die Nichteinhaltung des erforderlichen Sicherheitsabstandes durch Autofahrerinnen und -fahrer sowie Motorradfahrerinnen und -fahrer bei Überholmanövern. In Österreich ist noch einiges an Aufklärungsarbeit notwendig. Das Ziel ist es, dass sich alle

gegenseitig als gleichrangige Verkehrsteilnehmer wahrnehmen, die bestehenden Rechtsvorschriften einhalten und auch respektieren“, sagt Chefinspektor Christian Danis vom Referat II/1/b (Organisation und Dienstbetrieb) im Innenministerium, das organisatorisch für den Fahrraddienst bundesweit zuständig ist. Im Zuge der Organisationsänderung wanderte die Zuständigkeit mit 1. Juli 2022 zum Verkehrsdienst der Bundespolizei (II/BPD//).

Schwerpunkt-Aktionen. „Bedienstete der Landesverkehrsabteilung Wien machen Schwerpunkt-Aktionen an neuralgischen Orten und Kreuzungen, wo es vermehrt zu Unfällen kommt. In den Sommermonaten sind es zwei bis drei Schwerpunkte pro Monat– zusätzliche auch in der Nacht. Die Stadtpolizeikommanden führen auch regionale Aktionen durch, zum Beispiel in der Nacht, um Lenker unter Alkohol- oder Suchtgifteinfluss aus dem Verkehr zu ziehen“, sagt Berkes. „Grundsätzlich kann man bereits mehr Rücksichtnahme untereinander feststellen als noch vor einigen Jahren.“ Auch in Gebieten, die mit Auto nicht erreicht werden

können, und zu Fuß nicht die benötigte Geschwindigkeit erreicht werden kann, setzt man auf das Fahrrad.

Sicherheitspolizeilich liegt der Fokus auf der Überwachung von Großveranstaltungen, hauptsächlich Fahrraddeos. Insbesondere während der Corona-Pandemie führten die Polizistinnen und Polizisten des Fahrraddienstes verstärkt Schwerpunktstreifen in Naherholungsgebieten, Parks und Bundesgärten durch und fungierten oft als Ansprechstelle. Während der Pandemie ist das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung gestiegen, auf den Dauerzählstellen am Opernring wurden am 16. Juni 2021 10.242 Radfahrerinnen und Radfahrer innerhalb von 24 Stunden gemessen.

Das Wiener Radwegnetz hat sich 2021 auf 1.654 km verlängert, es gibt 50.700 Radabstellplätze. Die Wiener Fahrradpolizei leistete vergangenes Jahr 5.901 Einsatzstunden sowie zusätzlich 3.566 Stunden im Rahmen des Großen sicherheitspolizeilichen Ordnungsdienstes (GSOD) bei der Begleitung und Sicherung von fahrradspezifischen Demos.

NUTZUNG VON FAHRRÄDERN UND E-SCOOTERN

Tipps und Regeln

Sichtbarkeit. Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer können vor allem im Herbst und Winter aufgrund der tiefstehenden Sonne leichter übersehen werden. Reflektoren auf Kleidung und Fahrrad erhöhen die Sichtbarkeit bei Dämmerung und schlechtem Wetter erheblich. Fluoreszierende Kleidung kann auch tagüber die Sichtbarkeit erhöhen.

Vorausschauend Fahren. Passen Sie Ihre Fahrweise und Geschwindigkeit den Gegebenheiten und Ihren Ortskenntnissen an und fahren Sie vorausschauend. Berechnen Sie den Bremsweg ein und bleiben Sie nicht abrupt stehen oder ändern plötzlich die Fahrtrichtung. Das Unfallrisiko sinkt, wenn andere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer erkennen, wohin Sie sich bewegen. Speziell bei Regen besteht am Anfang von Schutzwegen bzw. Bodenmarkierungen erhöhte Rutschgefahr. In Österreich gilt grundsätzlich das Rechtsfahrgebot. Radfahrerinnen und Radfahrer sollte dabei zwei Gefahrensituationen beachten: Wenn Sie innerhalb Ihrer Fahrspur zu weit rechts fahren, könnten nachkommende Fahrzeuge verfehrt werden gefährlich nahe zu überholen. Zusätzlich kann von parkenden Autos jederzeit jemand unachtsam die Tür öffnen und aussteigen. § 23 Abs 4 StVO schreibt vor, dass die Türen eines Fahrzeuges so lange nicht geöffnet werden und auch nicht geöffnet bleiben dürfen, als dadurch andere Straßenbenützer gefährdet oder behindert werden können. „Dooring“ ist leider vor allem im städtischen Bereich keine Seltenheit.

Verkehrsregeln einhalten. Regeln bringen nicht nur Sicherheit, sondern auch Verlässlichkeit mit sich. § 3 StVO besagt, dass die Teilnahme am Straßenverkehr ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme erfordert. Zu den häufigsten Unfallursachen in Österreich zählen das Überfahren der roten Ampel, Telefonieren sowie Suchtgift- und Alkoholkonsum. Das Alkohol-Limit für das Fahrrad bzw. dem E-Scooter liegt bei 0,8 Promille. Wird dieser Wert überschritten,

droht ein Führerscheinentzugsverfahren. Beachten Sie während der Fahrt auch die Bodenmarkierungen für Radwege. Die Verwendung der Radwege mit einer blauen Kreis-Markierung ist verpflichtend, im Gegensatz zum blauen Viereck. Überfordert Sie die Verkehrssituation, steigen Sie vom Fahrrad oder E-Scooter ab und schieben Sie das Fahrzeug am Gehweg weiter. Fahren Sie keinesfalls am Gehweg, Schutzweg oder Gehsteig mit dem Rad oder E-Scooter. Kinder unter 12 Jahren dürfen nicht allein mit dem E-Scooter unterwegs sein. Stellen Sie Fahrräder und E-Scooter so ab, dass sie nicht umfallen oder den Verkehr behindern können.

Ausrüstung überprüfen. Vergewissern Sie sich mindestens zweimal jährlich bei einer Fachwerkstatt über den Zustand Ihres Rads oder Scooters. Das Material kann schnell abgenutzt werden. Am besten Sie lassen vor dem Winter und zu Beginn der Saison alles überprüfen. Eine verlässliche Ausrüstung minimiert das Verletzungsrisiko erheblich. Ein Helm kann Ihr Leben retten. Kinder bis zum 12. Geburtstag müssen einen Radhelm tragen. Dies gilt auch für Kinder, die im Fahrradanhänger transportiert oder am Fahrrad mitgeführt werden. Wichtig ist die Qualität des Helms. Ihr Fahrrad sollte mit einer Klingel, zwei unabhängigen Bremsen, einem nach vorne gerichteten Scheinwerfer (kein Blinklicht) und einem roten Rücklicht ausgestattet sein. Weiters muss ein weißer Rückstrahler nach vorne und ein roter Rückstrahler nach hinten wirkend angebracht werden. Die Fahrradspeichen und Pedale sind entweder durch gelbe Rückstrahler oder Rückstrahlmaterialien sichtbar zu machen. Lassen Sie sich am besten in einem Fachgeschäft beraten. Der größte Teil Ihres Budgets für ein Fahrrad oder E-Scooter in der richtigen Größe sollte in eine qualitativ hochwertige Ausrüstung angelegt werden. Beachten Sie beim Kauf eines E-Scooters die technischen Normen des Gerätes. Elektro-Scooter sind in Österreich nur mit einer höchstzulässigen Leistung von 600 Watt und einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h für die Straße zugelassen.



Österreichweit gibt es 317 Fahrradpolizistinnen und Fahrradpolizisten.

Die Uniform und Ausrüstung umfasst einen Radhelm, einen Radrucksack oder eine Radtasche, Radhandschuhe, eine kurze und eine lange Radhose, ein kurzärmeliges und ein langärmeliges Radtrikot, eine Radjacke, eine Radbrille, Radschuhe, eine Warnweste und eine Thermohose. Um bei kleineren Pannen mobil zu bleiben, haben die Einsatzbeamtinnen und -beamten ein kleines Servicepaket bestehend aus Radwerkzeug, Luftpumpe, Ersatzschlauch, Reifenheber, Flickzeug dabei. Die Bewaffnung und restliche Ausrüstung unterscheidet sich nicht von anderen Streifenpolizistinnen und -polizisten.

„Die körperliche Fitness ist eine Grundvoraussetzung für den Polizeiberuf. Bei den Polizistinnen und Polizisten beim Fahrraddienst kommt noch hinzu, dass die Trageverpflichtung von ballistischen Gilets, vor allem bei heißen Temperaturen eine sehr große körperliche Beanspruchung darstellt. In Zukunft wird es eine neue Uniform geben, die das ganzjährige Fahren erleichtern soll“, erklärt Danis. „Derzeit ist es so, dass wir den Fahrraddienst vor allem im Verkehrsbereich einsetzen. Aus meiner Sicht wäre es sinnvoll, in Zukunft in der Innenstadt vermehrt auf Fahrräder zu setzen, weil die Wege kürzer sind und man bürgernäher agieren kann. Die aktuelle Mobilitätsentwicklung sehe ich als Chance auch im Bereich der Polizei die richtigen Schlüsse zu ziehen und entsprechend darauf zu reagieren“, sagt Berkes. „Wir haben die Verwendung von S-Pedelecs getestet, sie sind aber im Alltag für den Streifendienst nicht zielführend und kommen nur noch bei Demonstrationen zum Einsatz. Stattdessen wäre es sinnvoll, die Fahrräder und E-Bikes mit Blaulichtern auszustatten, sodass wir bei Demonstrationen, beim Ableiten von Verkehr besser wahrgenommen werden – vor allem am Abend und in der Nacht.“

A. Rieger/A. Strohdorfer