

Bike Patrol

Wenn Joachim Verhoeven und Stefan van Ackeren ihr Dienstfahrzeug für den Einsatz vorbereiten, geht es um Flickzeug und Luftpumpe. Die beiden gehen in Kleve seit einem Jahr auf Fahrradstreife. „Bike patrol“ heißt das bei den Kollegen in Holland, von denen noch zu reden sein wird. Drahteselpatrouille also. Einsviernullneunpunktzwei zeigt der Tacho und verrät die im letzten Jahr zurückgelegten Kilometer. Für einen Autofahrer eine eher kleine Zahl, aber es ist halt alles eine Frage der Perspektive.

Joachim Verhoeven und Stefan van Ackeren sind „Fietser in besonderer Mission“ und gehören zu den wenigen, die bei der Polizei ihren Dienst auch mal in kurzen Hosen versehen dürfen. Das allerdings nur, wenn sie „auf Fahrradstreife“ sind.

Vor einem Jahr haben sie begonnen - anfangs belächelt, längst akzeptiert. Leider ist der Außendienst per fiets noch nicht dienstlicher Alltag. Fahrradstreife - das klappt allenfalls an 15 bis 20 Tagen im Monat. Die „Kommissare auf der Fiets“ sind Einzelkämpfer. Doppelstreife auf dem Rad sind Teil des Wunschkonzerts.



Vollwertig

Natürlich sind die beiden auf „firmeneigenen“ Diensträdern unterwegs. Das Aufgabenfeld ist vielfältig und irgendwo zwischen Bezirksdienst und Streifenendienst angesiedelt. „Mit dem Rad bist du einfach näher am Bürger“, beschreiben sie einen Vorteil ihrer Tätigkeit. Wer hält draußen „schon mal eben“ einen Streifenwagen an? Mit dem „Sheriff auf der Fiets“ ist das anders. Der ist ansprechbar. Ein Teil der Aufgabe: Sehen und gesehen werden. Das gilt vor allem auch in puncto „Angsträume“. Wo Bürger sich unsicher fühlen, freuen sie sich über die Präsenz der Polizei. Das gibt ein Gefühl der Sicherheit, ...

Utensilien

... aber mit Anwesenheit allein ist es nicht getan. Verhoeven und van Ackeren sind nicht zum Spaß unterwegs, auch wenn ihr Tun ihnen Spaß macht. Aber dagegen ist schließlich nichts einzuwenden. Wenn die beiden sich dienstlich aufs Rad setzen, ist schnell zu erkennen, worum es geht: Dienstwaffe und Handfesseln haben sie ebenso dabei wie eine Tasche mit weiteren wichtigen Utensilien. Da darf natürlich auch die Kelle nicht fehlen. Dazu kommen ein Erste-Hilfe-Päckchen und das „Überweisungsgerät“. Natürlich ahndet auch die Fahrradstreife Verkehrsvergehen - und das nicht nur bei Zweiradfahrern.

IgO

Nicht alle Radfahrer halten sich an die Verkehrsordnung. Weit verbreitete Fehlannahmen: Mit dem Rad darf man eine Einbahnstraße auch in Gegenrichtung befahren. Von wegen. „Das geht nur, wenn die Einbahn-

straße entsprechend gekennzeichnet ist“, klären die beiden das Missverständnis auf. Dann wäre da auch noch die Sache mit der richtigen Straßenseite. „In Deutschland haben wir ein Rechtsfahrgebot, das natürlich auch für Radfahrer gilt“, erklärt Stefan van Ackeren. Aber wie das so ist: Keine Regel ohne Ausnahme. Stichwort IgO. IgO steht für „innerhalb geschlossener Ortschaft“. Da kommt es vor, dass ein Radweg für beiden Straßenseiten gilt. Van Ackeren: „Das ist unter anderem daran zu erkennen, dass die entsprechenden Radwegschilder dann in beiden Fahrrichtungen angebracht sind.“ Und was ist bei Einmündungen? „Da ist die Regelung natürlich auch an der Beschilderung zu erkennen.“

Schilderwald

Die Schilderwald hat viele Bäume. Wenn Rad- und Fußweg kombiniert sind, gibt es zwei unterschiedliche Schilder. Beide sind sie rund - beide zeigen auf blauem Grund ein Rad und eine Frau mit einem Kind an der Hand. Der Unterschied: Es gibt eine Version des Schildes mit horizontaler und eine mit vertikaler Unterteilung. Vertikale Teilung bedeutet: Für Rad- und Fußweg gibt es eine getrennte Spur - horizontale Teilung signalisiert: Radfahrer und Fußgänger teilen sich „dasselbe Pfad“. Wenn auf einem blauen Schild nur das Fußgängersymbol zu sehen ist, dann bedeutet das für Radfahrer: Schieben. Das gilt in vielen Parks. Wenn Verhoeven und van Ackeren unterwegs sind, achten sie natürlich auch auf solche Dinge.

Wenn sie in der Klever Fußgängerzone unterwegs sind, ver-

gehen meist keine zehn Minuten, bis sich der erste Radfahrer findet, der nicht abgestiegen ist. Für van Ackeren und Verhoeven geht es dann nicht darum, was sie persönlich für sinnvoll halten - Verstoß ist Verstoß: Wer auf der Großen Straße nicht absteigt, zahlt 10 Euro. Im Verwarn- und Bußgeldkatalog für Radfahrer findet sich unter der Nummer 141169-172 der Eintrag: „Im Fußgängerbereich gefahren.“

Die Regelung auf der Großen Straße in Kleve wird immer wieder diskutiert, „aber es geht dabei nicht darum, wie man das sehen könnte - wenn wir ein Verwarn- oder Bußgeld verhängen, hat das etwas mit der Faktenlage zu tun.“

Niemals oben ohne

Ein Wermutstropfen (nicht nur bei der Radstreife): Die



Funkgeräte. Es gibt Punkte in der Stadt, wo man mit dem Handfunkgerät schlicht nicht erreichbar ist. Funkloch - Kein Anschluss unter dieser Nummer. Da muss dann im Fall der Fälle zum Diensthandy gegriffen werden. Nicht während der Fahrt übrigens - das gilt auch auf dem Rad: Nicht telefonieren.

Und wie sieht es mit MP3-Playern aus? „Am sichersten ist es natürlich, wenn so was gar nicht benutzt wird“, sind sich die beiden einig. Allerdings darf höchstens ein Ohr mit einem „Kopfhörer“ versehen sein. Das leuchtet ein: Fahrradfahren bedeutet immer auch: Alles mitbekommen, was in der Umgebung passiert. Mit Ohrstöpseln gefährdet man sich und andere.

Apromos Sicherheit: Im Dienst gilt es striktes: Niemals oben ohne. Und zuhause? „Da auch“, sagt Verhoeven. „Sonst bin ich ja

meinen Kindern gegenüber nicht glaubwürdig.“ Wie wär's denn mit Helmpflicht für Radfahrer? Da sind die beiden skeptisch. „Das durchzusetzen dürfte schwierig sein.“

Jahre voraus

Wenn man Verhoeven und van Ackeren nach den Kollegen in Holland fragt, sind sie schnell begeistert: Die sind uns, was die Fahrradstreifen angeht, um Jahre voraus.

Dürften Verhoeven und van Ackeren eine Wunschliste aufstellen, dann würde sich da unter anderem ein Wunsch finden: Doppelstreife fahren. Wer Radstreife fährt, ist vorwiegend allein unterwegs. „Das ist dann bei wie bei den Kradfahrern“, erklären die beiden. Auf dem Streifenwagen sind - nicht zuletzt aus Gründen der Eigen-sicherung - meist Zweiertams

im Einsatz. Nächster Wunsch: Eine eigene „Dienstgruppe Fahrradstreife“. Wer weiß - wenn die Hochschule kommt, könnte sich da vielleicht was ergeben.

In Holland gibt es für die fiet-senden Kollegen eigene Fahr-sicherheitstrainings. „Da musst du in einer festgesetzten Zeit einen Parcours durchfahren und wenn du das nicht bringst, bist du raus aus der Nummer“, erklären die beiden die hohen Qualitätsansprüche an die holländischen Radkollegen.

Treppauf, treppab

Einmal waren van Ackeren und Verhoeven auch bei einer Schulung in Sevenum und haben eine Menge an Know-How mitgebracht. Seit sie in Holland trainiert haben, ist Treppenfahren mit dem Rad kein Problem für die beiden. „Sowas kann ja bei einer Ver-folgung wichtig sein“, erklären sie und demonstrieren, was sie gelernt haben. Natürlich geht das nicht mit jeder Treppe und mit jedem Rad - aber sie haben die Nummer jetzt im Programm.

Was lernt man noch: Beim Gespräch mit dem Bürger wird grundsätzlich die Helmschale geöffnet, damit nicht jemand plötzlich über den Helm angreifen kann. „Wenn jemand am Helm reißt, dann zieht er ihn halt runter.“

Oder: Beim Gespräch mit dem Bürger immer das Rad zwischen sich und den Gesprächspartner stellen. Im Fall eines Angriffs kann das Rad dann zur ersten Abwehr gebraucht werden.

„Man darf sich da nichts vormachen - die Zahl von Gewalt-delikten gegenüber Polizisten ist in den letzten Jahren stetig ange-stiegen“, sagt van Ackeren. Toi,

toi, toi - den beiden ist noch nichts passiert, aber gefasst sein muss man auf sowas immer.

Die Dienstkleidung in Sachen Radstreife wird gestellt. Wenn aber bei gutem Wetter die Sonnenschutzcreme aufgetragen werden muss, greifen die beiden in den Eigenbestand.

Wo sonst keiner hinkommt

Im September werden die beiden - zusammen mit den Kollegen Jürgen Engelmann und mit Uwe Terhorst, der in Emmerich die Radstreife fährt - nach Amsterdam fahren (Anfahrt mit dem Auto). Dort treffen sich dann Fahrradpolizisten aus ganz Europa zum Erfahrungsaus-tausch.

Fest steht: Die Radstreife bietet neben der Bürgernähe eine Menge anderer Vorteile: „Wir können in Bereichen fahren, wo ein Streifenwagen gar nicht hinkommt. Wenn es um die Beurteilung von Verkehrssituationen innerhalb einer Stadt geht, hilft die sprichwörtliche eigene Erfahrung eine Menge“, sind van Ackeren und Verhoeven sicher.

Schließlich und endlich ist es auch wichtig, dass Radfahrer sich an die Straßenverkehrs-ordnung halten. „Nicht, weil uns das Spaß macht. Aber wenn ein Radfahrer in einen Unfall verwickelt ist und sich herausstellt, dass er nicht vorschriftsmäßig gefahren ist, kann das bei der Schuldzuweisung und somit bei der Schadensregulierung eine erhebliche Rolle spielen.“

Hat die Polizeiets eigentlich Blaulicht? Antwort: Noch nicht. „In Münster sind die schon weiter“, erklärt Verhoeven und zeigt das Bild von einem Fahrrad-helm mit eingebautem Blaulicht. Zukunftsmusik. Aber was nicht ist, kann ja noch werden. Frost