

SKP

INFO

3 | 2022

DAS MAGAZIN DER SCHWEIZERISCHEN KRIMINALPRÄVENTION

Thema

Kriminalität und Mobilität



Liebe Leserin, lieber Leser



Wer heute das Licht der Welt erblickt, bekommt nach einem ersten Strampeln und den ersten kleinen Schritten schon sehr bald ein erstes Mobiltelefon in die Händchen gedrückt, zwecks allgemeiner Beruhigung bzw. Beruhigung der Allgemeinheit. Das wird von nun an ein ständiger Begleiter für das restliche Leben sein, bei der Arbeit, in der Freizeit, zu Hause und auf Reisen, bei der Bewegung mit mehr oder weniger Rädern, in der Bahn, im Flugzeug oder auf dem Kreuzfahrtschiff bis in die letzte Ecke der Erde, wohlgernekt immer mit Fremdenergie. Das ist die Mobilität unserer Zeit, mit einem unendlichen mobilen Datenstrom als begleitendes Rauschen. Und bei all diesen Bewegungen, der eigenen körperlichen wie derjenigen der mobilen Daten lauern Gefahren. Denn ständig werden überall Grenzen überschritten, vielleicht nicht immer bewusst und mutwillig, manchmal wohl aus Versehen, sehr häufig aber auch mit krimineller Energie!

In unserer neuen Ausgabe des SKP INFO beleuchten wir verschiedene Aspekte dieses Zusammenhangs zwischen Kriminalität und Mobilität. Wir erfahren unter anderem, mit welchen Problemen der Zoll aktuell zu kämpfen hat, was Ausweispapiere auch in Zeiten gelockerter Grenzen so wertvoll macht, welche präventiven und polizeilichen Aufgaben die SBB im und um den Bahnverkehr wahrnimmt, was so alles in der Garage (oder auch im Stall) einer Kantonspolizei für den Einsatz bereitsteht, und was es mit «Smombies» auf sich hat!

Herzlichen Dank allen Autorinnen und Autoren für Ihre wertvollen und spannenden Beiträge zu diesem Heft. Auch möchte ich an dieser Stelle noch unserer tapferen Mitarbeiterin Beatrice Kübli zu Ihrer erfolgreichen Masterarbeit zum Thema «Präventionskommunikation im Bereich Phishing» gratulieren.

Und falls Sie, liebe Leserin und lieber Leser, ebenfalls einmal zu einem Kriminalitätsthema einen Beitrag in Form eines Artikels leisten möchten, nehmen Sie doch einfach Ihr Mobiltelefon in die Hand und mit der SKP Kontakt auf.

Ich wünsche Ihnen jetzt eine anregende Lektüre!

Fabian Ilg

Geschäftsleiter Schweizerische Kriminalprävention

IMPRESSUM

Herausgeberin und Bezugsquelle

Schweizerische Kriminalprävention
Haus der Kantone
Speichergasse 6
Postfach
3001 Bern

info@skppsc.ch
Tel. 031 511 00 09

Das **SKP INFO 3 | 2022** ist als PDF-Datei zu finden unter: www.skppsc.ch/skpinfo. Es erscheint auch in französischer und italienischer Sprache.

Für namentlich gekennzeichnete Beiträge sind die Autor(inn)en verantwortlich; die Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung von Redaktion und Herausgeberin wieder.

Verantwortlich	Chantal Billaud, Stv. Geschäftsleiterin SKP
Redaktion	Volker Wienecke, Bern
Übersetzungen	F ADC, Vevey I Annie Schirrmeister, Massagno
Layout	Weber & Partner, Bern
Druck	Länggass Druck AG, Bern
Auflage	D: 1350 Ex. F: 300 Ex. I: 250 Ex.
Erscheinungsdatum	Ausgabe 3 2022, Dezember 2022
© Schweizerische Kriminalprävention, Bern	

«Warum sind Smombies gefährlich, Herr Böhnner?»

Ein Gespräch mit Philipp Böhnner, Fachspezialist Prävention bei der Stadtpolizei Zürich, über «Smombies» (=Smartphone-Zombies), Elektrotrendfahrzeuge, das Raser-Problem, Stand-Up-Paddling und darüber, wie man heutzutage sicher eine Strasse überquert.



«Eine weitere Herausforderung sind Personen, welche sich nur auf ihr Mobiltelefon fokussieren, mit Kopfhörern Musik hören und kaum noch auf den Verkehr achten: die scherzhaft so genannten «Smombies», also «Smartphone-Zombies».»

Herr Böhnner, können Sie sich zu Anfang bitte einfach kurz vorstellen?

Ich arbeite bei der Stadtpolizei Zürich im Kommissariat Prävention, in der Fachgruppe Kriminal- und Verkehrsunfallprävention. Das Aufgabenfeld ist breit gefächert. In meinem Aufgabenbereich steht die Verkehrsprävention im Fokus. Da konzipieren und organisieren wir verschiedene Aktionen, um möglichst viele Verkehrsteilnehmer*innen für die Sicherheit im Strassenverkehr zu sensibilisieren. Dabei arbeiten wir stark interdisziplinär mit externen Partnerorganisationen zusammen, wie z. B. mit dem Zürcher Fahrlehrerverband (ZFV), Drive Z, der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu), dem Schweizer

rischen Blinden- und Sehbehinderten-Verband (SBV) usw., aber auch mit anderen Polizeikorps. Ausserdem nehmen wir Anfragen und Anliegen von Bürger*innen und Polizeikolleg*innen entgegen und bearbeiten diese.

Was wäre denn beispielsweise so ein Bürgeranliegen?

Zum Beispiel eine Meldung über unser Beratungstelefon: Kürzlich hat jemand angerufen und sich darüber beschwert, dass im Quartier, in einer Begegnungszone, aktuell vermehrt Jugendliche mit E-Trottinets und E-Scootern auf den Trottoirs fahren und so Fussgänger*innen verunsichern und stören. Aufgrund von solchen Meldungen tätige ich erste

Abklärungen und nehme einen Augenschein vor Ort vor. Danach wird besprochen, welche präventiven Massnahmen durchgeführt werden können. Bei einer möglichen präventiven Aktion vor Ort werden die fehlbaren Jugendlichen darauf aufmerksam gemacht, welche Regeln sie einhalten müssen und wie sie sich zu verhalten haben. Gleichzeitig nehmen wir selbstverständlich auch mit den Melder*innen Kontakt auf. Wir haben verschiedene Flyer mit Verkehrsinformationen entwickelt, welche wir abgeben können. Zusätzlich haben wir auch schon etliche Präventionsvideos mit unserem internen Filmdienst produziert. Für die Verbreitung dieser Videos auf den richtigen Kanälen sind unsere Fachspezialist*innen von der Kommunikation zuständig.

Sind Sie auch in den Sozialen Medien präsent? Und gibt es da Rückmeldungen von den Jugendlichen? Solche pädagogischen Inhalte sind ja nicht wirklich cool für junge Leute, werden solche Präventionsvideos trotzdem geteilt und geliked?

Die Stadtpolizei Zürich ist in den verschiedensten Sozialen Medien präsent. Bei Social Media gibt's natürlich immer Rückmeldungen und Posts, positive und negative, wir nehmen Stellung dazu und kommunizieren mit jeder Alters-



Philipp Böhnner, Fachspezialist Prävention bei der Stadtpolizei Zürich

gruppe. Es müssen nicht immer nur Jugendliche sein. Ein Beispiel: Im Jahr 2019 kam das E-Trottinett auf den Markt. Die Wenigsten kannten die Verkehrsregeln. In der Folge mussten wir uns präventive Sofortmassnahmen überlegen. Wir kommunizierten sehr schnell mittels einem einfachen Erklärvideo. Es gab zahlreiche positive Rückmeldungen, von Jugendlichen und von Erwachsenen gleichermassen.

Diese E-Trottinets, die liegen doch jetzt alle in der Limmat?

Es gibt einen kleinen Prozentsatz, der in den See oder in den Fluss geworfen wird. Das weitaus grössere Problem mit E-Trottinets ist aber, dass diese an allen möglichen und unmöglichen Örtlichkeiten abgestellt und so zu einem Hindernis werden können.

Wenn Sie zurückschauen, was hat sich in den letzten drei, vier Jahren verändert, was sind die grössten Herausforderungen, was hat sich verbessert oder verschlechtert aus Ihrer Sicht?

Um mit den Herausforderungen zu beginnen: Dazu gehören die verschiedenen Elektrotrendfahrzeuge. Es kamen viele neue Fahrzeuge in der Kategorie Leicht-Motorfahrrad hinzu. Viele Nutzer*innen wissen nicht, was erlaubt

und was eben nicht erlaubt ist, und so kommt es immer wieder zu Unstimmigkeiten zwischen den Verkehrsteilnehmer*innen. Ein weiteres Problem ist die Geräuschlosigkeit dieser Fahrzeuge, wie auch bei Elektroautos. Da erhalte ich viele Rückmeldungen von älteren Personen, die zu Fuss unterwegs sind. Viele sind es gewohnt, sich auf ihr Gehör zu verlassen, doch das funktioniert nicht mehr so gut bei E-Fahrzeugen. Zu diesem Thema bieten wir auch Schulungen und Workshops speziell für die Fussgänger*innen an. Und wenn wir schon bei den Fussgänger*innen sind: Eine weitere Herausforderung sind Personen, welche sich nur auf ihr Mobiltelefon fokussieren, mit Kopfhörern Musik hören und kaum noch auf den Verkehr achten: die scherzhaft so genannten «Smombies», also «Smartphone-Zombies».

Man sagt ja schon sprichwörtlich: «Schleich dich nicht an wie ein verdammter Tesla!». Wie gehen Sie diese Probleme an: das Problem der Geräuschlosigkeit einerseits und das Problem der «Smombies» andererseits?

Auch zu diesen Themen bieten wir verschiedene Workshops, Kurse und Referate an. Nicht nur in Sachen Verkehrs-, sondern auch in Sachen Kriminalprä-

vention. Wir weisen darauf hin, dass das Mobiltelefon allgemein sehr viele Gefahren mit sich bringt, in der Cyberwelt, aber eben auch in der analogen Verkehrswelt.

Und wie wird das Problem gelöst, dass ältere Personen, die die Strasse überqueren wollen, den Tesla nicht hören?

Wir machen immer wieder darauf aufmerksam, dass man, wenn man die Strasse überquert, es so machen muss, wie man's in der Schule gelernt hat: «Warte, luege, lose, laufe.» (= Warten, schauen, hören, gehen). Doch die Benutzer*innen der Elektroautos, die sich an die Verkehrsregeln halten, sind nicht das Hauptproblem. Es sind die geräuschlosen E-Trottinets und andere E-Trendfahrzeuge, die verbotenerweise auf dem Trottoir fahren und sehr nahe an den Fussgänger*innen vorbeiflitzen.

Welche Art der Ansprache ist dann am wirkungsvollsten?

Ich würde sagen, dass der direkte Kontakt am nachhaltigsten ist, aber auch andere Wege sind sehr wirkungsvoll, wie z.B. unsere Kernbotschaft mittels eines Präventionsfilmes zu vermitteln. Diese Videos werden dann über die Kanäle der Stadtpolizei Zürich ausgespielt, bei Youtube, Instagram und Facebook, je nach Botschaft auch auf Twitter und LinkedIn. Als wir damals den Film über die Elektro-Trendfahrzeuge gemacht und einen Flyer dazu produziert haben, wurde das sehr breit aufgenommen, in den Printmedien und auch im Fernsehen. Wie eingangs erwähnt, sind auch die persönlichen Kontakte und die Gespräche vor Ort sehr wichtig, sei es anlässlich einer Aktion, einem Workshop oder einem Kurs, um zu sensibilisieren, was die Regeln sind, worauf man achten muss, wie man seine Sicherheit erhöht. Mit der Kategorie «Leicht-Motorfahrrad» ist man schliesslich einer der schwächsten Verkehrsteilnehmenden.



KEYSTONE/Ennio Leanza

«Das grössere Problem mit den E-Trottinets ist, dass diese an allen möglichen und unmöglichen Örtlichkeiten abgestellt und so zu einem Hindernis werden können.»

Wenn Sie in die Schulen gehen, auch zu den Kindern, ist das für diese ja oft ein

erster Kontakt mit der Polizei überhaupt. Ist das auch eine Chance, hier eine Grundlage zu schaffen für ein Vertrauensverhältnis zwischen der Bevölkerung und der Polizei?

Definitiv. Unsere Fachgruppe wendet sich an die Altersgruppe 16 bis 99+. Für die Altersgruppe Kindergarten bis zum letzten Schultag haben wir in unserem Kommissariat Prävention 23 Fachlehrer*innen für Verkehr von der Schulinstruktion, welche alle Kindergärten und Schulhäuser in Zürich besuchen. Im Fokus steht dort der Verkehrsunterricht mit der Fahrradprüfung. Diese frühe Begleitung der Kinder ist ein sehr wichtiger Beitrag für ein vertrauensvolles Miteinander.

Also ein sehr positiver Nebeneffekt. Man lernt die Polizei dann nicht erst im Zusammenhang mit Drogenproblemen kennen ... Was sehen Sie persönlich positiv in Ihrem Job, und was nervt am meisten?

Es gibt eigentlich nichts, was mich nervt. Was ich mir aber wünschen würde, wäre eine noch bessere gesamtschweizerische Zusammenarbeit und Informationsaustausch im Bereich der Verkehrsunfallprävention zwischen den Polizeikörpern. So könnten wir mit gemeinsamen, gegenseitig abgestimmten Kampagnen oder Aktionen noch mehr Bürger*innen mit unseren Präventionsbotschaften erreichen, was sich wiederum positiv auf die Verkehrssicherheit auswirken würde. Ein positives Beispiel für eine einheitliche Sensibilisierung wäre: «Gemeinsam gegen Einbruch».

www.stadt-zuerich.ch → [Stadtpolizei](#) → [Prävention](#) → [Aktuelle Kampagnen](#) → [Gemeinsam gegen Einbruch](#)

Was gefällt Ihnen an Ihrem Job besonders?

Das Umsetzen von Ideen gefällt mir sehr gut, auch dass man sehr viel unmittelbaren Kontakt mit den Bürger*innen hat und dass man sie dazu bewegen kann, ihr Verhalten an neuartige Probleme und Phänomene anzupassen. Zum Beispiel macht es mir Freude zu



«Ich würde sagen, dass der direkte Kontakt am nachhaltigsten ist.»

sehen, dass sich ein paar Jahre nach Einführung der E-Trottinets heute ein hoher Prozentsatz der Lenker*innen an die Regeln hält, während in der Anfangszeit noch vieles sehr chaotisch verlief.

Beim Nichteinhalten von Regeln ist oft mangelnde Aufmerksamkeit die Ursache, oder? Doch haben Sie auch mit sogenannten bewusster Kriminalität zu tun? Sind Raser ein Problem? In Deutschland gab es in diesem Zusammenhang schon Verurteilungen wegen Mordes.

Gesetzesverstöße werden willentlich oder fahrlässig begangen. Dabei sprechen wir von Übertretungen, Vergehen und Verbrechen. Wenn man mit dem Fahrrad auf dem Trottoir fährt, ist das eine Übertretung. Fährt man aber mit seinem Fahrzeug übermässig schnell oder waghalsig und gefährdet damit andere, erfüllt man in der Schweiz den

Raser-Tatbestand, was in die Kategorie Verbrechen fällt. Im Moment ist ein Projekt in Vorbereitung, bei welchem wir vor allem junge Erwachsene für das Raser-Thema sensibilisieren möchten. Viele denken, man ist erst dann ein Raser, wenn man mit doppelter Geschwindigkeit geblitzt wird. Es gibt aber noch weitere Fahrmanöver, welche zu einem Raser-Tatbestand führen. Das erwähnte Projekt, das zusammen mit unserer Verkehrspolizei, Kommunikation, Fachgruppe Berufsverkehr und Besondere Ermittlungen und dem Filmdienst erarbeitet wird, soll junge Erwachsene für das Raser-Thema sensibilisieren.

Kommt Ihnen noch ein anderer Aspekt Ihrer Arbeit in den Sinn?

In meinem Job ist die Verkehrsprävention im Fokus, doch Verkehr findet nicht nur auf der Strasse, sondern auch auf



«Schlauchboote und Stand-Up-Paddling (SUP) sind im Trend. Auch da lauern viele Gefahren, und man muss sich an Regeln halten.»

dem Wasser statt. Schlauchboote und Stand-Up-Paddling (SUP) sind im Trend. Auch da lauern viele Gefahren, und man muss sich an Regeln halten. Hier hatten wir schon diverse Projekte und Aktionen, in Zusammenarbeit mit externen Stellen wie z.B. der Schweizerischen Lebensrettungsgesellschaft (SLRG). Auf Stadtgebiet und am unteren Seebeck haben wir z.B. Plakate mit Verhaltensregeln und Tipps für die Sicherheit auf dem Stand-Up-Paddle angebracht. Am Högger Wehr, einer sehr gefährlichen Stelle in der Limmat, wurde eine vorerst provisorische Ein- und Ausstiegsstelle für Schlauchboote eingerichtet. Dazu wurde ein animiertes Präventionsvideo produziert und zusammen mit Social-Media-Beiträgen verbreitet.

Letzte Frage: Wo sehen Sie Probleme im Bereich Verkehr in Zukunft?

Immer mehr Anbieter verbauen ausgeklügelte Assistenzsysteme in ihren Fahrzeugen ein, bis hin zum «Autonomen Fahren». Hier sehe ich Fragen im Bereich der rechtlichen Aspekte auf uns zukommen. Wer hat Schuld, wenn sich ein Assistenzsystem gegen uns entscheidet oder gar nicht eingreift? Auch die zunehmende Verkehrsdichte sehe ich als problematisch an. Nicht zuletzt auch die Tatsache, dass sich Neulenker*innen z.B. in Form von Leasing ein leistungsstarkes Fahrzeug leisten können, was zusätzliche Gefahren mit sich bringt.

Herr Böhner, vielen Dank für das Gespräch. Das Interview führte Volker Wienecke.

«Gut informiert – sicher unterwegs!»

Die SBB bringt täglich fast eine Million Reisende ans Ziel. Doch sie sorgt nicht nur dafür, dass Züge fahren, sondern betreibt darüber hinaus 804 Bahnhöfe in der ganzen Schweiz. Sicherheit steht dabei an erster Stelle. Denn egal, wohin die Reise geht – ob zur Arbeit, in die Schule, nach Hause oder ins Bahnhofrestaurant: Die Kundinnen und Kunden sollen sich im Zug wie auch am Bahnhof stets sicher und wohl fühlen. Ein Einblick in die Präventionsarbeit der SBB.

Bahnhöfe sind schon lange nicht mehr nur Durchgangsorte, vielmehr sind sie zu wichtigen Treffpunkten und Aufenthaltsorten für Jung und Alt geworden. Dies nicht zuletzt dank dem Nutzungsmix aus Läden, Restaurants, Dienstleistungsbetrieben und Büros. Diese unterschiedlichen Nutzungsmöglichkeiten bringen allerdings auch unterschiedliche An-

sprüche und Sicherheitsbedürfnisse mit sich, die es ernst zu nehmen gilt.

Um mehr über das Sicherheitsempfinden der reisenden (und nichtreisenden) Kundinnen und Kunden zu erfahren, unterstützt die SBB mit ihrem Forschungsfonds wissenschaftliche Studien zum Thema und führt laufend Kundenzufriedenheitsumfragen durch. Letztere

liefern rund 60000 Kundenrückmeldungen pro Jahr und wichtige Erkenntnisse dazu, was sich negativ auf das subjektive Sicherheitsempfinden auswirkt, und wo. Angereichert mit den objektiven Zahlen aus der polizeilichen Kriminalstatistik und dem eigenen SBB Security-Lagebild, lassen sich Sicherheitsrisiken und Brennpunkte zeitnah erkennen, so dass gezielte Massnahmen rasch eingeleitet werden können.

Dabei setzt die SBB auf ein integriertes Securitymanagement. Mit diesem werden einerseits konzernweite Vorgaben erlassen und entsprechende

Autorinnen




Nadia Hämmerli, Barbara Brechbühl
 Fachspezialistinnen Prävention
 Bereich Corporate Security
 SBB AG, railfair@sbb.ch

KRIMINALITÄT UND MOBILITÄT

Risiken abgebildet und andererseits Prävention, Intervention sowie bauliche Massnahmen und technische Innovationen optimal aufeinander abgestimmt. Zuständig für diese Konzernaufgabe ist der Bereich Corporate Security, welcher in die Fachbereiche «Physische Sicherheit», «Prävention» und «Ermittlung» unterteilt ist. Letzterer befasst sich schwerpunktmässig mit den Themen Fälschung/Betrug und Bedrohungsmanagement.

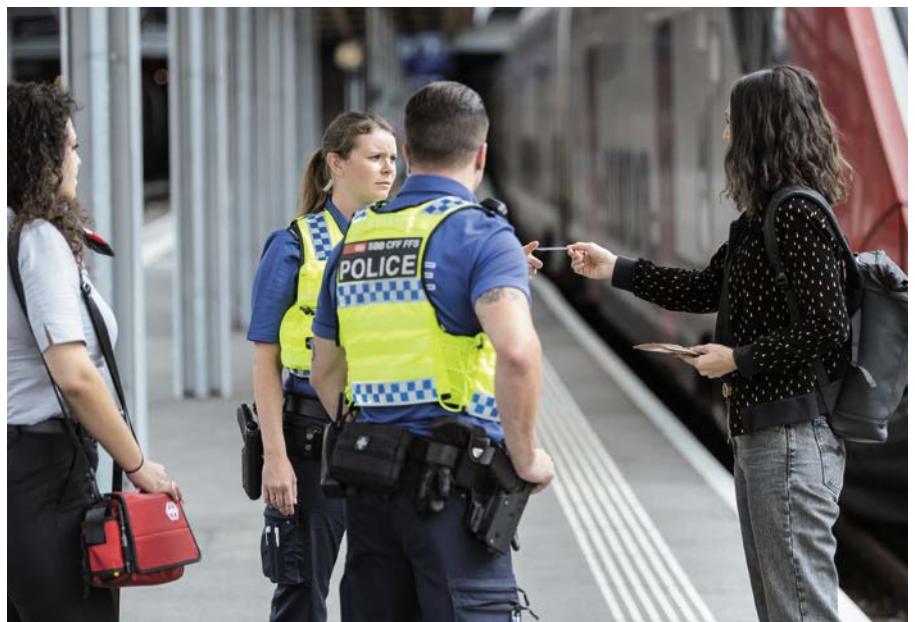
Die Präventionsarbeit der SBB besteht in erster Linie aus Information und Sensibilisierung, um Gefahren und möglichem Fehlverhalten vorzubeugen. Ganz nach dem Motto: «Gut informiert – sicher unterwegs!» Mithilfe einer Vielzahl von Massnahmen werden Kundinnen und Kunden auf die verschiedenen Gefahren aufmerksam gemacht, und es wird gleichzeitig auch aufgezeigt, welche Regeln zu berücksichtigen sind, damit ein friedliches und respektvolles Miteinander am Bahnhof und im Zug möglich ist.

Das Programm RailFair, das nächstes Jahr bereits sein 20-jähriges Bestehen feiert, ist ein wichtiger und etablierter Pfeiler der Präventionsarbeit der SBB. Nach dem Prinzip «Hinsehen statt wegschauen» sorgen aktuell an 17 Bahnhöfen rund 250 engagierte Freiwillige durch ihre Präsenz für ein erhöhtes Sicherheitsempfinden, wirken präventiv gegen Littering und Vandalismus und tragen damit zu einer guten Aufenthaltqualität bei. Zudem stehen sie Reisenden für Auskünfte und kleinere Hilfeleistungen zur Verfügung und unterstützen die SBB bei Sensibilisierungsaktionen zu verschiedenen Themen.

Prävention ist bekanntlich auch Kommunikation. Um die Kundinnen und Kunden zu informieren und zu sensibilisieren, muss man mit ihnen aktiv den Dialog suchen. Deshalb setzt die SBB in der Präventionsarbeit auf einen ausgewogenen Mix von Kommunikationsmitteln, um die vielfältigen Themen zielgruppengerecht zu vermitteln – sei es z.B. mittels Flyern und Give-aways, um auf das Fahrverbot im Bahnareal

aufmerksam zu machen, mit Social Media Content und Plakatkampagnen zur Förderung eines respektvollen Miteinanders, oder mithilfe von Zugdurchsagen und nützlichen Tipps zum Schutz vor Taschendiebstahl.

Dabei arbeitet sie auch eng mit in- und ausländischen Partnerorganisationen zusammen, wie beispielsweise den kantonalen Polizeikörpern oder der Deutschen Bahn, und tauscht sich als Mitglied verschiedener internationaler Gremien



«Um die Kundinnen und Kunden zu informieren und zu sensibilisieren, muss man mit ihnen aktiv den Dialog suchen.»



«Im Schul- und Erlebniszug werden Schülerinnen und Schülern Inhalte rund um die Sicherheit vermittelt.»

regelmässig mit anderen Ländern aus. Auf diese Weise können vorhandenes Wissen und gemachte Erfahrungen rund um die Präventionsarbeit gewinnbringend geteilt und zugleich die internationale Vernetzung gestärkt werden.

Bereits heute stellen auch die Kundinnen und Kunden von morgen eine wichtige Zielgruppe für die SBB dar. Um diese frühzeitig abzuholen und zu sensibilisieren, betreibt die SBB ein «rollendes Klassenzimmer», welches durch die ganze Schweiz tourt: Im Schul- und Erlebniszug werden Schülerinnen und Schülern in einer praxisnahen und erlebnisreichen Lernumgebung u.a. Inhalte rund um die Sicherheit vermittelt. Polizistinnen und Polizisten der Transportpolizei zeigen den Jugendlichen dabei auf, welche Gefahren sie eingehen, beispielsweise wenn sie an unerlaubten Stellen Bahngleise überschreiten, auf einen abgestellten Zug steigen oder auf dem Perron die weisse Sicherheitslinie überschreiten. Ausserdem wird ihnen deutlich gemacht, wie weit die Konsequenzen reichen können, die Vandalismus, das illegale Spraysen von Graffiti, gewalttätiges Verhalten oder auch die missbräuchliche Verwendung und Fälschung von Fahrausweisen nach sich ziehen: nämlich unter Umständen bis weit ins Erwachsenenleben hinein!

Ergänzend zum Schul- und Erlebniszug führt die SBB Transportpolizei zudem Schulbesuche durch, um sich mit Schülerinnen und Schülern über Gefahren und Fehlverhalten im Bahnumfeld auszutauschen und das richtige Verhalten zu vermitteln.

Diese diversen Massnahmen zu planen, umzusetzen und zu überprüfen, ist angesichts des grossen (landesweiten) Einsatzgebiets kein leichtes Unterfangen, auch deshalb, auch weil die personellen Ressourcen begrenzt sind: Für die ganze Schweiz stehen zurzeit lediglich 220 SBB-Polizistinnen und -Polizisten für die SBB Transportpolizei im Einsatz. (Mehr dazu im Artikel «SBB Transportpolizei – die spezialisierte Polizei für den öffentlichen Verkehr», Seite 9.)

Deshalb hat die SBB vor etwas mehr als einem Jahr entschieden, innerhalb von Corporate Security den Fachbereich Prävention zu schaffen, welcher die Präventionsmassnahmen zentral koordiniert, Synergien innerhalb der SBB optimal nutzt und die Mitarbeitenden «an der Front» entlastet. Um bei der Planung und Umsetzung von Präventionsmassnahmen den regionalen Eigenheiten weiterhin angemessen Rechnung tragen zu können, wurde im gleichen Schritt ein Satellitensystem Prävention geschaffen, welches ver-

schiedene Sparringpartner in den Regionen mit dem Fachbereich Prävention verbindet: Insgesamt zehn Präventionsbeauftragte verantworten die dezentrale Umsetzung der zentral aufgelegten Präventionsmassnahmen. Vier Points of Contact leisten ihrerseits Unterstützung mit regionalen Lage- und weiteren Informationen bei der thematischen Schwerpunktsetzung innerhalb der Präventionsarbeit.

Ergänzend zu den präventiv-informativen Bestrebungen sind auch innovative Projekte Teil der Präventionsarbeit der SBB. So wird zurzeit im Rahmen von verschiedenen Feldversuchen die Praxistauglichkeit intelligenter Sensorik getestet. Und in einem weiteren Projekt wird das Potential eines niederschweligen Meldetools eruiert, welches den Kundinnen und Kunden erlauben soll, Vorfälle im Zusammenhang mit dem eigenen Sicherheitsempfinden zu melden, ohne dabei über die Notrufnummer der Transportpolizei gehen zu müssen. Diese wichtigen Erkenntnisse könnten dann zusätzlich ins SBB Security-Lagebild einfließen.

Wie eingangs erwähnt, sind schliesslich auch bauliche Massnahmen wie Videoüberwachung, optimierte Beleuchtung, gezielte Belebung von Räumen und eine insgesamt kriminalpräventive

Planung wichtige Instrumente, um die Hemmschwelle zur Ausübung von Gewalt- und Vandalismusakten hochzuhalten, ganz im Sinne des integralen Securitymanagements.

Zu guter Letzt hat natürlich auch die Sicherheit der rund 34 000 Mitarbeitenden für die SBB oberste Priorität; die Mitarbeitenden sind schliesslich das wertvollste Gut eines Unternehmens. Obwohl sich die Mitarbeitenden grund-

sätzlich sicher fühlen, kommt es leider immer wieder zu Konfliktsituationen. Deshalb ist es der SBB ein Anliegen, die Mitarbeitenden umfassend im Umgang mit kritischen Situationen professionell zu schulen. Hierzu werden laufend Refresher angeboten und, unter Einbezug des Bereichs Corporate Security, praxisnahe Lernsequenzen entwickelt, um auf neue Entwicklungen zeitnah reagieren zu können.

Das komplexe Thema Sicherheit spielt also auch bei der SBB eine zentrale Rolle. Mit dem Pioniergeist, der die SBB auszeichnet, ist sie auch in der Präventionsarbeit stets bestrebt, vorausschauend, innovativ und nachhaltig die unterschiedlichen Herausforderungen zu meistern und dem Sicherheitsbedürfnis der Kundinnen und Kunden sowie der Mitarbeitenden zu entsprechen.

SBB Transportpolizei – die spezialisierte Polizei für den öffentlichen Verkehr

Die Transportpolizei sorgt mit insgesamt 13 Stützpunkten in allen Landesteilen der Schweiz für Sicherheit und Ordnung im öffentlichen Verkehr. Im ständigen Kampf gegen Gewalt-, Betrugs- und Drogendelikte, Vandalismus, Diebstahl und sonstige Gefährdungen rund um den Bahnverkehr arbeitet sie dabei eng mit dem Zugpersonal, anderen Polizeikörpern und privaten Sicherheitsdiensten zusammen.

Die SBB hat eine über 120 Jahre lange Geschichte. Doch noch bevor sie als solche gegründet wurde, war den bis dahin bestehenden privatrechtlichen Bahngesellschaften sowie der Bundesregierung die Wichtigkeit der Sicherheit im Bahnbetrieb bewusst. Zum Schutz der Bahnen vor Beschädigung und

Gefährdung wurden deshalb 1878 die Kompetenzen einer sogenannten Bahnpolizei im «Bundesgesetz betreffend Handhabung der Bahnpolizei» geregelt. Es wurde darin festgehalten, dass die Bahnpolizeibeamten «den kantonalen Polizeibediensteten gleichgestellt und deshalb in gleicher Weise amtlich in Pflicht zu nehmen sind».

Die Institution der Bahnpolizei wurde nie in Frage gestellt; sie hat sich in der Schweiz wie im Ausland bald nach Aufnahme des Eisenbahnbetriebs als notwendig erwiesen. Mit der Gleichstellung der Bahnpolizei mit den Organen der kantonalen Polizei wurde bereits seit Anbeginn dem Zusammenwirken eine hohe Bedeutung beigemessen. Es

galt damals schon, dass die Bahnpolizei keine Sonderpolizei, aber auch kein Hilfsorgan der örtlichen Polizeibehörde ist.

Der Begriff «Bahnpolizei» fand in den 90er-Jahren erstmals konkrete Verwendung – als Bezeichnung des damaligen Sicherheitsdienstes, welcher zwecks Begleitung der S-Bahn im Raum Zürich aufgebaut worden war. 2001 wurde dann diese Bahnpolizei in die Securitrans Public Transport Security AG überführt und später als Tochtergesellschaft SBB Transportpolizei Schweiz AG geführt, wodurch sie ihre bahnpolizeilichen Aufgaben von da an im gesamten Bahnnetz der SBB wahrnahm.

Die erhöhte Gewaltbereitschaft und die Zunahme von Delikten in Zusammenhang mit Vandalismus und Drogenmissbrauch wurden bald auch im öffentlichen Verkehr spürbar. Dies hat bis heute starken Einfluss auf das subjektive Sicherheitsempfinden von Reisenden und Mitarbeitenden, was wiederum

Autor

Rudolf Lüthi

Stabschef, SBB AG
Security & Transport-
polizei
stab@sbbpolice.ch



Streckenwärter bei Bern-Weyerhanshaus, 1944



«Als spezialisierte Polizei sorgt die Transportpolizei mit insgesamt 13 Stützpunkten in allen Landesteilen der Schweiz für Sicherheit und Ordnung im öffentlichen Verkehr.»

beachtliche finanzielle Konsequenzen sowie einen Image-Schaden für die Bahnunternehmen zur Folge hat.

Aus diesem Grund war es an der Zeit, das überholte Bahnpolizeigesetz von 1878 zu revidieren und die Bahnpolizei auf eine zeitgemässe rechtliche Basis zu stellen. Damit sollte nebst der Gewährleistung des ordentlichen Bahnbetriebs auch der Schutz der Reisenden, der Angestellten, der transportierten Güter, der Infrastruktur und der Fahrzeuge als Aufgabe hinzugefügt und der Geltungsbereich auf alle öffentlichen Verkehrsmittel ausgedehnt werden. Deshalb wurde das Bundesgesetz über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr (BGST) per 01.10.2011 in Kraft gesetzt. Im Rahmen dieses Gesetzes und in Zusammenhang mit der Verordnung über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr (VST) wurde der Bahnpolizei ab 2012 unter anderem das Tragen einer Schusswaffe erlaubt. Obwohl der Ausdruck «Bahnpolizei» in der Bevölkerung noch immer weit verbreitet ist, lautet die rechtliche und organisatorische Be-

zeichnung des Polizeikorps seit über 10 Jahren «Transportpolizei». Ebenfalls zu erwähnen ist, dass die Einsatzkräfte der Transportpolizei die zweijährige Ausbildung zum Polizisten bzw. zur Polizistin mit eidg. Fachausweis zusammen mit ihren Kolleginnen und Kollegen der Kantonspolizeien an einer anerkannten Polizeischule der Schweiz absolvieren.

Organisation und Aufgaben

Das heutige Korps der Transportpolizei zählt rund 220 ausgebildete Polizistinnen und Polizisten und ist als Geschäftsbereich «Security & Transportpolizei» fester Bestandteil der SBB.

Der Leiter von Security & Transportpolizei und somit Kommandant der Transportpolizei ist Oberst Michael Perler. Das Kommando der Transportpolizei befindet sich in Bern. Die operative Drehscheibe ist jedoch mit dem Standort der Einsatzleitzentrale in Olten. Dort werden rund um die Uhr sämtliche Notrufe sowie andere Meldungen auf der Nummer 0800 117 117 entgegengenommen und die Polizistinnen und Polizisten der Transportpolizei in der ganzen Schweiz disponiert.

Als spezialisierte Polizei sorgt die Transportpolizei mit insgesamt 13 Stützpunkten in allen Landesteilen der Schweiz für Sicherheit und Ordnung im öffentlichen Verkehr. Beaufsichtigt vom Bundesamt für Verkehr (BAV), arbeitet sie dabei eng mit dem Zugpersonal, anderen Polizeikorps und privaten Sicherheitsdiensten zusammen. Die eingesetzten Polizistinnen und Polizisten verfügen dazu über die erforderlichen polizeihoeheitlichen Kompetenzen gemäss Bundesgesetzgebung. In täglichen Patrouillendiensten stehen die Polizistinnen und Polizisten der Transportpolizei in direktem Kontakt mit den Reisenden in den Zügen sowie mit den Kundinnen und Kunden an und in den Bahnhöfen. Auch an Grossanlässen im Umfeld des öffentlichen Verkehrs gewähren sie die Sicherheit.

Aufgrund von Veränderungen der Sicherheitslage und den steigenden Anforderungen an eine Sicherheitspolizei, verfügt die Transportpolizei mittlerweile über diverse Fachstellen, welche zusätzlich für Spezialaufgaben verantwortlich sind:

→ Das eigene **Lagezentrum** ist in ständigem Austausch mit den Polizeikörpern der Schweiz und des nahen Auslands. Laufend werden so aus verschiedenen Quellen Lagedaten erhoben, um einen optimalen und lageorientierten Einsatz der Einsatzkräfte zu ermöglichen.

→ Die **Fachstelle Video & Graffiti** ist spezialisiert auf die Bekämpfung und Verhinderung von Vandalismus. Mithilfe von technologisch modernsten Einsatzmitteln können sie Unregelmässigkeiten und strafbare Handlungen im Gleisbereich unverzüglich erkennen und eine Intervention von Einsatzkräften auslösen. Dank eines weit ausgebauten Netzes von Videoüberwachungen in Zügen und in Bahnhöfen ist es zudem möglich, nach erfolgten Straftaten sachdienliche Beweismittel einzusehen bzw. zu sichern.

→ Die **Polizeidiensthunde** sind in die zwei Kategorien Schutzhunde und Sprengstoffspürhunde aufgeteilt. Beide stehen in den Zügen und auf dem Bahngelände präventiv im Einsatz. Die Sprengstoffspürhunde unterstützen die Einsatzkräfte insbesondere bei Verdacht auf explosive Stoffe. Da die Sprengstoffspürhundeführerinnen und -führer zudem nach Schweizer Standard ausgebildete Erstabklärerinnen und Erstabklärer für explosive Stoffe sind, tätigen sie im Ernstfall weitere Abklärungen und setzen dabei technische Hilfsmittel für die Objektuntersuchung ein. Sowohl im Einsatz als auch in der Ausbildung stehen sie dabei in engem Austausch mit den Spezialistinnen und Spezialisten der Schweizer Kompetenzzentren.

→ Die Mitglieder der **Einsatzgruppe Genesis** profitieren von zusätzlichen Weiterbildungen in Einsatzkompetenzen und im Ordnungsdienst. Sie verfügen darüber hinaus über spezielle Fachkompetenzen in der Bekämpfung von Taschendiebstählen und sind deshalb oftmals auch zivil unterwegs.

→ Die Abteilung **Corporate Security** ist federführend beim Erlass von Security-Vorgaben zum Schutz der SBB vor böswilligen Eingriffen und Bedrohungen

von aussen. Mit drei Fachbereichen sorgt sie für die Gewährleistung der Unternehmenssicherheit im Bereich Security:

- Der Bereich «Ermittlung» befasst sich schwerpunktmässig mit den Themen «Fälschung und Betrug» sowie «Bedrohungsmanagement».
- Der Bereich «Physische Sicherheit» sorgt mit vorbeugenden baulichen und technischen Massnahmen für den Schutz vor Ereignissen, die durch Personen in böswilliger Absicht gegen Mitarbeitende, Kundinnen und Kunden oder auch Anlagen der SBB begangen werden.
- Der Bereich «Prävention» (*siehe Artikel «Gut informiert – sicher unterwegs!», Seite 6*) ist zuständig für die Themen Gewalt- und Kriminalprävention im Bahnumfeld. Das Präventionsprogramm «RailFair» ist integraler Bestandteil davon.

Aber nicht nur die Sicherheitslage, sondern auch die epidemiologische Lage hat die Polizistinnen und Polizisten der Transportpolizei in den letzten Jahren besonders gefordert. Während des Lockdowns und speziell während der Maskenpflicht-Phasen im öffentlichen Verkehr waren sie täglich an vorderster Front mit der Durchsetzung der Massnahmen beschäftigt und wurden dabei teilweise mit sehr hoher Aggressivität konfrontiert. Die Fälle von Gewalt und Drohungen gegen Beamte stiegen bei der Transportpolizei in den Jahren 2020 und 2021 markant.

Zukünftige Herausforderungen

Die Transportpolizei ist eine wichtige Säule im Sicherheitsverbund Schweiz und arbeitet eng und erfolgreich mit diversen Partnerorganisationen und Behörden zusammen. Die Regelung der Zusammenarbeit mit anderen kantonalen Polizeibehörden wird in einzelnen Vereinbarungen festgehalten. Zurzeit bestehen mit 16 Kantonen solche Vereinbarungen, was die Übersicht und Umsetzung für die Front-Einsatzkräfte nicht immer einfach macht.

Zudem stellt die Positionierung und Einordnung der Transportpolizei innerhalb der Schweizer Polizeilandschaft immer noch eine Herausforderung dar. Die SBB ist eine spezialgesetzliche Aktiengesellschaft, deren Aktien sich vollumfänglich im Eigentum des Bundes befinden. Deshalb wird zuweilen die Transportpolizei als bundesnahe Organisation und somit als behördenähnlich eingestuft. Im Umkehrschluss wird genauso häufig der fehlende Behördenstatus als Argument für einschränkende Kompetenzen genutzt. In diesem Spannungsfeld und Interessenkonflikt ist es immer wieder herausfordernd, den Erwartungen von Politik, Behörden und Bevölkerung gerecht zu werden.

Das Bundesgesetz über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr (BGST) erlaubt grundsätzlich allen öffentlichen Transportunternehmen, eine eigene Transportpolizei zu betreiben. Die SBB Transportpolizei ist bis heute schweizweit das einzige Transportpolizeikorps und gilt als solches in der Schweizer Polizeilandschaft als zuverlässiger Partner. Auch deshalb ist sie in unterschiedlichsten nationalen Gremien vertreten, unter anderem in der Schweizerischen Vereinigung Städtischer Polizeichefs, im Führungsstab Polizei, in der Eidg. Prüfungskommission Polizist/in EFA, in Polizeitechnik und -informatik Schweiz sowie im Schweizerischen Polizei-Institut. Es ist der SBB Transportpolizei ein Anliegen, dass dies auch weiterhin so bleibt. Dazu ist jedoch eine Anpassung des Bundesgesetzes erforderlich. Mit den aktuellen Personalressourcen können viele Aufträge nicht durch Polizistinnen und Polizisten der Transportpolizei erledigt werden. Häufig muss auf die örtlich zuständige Polizei und andere Sicherheitskräfte zurückgegriffen werden. Ziel ist ein genügend grosser Personalkörper der Transportpolizei, um selbst eine schweizweit flächendeckende Grundversorgung und eine zeitnahe Interventionsfähigkeit im öffentlichen Verkehr sicherstellen zu können.

Die Herausforderungen der Verkehrssicherheit

Mit der Kampagne «*Meno fatica, più attenzione*» (etwa: «Weniger Anstrengung, mehr Aufmerksamkeit») soll im Tessin die Bevölkerung für eine «friedliche Koexistenz» zwischen den verschiedenen Zweiradfahrern und den übrigen Verkehrsteilnehmern sensibilisiert werden.

Der Bereich Strassenverkehrssicherheit ist ebenso gross wie komplex. Hier geht es nicht nur um die Einhaltung der einschlägigen Regeln, sondern auch um eine ganze Reihe von spezifischen Straftaten, vom Auto-, Motorrad- und Velodiebstahl über den Versicherungsbetrug bis hin zu Tötlichkeiten bei Konfliktsituationen im Strassenverkehr und vielen weiteren mehr oder weniger gravierenden Delikten.

Ein derart weitgespanntes und in zahlreiche unterschiedliche, aber zugleich eng miteinander verwobene Aspekte aufgesplittertes Problemfeld ist nicht leicht zu überschauen. Daher ist es auch keine leichte Aufgabe herauszufinden, wo Investitionen in die Prävention am ehesten sinnvoll und welches die am besten geeigneten Massnahmen zur Eindämmung bzw. Vorbeugung bestimmter Phänomene sind.

Gegenseitiger Respekt ist unerlässlich

Wie in vielen Bereichen unseres Lebens spielt auch im Strassenverkehr der

Respekt eine bedeutende Rolle. Um ein friedliches Neben- und Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmer zu erreichen, sind nämlich sowohl das Respektieren der Verkehrsregeln als auch der zwischenmenschliche Respekt unerlässlich.

Wir leben in einer sich ständig wandelnden Gesellschaft, in der sich viele Gegebenheiten innerhalb weniger Jahre radikal verändern können. Deshalb kann es immer wieder vorkommen, dass auf eine Änderung einer äusseren Situation keine entsprechende Anpassung des Verhaltens folgt – weil es häufig keine «Gebrauchsanleitung» dafür gibt. Viele Menschen nehmen Neuerungen oft einfach hin, ohne sich Gedanken darüber zu machen, wie diese am besten gehandhabt werden sollten. Diese Haltung birgt die Gefahr, dass neue, bis dahin unbekannte Probleme entstehen.

Das lässt sich im Strassenverkehr beispielsweise sehr gut am Aufkommen des Mobiltelefons – und später des Smartphones – ablesen: Mobiltelefone haben im Zuge ihrer zunehmenden Ausbreitung in unserem Alltag und aufgrund des parallel dazu steigenden Potenzials ihrer unsachgemässen Nutzung die Gefahr der Ablenkung beim Fahren und damit das Unfallrisiko deutlich erhöht.

Ein weiteres Beispiel ist der grosse Wandel im Bereich der Elektromobilität, der im Tessin seit 2019 mit besonderer Aufmerksamkeit, vor allem mit

Blick auf die Prävention, verfolgt wird. Hier hat sich nämlich gezeigt, dass sich mit der Einführung zahlreicher neuer Trendfahrzeuge (Elektrofahrrad, E-Bike, E-Scooter, Segway usw.) die Mobilität im Allgemeinen und das Zusammenspiel dieser neuen Verkehrsmittel im Speziellen verkomplizieren können.

Auswirkungen der Pandemie auf die Mobilität

Wie viele Bereiche unseres Lebens wurde auch die Nutzung dieser neuen Transportmittel von der Pandemie stark beeinflusst: Es entstand in der Tat ein bis dahin kaum vorstellbar grosser Markt für Elektro-Zweiräder.

Nach Angaben der Schweizerischen Fachstelle für Velo und E-Bike (SFVE) gab es im Jahr 2020 einen regelrechten Boom bei den Zweirädern (+24,4%); der Gesamtwert dieses Marktsegments kann damit auf knapp 2,4 Milliarden Franken beziffert werden. Zwar war 2021 gegenüber dem Vorjahr ein Rückgang beim Verkauf von Fahrrädern insgesamt zu verzeichnen, aber der Absatz von neuartigen Zweiradmodellen und insbesondere von E-Bikes stieg weiter, auf rund 187'000 Stück (+9,4%): Praktisch jedes dritte Velo in der Schweiz ist also ein Elektrovelo.

Die beschleunigende Wirkung der Pandemie auf einen scheinbar unaufhaltsamen, aber langsamen Wandel hat zu einer Reihe von dynamischen Entwicklungen geführt, die die Bevölkerung unvorbereitet getroffen haben.

Die folgenreichste dieser Entwicklungen ist sicherlich das oft schwierige Aufeinandertreffen von E-Bike- und E-Scooter-Fahrern mit anderen Verkehrsteilnehmern, sowohl auf Stadtstrassen als auch an Orten, an denen solche Begegnungen bis anhin nie oder höchst selten stattfanden, z.B. auf Wanderwegen in den Bergen.

Die Kampagne «*Meno fatica, più attenzione*»

Um die Voraussetzungen für eine «friedliche Koexistenz» zwischen allen Verkehrsteilnehmern zu schaffen, wurde

Autor

Renato Pizolli

Beauftragter für Kommunikation und Prävention bei der Kantonspolizei Tessin





Um die Voraussetzungen für eine «friedliche Koexistenz» zwischen allen Verkehrsteilnehmern zu schaffen, wurde die Präventionskampagne «Meno fatica, più attenzione» ins Leben gerufen.

die in drei Phasen gegliederte Präventionskampagne «**Meno fatica, più attenzione**» ins Leben gerufen.

Die erste Phase war auf **Information** fokussiert. Mithilfe von Übersichtstabellen und einer Reihe gezielter Massnahmen wurde die Bevölkerung umfassend über die geltenden Vorschriften für die verschiedenen Fahrzeugtypen, die Anforderungen für das Führen der einzelnen Fahrzeuge sowie die gesetzlichen Einschränkungen bei deren Nutzung informiert, ergänzt durch Empfehlungen für ihren korrekten Einsatz. Insbesondere wurde ein leicht lesbares, tabellarisch gestaltetes Infoblatt grossflächig verteilt.

In der zweiten, auf **praktische Anleitung** ausgerichteten Phase wurde mithilfe von Video- und Radio-Spots gezeigt und erläutert, wie man sich mit den

neuen Zweiradfahrzeugen in verschiedenen Verkehrssituationen korrekt verhält. Dabei standen sachliche, also verhaltensbezogene und technische Aspekte deutlich im Vordergrund; die emotionale Dimension spielte kaum eine Rolle.

Die dritte Phase, die derzeit läuft, konzentriert sich auf die **Prävention** im Sinne einer gezielten Anregung zu korrektem Verhalten – indem das Verständnis für das eigene Verhalten vertieft wird. In dieser Phase sind die emotionalen Aspekte wichtiger, und die bevorzugten Kanäle für die Verbreitung der relevanten Botschaften sind die Sozialen Medien.

Ein attraktiver Markt – auch für Diebe

Ein florierender und rasch wachsender Markt birgt immer auch die Gefahr von

Fehlentwicklungen. Ein gutes Beispiel dafür ist der Handel mit gestohlenen E-Bikes. So erhielt die Kantonspolizei auch 2022 zahlreiche Anzeigen wegen Diebstahls von Zweirädern, vor allem von Elektrovelos. Kam vor fünf Jahren ein E-Bike oder E-Scooter auf zehn gestohlene Velos, so liegt dieses Verhältnis heute bei ca. eins zu eins. In konkreten Zahlen: Von (gemäss polizeilicher Statistik bis 31.8.2022) insgesamt 387 gestohlenen Zweiradfahrzeugen waren 148 E-Bikes und 57 E-Scooter.

Die Schnelligkeit, mit der sich diese neuen Trends bei der Kleinkriminalität manifestieren, erfordert eine beträchtliche Reaktionsfähigkeit seitens der Behörden. Denn es ist sehr wichtig, sowohl auf informationstechnischer als auch auf operativer Ebene Korrekturmassnahmen zu ergreifen, um der raschen Zunahme des Phänomens entgegenzuwirken. In diesem Fall hat man in der Schweiz und im Tessin effektiv und schnell gehandelt, indem die Bevölkerung auf verschiedenen Kanälen über die entsprechenden Präventionsmassnahmen informiert und sensibilisiert wurde.

Alles hängt mit allem zusammen

Die Verflechtung von Kriminalität, gesellschaftspolitischen Veränderungen, Wirtschaft und Technologie ist eine Realität, die immer stärker berücksichtigt werden muss, wenn es um Prävention geht. Zwar kann das Hauptziel einer Kampagne darin bestehen, die Strassenverkehrssicherheit zu erhöhen, doch dabei können auch Tipps zum Fahrzeugschutz oder Hinweise auf Gefahren in anderen Bereichen ohne weiteres miteinbezogen werden. Zu diesem Zweck ist die Einbindung interdisziplinärer Gruppen in die Konzeption von Präventionskampagnen von entscheidender Bedeutung. Denn so können den Endnutzern schliesslich alle Informationen geliefert werden, mit denen sie positiv auf ihren Alltag einwirken können.

Grenzenlos! – Die Macht von Ausweispapieren

Seit Jahrhunderten versuchen Staaten, ihre Territorien räumlich zu definieren und ihre Grenzen zu kontrollieren und zu schützen. Normalerweise können die Grenzen nur mit anerkannten Reisedokumenten überschritten werden. Mit dem Schengener Übereinkommen vom 26. März 1995 begann in Europa zwar ein Prozess, die Grenzkontrollen sukzessive aufzulösen und die Reisefreiheiten zu vergrössern; doch dadurch wird die Bedeutung von Ausweispapieren keineswegs geringer.

Der Reisepass ist nach wie vor das wichtigste Mittel für Menschen, ihre Identität zu belegen und sich damit über die Grenzen des eigenen Landes hinaus bewegen zu können. Doch nicht jeder Reisepass hat die gleiche Bedeutung bzw. den gleichen Wert. Es gibt Dokumente, mit denen man sich privilegiert überall auf der Welt nahezu frei bewegen kann, und andere, die einem fast jegliche Mobilität verwehren. Die Nationalität hat dabei einen enormen Stellenwert. Wer nicht zu den Privilegierten gehört, sich aber frei bewegen möchte, könnte also dazu verleitet werden, mit einer falschen Identität die Privilegien einfach vorzutauschen. So entsteht ein Markt für gefälschte Dokumente.

Lage in der Schweiz

In der Schweiz werden jährlich um die 4000 gefälschte und missbräuchlich

verwendete Dokumente durch die Kantonspolizeien, das Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit, das Eidgenössische Departement für äussere Angelegenheiten sowie das Staatssekretariat für Migration festgestellt. Die Feststellungen der letzten Jahre sind mit Ausnahme der Corona-Jahre relativ stabil. Es werden in über zwei Dritteln der Fälle Führerausweise, Identitätskarten und Reisepässe gefälscht. Schweizer Dokumente machen dabei lediglich einen Anteil von unter sechs Prozent der Fälschungen aus. Die Motive für Urkundenfälschungen sind vielfältig. Die Fälschung eines Dokuments ist meist nicht Selbstzweck, sondern bildet die Grundlage für unterschiedliche Straftaten: Von der illegalen Migration über diverse Betrugsdelikte bis zum Terrorismus werden gefälschte Dokumente zum Vortauschen einer anderen Identität und zur Gewährleistung der eigenen Mobilität genutzt.

Präventive Massnahmen in der Schweiz

Aufgrund der rechtlichen Grundlagen und der Zuständigkeit bei der Verfolgung und Bekämpfung der Urkundenkriminalität ergibt sich ein vielschichtiges Bild der präventiven Massnahmen in der Schweiz. Die Prävention gliedert

sich in drei Teile: Den Grundpfeiler bildet die Herausgabe von sicheren Dokumenten, die den neuesten Technologie-Standards entsprechen. Der zweite Pfeiler ist die Ausbildung und die Schulung der kontrollierenden Personen. Und schliesslich sind die Analyse der Fälschungszahlen und die Bereitstellung von Informationen für die Ausweiskontrolle wichtige Präventionsmittel im Kampf gegen Fälschungen, um Fälschungsschwerpunkte und -tendenzen rechtzeitig erkennen zu können.



«Die Schweiz hat kürzlich einen neuen Reisepass erhalten, und die neue Identitätskarte wird im kommenden Jahr eingeführt.»

Ausgabe sicherer Dokumente

Die Herstellung und Ausgabe der Schweizer Identitäts- und Legitimationsdokumente sind auf verschiedene Stellen verteilt. So werden die Identitätskarte und der Pass vom Bundesamt für Polizei fedpol entwickelt und vom Bundesamt für Bauten und Logistik konfektioniert, personalisiert und an die Bürger und Bürgerinnen versandt. Der

Autor

Stephan Mentzel

arbeitet seit 2018 als Fachexperte Ausweise bei fedpol im Bereich Technologie und Entwicklung Ausweise





«Die Sicherheitstechniken und Vorschriften sind einer ständigen Entwicklung unterworfen, auch um Fälschern möglichst einen Schritt voraus zu sein.» (Screenshot aus dem Video zum neuen Schweizer Pass)

Führerausweis liegt in der Verantwortung des Bundesamtes für Strassen, und die aufenthaltsrechtlichen Dokumente werden vom Staatssekretariat für Migration ausgestellt. Die verantwortlichen Behörden arbeiten bei der Erstellung neuer Ausweise eng mit den Herstellerfirmen zusammen und pflegen einen intensiven Austausch untereinander. Strenge Rahmenbedingungen, unter anderem von der internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) und in Europa der EU vorgegeben, bilden einen einheitlichen und hohen Sicherheitsanspruch an Ausweise.

In der globalisierten Welt begegnen uns aber nicht nur Ausweise nach Schweizer Standard, sondern Dokumente jeglicher Art und aus den entferntesten Ländern. Die Qualitätsunterschiede sind dabei gewaltig. Insbesondere die verschiedenen Dokumententypen weisen grosse Unterschiede auf. Die Vorgaben der ICAO sind Empfehlungen und geben einen Mindeststandard für Dokumente vor. Schlussendlich

entscheidet aber die Schweiz, welche Dokumente sie als ausreichend sicher anerkennt und zur Einreise und zum Aufenthalt in der Schweiz akzeptiert.

Die Sicherheitstechniken und Vorschriften sind einer ständigen Entwicklung unterworfen, auch um Fälschern möglichst einen Schritt voraus zu sein. So werden mehr und mehr Ausweise auch mit digitalen Sicherheitsmerkmalen ausgerüstet, seien es in elektronischen Chips gespeicherte Daten oder aufgedruckte QR-Codes, welche digital signiert sind. Zudem wird aktuell seitens ICAO eine neue Klasse von Reiseausweisen definiert: die sogenannten «Digital Travel Credentials», welche je nach Ausprägung mit oder ohne Reisepass Verwendung finden sollen.

Auch die Schweiz hat kürzlich einen neuen Reisepass erhalten, und die neue Identitätskarte wird im kommenden Jahr eingeführt. Nach über 20 Jahren unverändert im Einsatz, wird sie vollständig neugestaltet und mit den neuesten Sicherheitsmerkmalen aus-

gestattet. Dies ist notwendig, da handelsübliche Drucker (tinten- und toner- verarbeitende Systeme) einen grossen Qualitätssprung gemacht haben und Sicherheitsmerkmale immer mehr im Internet und im Darknet verfügbar sind. Mit der Rundumerneuerung der Schweizer Ausweise kann deren legendäre Fälschungssicherheit auch in den kommenden Jahrzehnten aufrechterhalten und damit ein wesentlicher Beitrag zur Reisefreiheit der Schweizerinnen und Schweizer geleistet werden.

www.schweizerpass.ch

Schulung

Die beschriebene rasante Weiterentwicklung der Reisedokumente im physischen, aber auch im digitalen Bereich bedingt eine umfassende und kontinuierliche Schulung des Kontrollpersonals und der Experten. Nur wer auf dem neuesten Stand der Druck- und Sicherheitstechniken ist, einschliesslich der elektronischen Komponenten, kann effektiv bei der Aufdeckung von

Fälschungen mitwirken. Die Schulung der Grundkenntnisse liegt dezentral in der Verantwortung der jeweiligen Behörden und unterliegt damit zwangsläufig unterschiedlichen Schwerpunkten. Ab dem Level der Dokumentenexperten erfolgt bei der Polizei eine einheitliche Ausbildung unter Federführung des Schweizerischen Polizei-Instituts unter Einbezug der Kantonspolizeien und des Bundes. Diese Ausbildung wird fortlaufend an die neuesten technologischen Entwicklungen und die Fähigkeiten der Fälscher angepasst.

Analyse und Informationsausgabe

Für eine zielgerichtete Kontrolle und den Abgleich von Dokumenten benötigt man Informationen zu echten Dokumenten sowie Analysen zu Fälschungstrends und Schwerpunkten. Fedpol betreibt dazu die Datenbank ARKILA mit Informationen zu authentischen Dokumenten und die Datenbank FRAUDE zur Erfassung von Fälschungen.

In der Datenbank ARKILA sind über 4000 echte Dokumente aus der ganzen Welt bildlich dokumentiert und die Druck- und Sicherheitstechniken beschrieben. Die Datenbank steht allen Kontrollbehörden in der Schweiz kostenfrei zur Verfügung. Sie ermöglicht die verlässliche Kontrolle auch von nicht oder wenig bekannten Dokumenten und gibt Informationen zu Neuigkeiten und Veränderungen in der Dokumentenwelt.

Die Datenbank FRAUDE dagegen beinhaltet Informationen zu gefälschten oder missbräuchlich verwendeten Dokumenten. Diese werden durch die Schweizer Kontrollbehörden in die Datenbank eingegeben. Die anschließende Analyse der Daten erfolgt durch fedpol. In einem quartalsmässig erscheinenden Bericht werden die Fälschungsschwerpunkte und Trends in der Schweiz präsentiert und Hinweise zu potentiell gefährdeten Dokumenten gegeben. Weiterhin wird ein jährlicher Bericht erstellt, der die Gesamtent-

wicklung von einem Jahr zum nächsten darstellt. Der transparente Austausch der Erkenntnisse auf nationaler und internationaler Ebene ist notwendig, um die Kräfte zu bündeln und den Wissenstand hochzuhalten. Diese Erkenntnisse fliessen auch in die Produktion und Ausstellung von Schweizer Ausweisen mit ein.

Fazit

Durch die hohe Qualität der Schweizer Dokumente und die stetige Weiterentwicklung unter Einbezug der neuesten Technologien leisten die Schweizer Behörden einen wichtigen Beitrag zur Integrität der Identität und der Rechte der Bürgerinnen und Bürger der Schweiz, die so von einer grossen Reisefreiheit profitieren können. Der hohe Ausbildungsstandard, gepaart mit stetig aktuellen Trendanalysen, gewährleistet einen hohen und zielgerichteten Kontrollstandard innerhalb der Schweiz und damit einen wertvollen Beitrag zur inneren Sicherheit der Schweiz.

«Sind Sie hart an der Grenze, Herr Bartenschlager?»

Ein Interview mit Urs Bartenschlager, dem Chef Strafverfolgung des Bundesamts für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG), über Aufgaben, Kompetenzen und Kooperationen im Kampf gegen juristische Grenzüberschreitungen bei Grenzüberschreitungen.

Herr Bartenschlager, danke, dass Sie sich für ein Interview zur Verfügung stellen. Beim Thema «Mobilität» liegt es nahe, dass das Thema Zoll und Grenzsicherheit aufgegriffen wird. Können Sie uns zum Einstieg erst Ihre Funktion im Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit und Ihren Werdegang erläutern?

Sehr gerne, das ist auch für mich eine willkommene Gelegenheit, unsere Tätigkeiten im Bereich der Strafverfolgung einem interessierten Publikum näher zu bringen. Ich bin seit Juli 2018 beim Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) tätig. Als Chef Strafverfolgung und Vizedirektor leite ich die Strafver-

folgung beim BAZG mit schweizweit rund 190 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Meinen beruflichen Werdegang startete ich bei der Polizei. Nach absolvierter Polizeischule und Erwachsenenmatur habe ich an der Universität Basel Jurisprudenz studiert. Und nach dem Studium übernahm ich die Leitung der Kriminalpolizei bei der Kantonspolizei Solothurn. Diese Funktion hatte ich während knapp zwölf Jahren inne, also bis zu meinem Wechsel zum BAZG. In dieser Zeit habe ich auch Kontakte zur SKP geknüpft.

Die Strafverfolgung des BAZG ist nicht allgemein bekannt. Können Sie uns den Direktionsbereich Strafverfolgung und dessen Aufgaben etwas näherbringen?

Das BAZG ist unter anderem auch als Strafverfolgungsbehörde des Bundes tätig. Dabei sind wir für den Vollzug der strafrechtlichen Bestimmungen in zahl-



Urs Bartenschlager, Vizedirektor im Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit

reichen Gesetzen zuständig. Das Tätigkeitsgebiet ist folglich sehr breit, wir vollziehen beispielsweise Aufgaben aus dem Zollrecht, dem Mehrwertsteuergesetz und dem Tabakgesetz, aber auch Aufgaben in den Bereichen Artenschutz, Kulturgüter, Mineralölsteuer und Alkoholsteuer. Der Vollzug dieser zahlreichen und vielfältigen Aufgaben wird natürlich nicht allein vom Bereich Strafverfolgung wahrgenommen. Wir arbeiten hier eng mit Kolleginnen und Kollegen aus anderen Bereichen des BAZG zusammen. Die Strafverfolgung konzentriert sich auf die Untersuchung von grösseren und komplexeren Widerhandlungen gegen die Strafbestimmungen im Zuständigkeitsbereich des BAZG.

Eine der Besonderheiten ist, dass wir nach Verwaltungsstrafrecht arbeiten und der gesamte Kernprozess im Direktionsbereich Strafverfolgung zusammengefasst ist. Das heisst, wir führen von der ersten Informationsverarbeitung bei der Vorermittlung bis zu einer allfälligen Anklagevertretung vor dem zuständigen Gericht alle Verfahrensschritte selbst aus. Wie bereits erwähnt, arbeiten rund 190 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei der Strafver-

folgung des BAZG. Sie sind in allen Landesteilen präsent und decken alle Landessprachen ab.

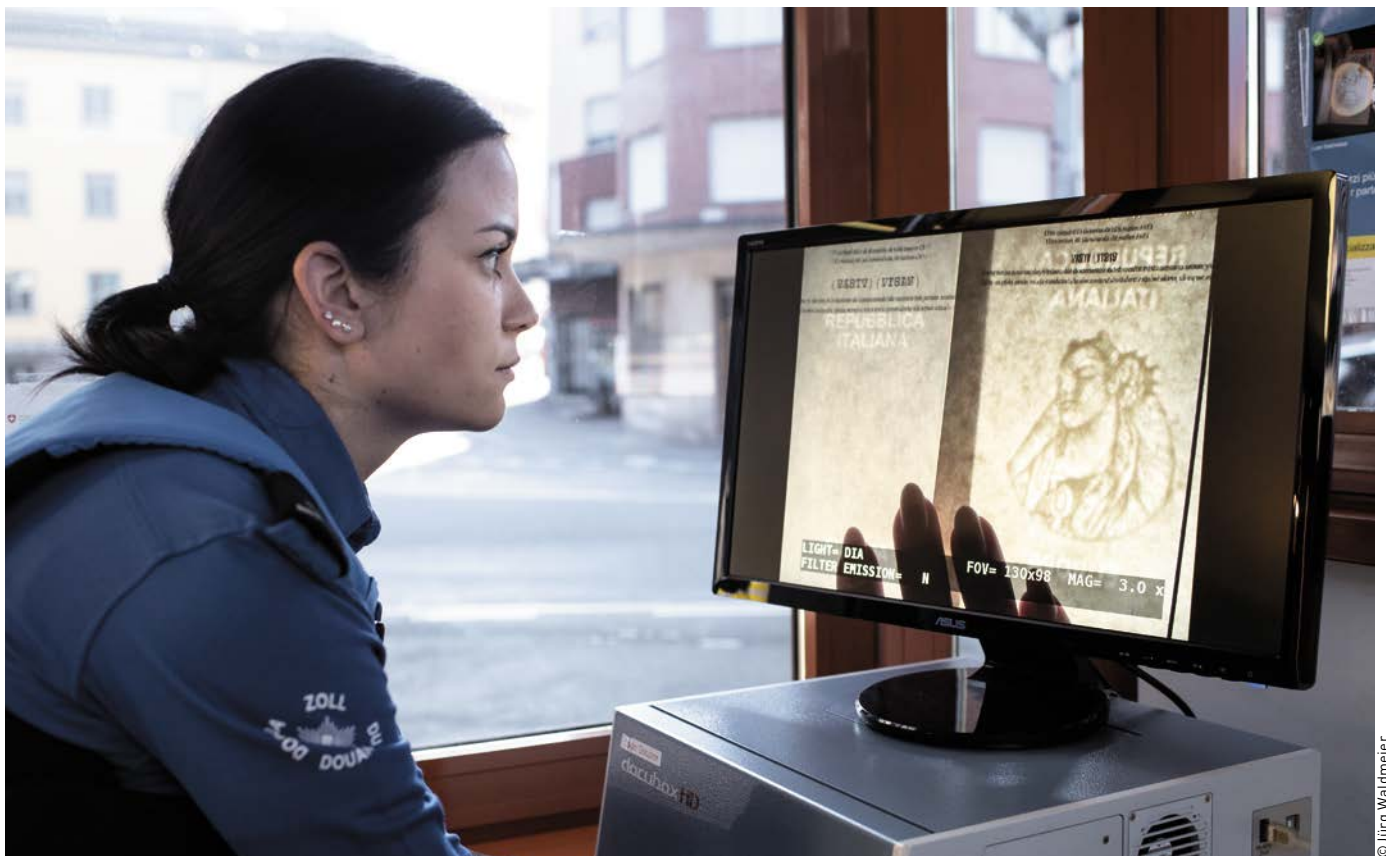
Das BAZG heisst erst seit kurzer Zeit so. Die Umbenennung hat inhaltliche Gründe. Können Sie uns sagen, welche Aufgaben und Kompetenzen sich geändert haben, und weshalb?

Seit dem 1. Januar 2022 heisst die ehemalige Eidgenössische Zollverwaltung nun Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit. Der neue Name bringt die – notabene unverändert gebliebenen – Kernaufgaben unserer Behörde, die Zollaufgaben und den Grenzschutz, besser zum Ausdruck. Die Umbenennung wurde im Zuge einer umfassenden Transformation hin zu einer aufgabenorientierten Organisation vorgenommen. Schlüsselement dieser Transformation ist das Digitalisierungsprogramm «DaziT». Das Wort «DaziT» setzt sich zusammen aus «Dazi», dem rätoromanischen Wort für Zoll, und «T» für «Transformation». Die Transformation des BAZG baut auf zwei Pfeilern auf, einerseits auf der Vereinfachung und Digitalisierung der Prozesse und andererseits auf der organisatorischen Weiterentwicklung. Auch die Anpas-

sung der Rechtsgrundlagen ist ein wichtiger Bestandteil der Weiterentwicklung. Das neue Zollrecht befindet sich nach der vom Bundesrat Ende August 2022 verabschiedeten Botschaft derzeit in der parlamentarischen Beratung. Im Bereich der Strafverfolgung sieht das neue Zollrecht die Möglichkeit für Käufe unter fiktivem Namen und verdeckte Fahndungen im virtuellen Raum vor. Diese Befugnisse sind erforderlich, weil die starke Zunahme des Onlinehandels auch die Strafverfolgung des BAZG vor neue Herausforderungen stellt.

Inwiefern spielt unser Thema «Mobilität» bei der Strafverfolgung eine Rolle?

Die verfolgten Widerhandlungen haben bei uns immer einen Bezug zur Grenze, zum Grenzverkehr, letztlich im doppelten Wortsinn: zu Grenzüberschreitungen. Es geht beispielsweise darum, dass Waren über die Grenzen gebracht werden und dabei entweder geschuldete Abgaben in Form von Zollabgaben oder Steuern hinterzogen und so Wirtschaft und Staat geschädigt werden. Oder es geht um Lebensmittel, oftmals Fleischwaren, welche über die Grenze gebracht werden, ohne dass die erforderlichen



© Jürg Waldmeier

«Die verfolgten Widerhandlungen haben bei uns immer einen Bezug zur Grenze, zum Grenzverkehr, letztlich im doppelten Wortsinn: zu Grenzüberschreitungen.»

Hygienevorschriften eingehalten werden, etwa in Bezug auf die Kühlung. Hier leistet das BAZG einen direkten Beitrag zum Gesundheitsschutz der Konsumentinnen und Konsumenten. Einen unmittelbaren Bezug zum Thema «Mobilität» haben auch andere Waren, die zum Teil auch im Reiseverkehr in die Schweiz importiert werden, etwa der illegale Import von bedrohten Tier- und Pflanzenarten bzw. von daraus hergestellten Produkten, wie Elfenbeinwaren, Shatooschals oder Potenzmittel aus Nashornhorn. Hier geht es primär um den Schutz dieser Arten. All diese Themen eint, dass die Waren oft sehr lange unterwegs sind, bevor sie in die Schweiz gebracht werden.

Welche Schwerpunkte setzt die Strafverfolgung des BAZG?

Die aktuellen Schwerpunkte in der Strafverfolgung liegen derzeit in den Berei-

chen Fleischwaren, Wasserpfeifentabak und Heilmittel, aber auch beim Artenschutz und der Kabotage, also illegalen Inlandtransporten. Die Schwerpunkte können sich natürlich immer wieder ändern. Sie sind lageabhängig und werden auch durch die Prioritäten von Bevölkerung, Wirtschaft und Staat bestimmt.

Wie arbeitet das BAZG mit anderen Strafverfolgungsbehörden zusammen?

Wir denken da an die Kapos, an die Transportpolizei oder auch an fedpol.

Das BAZG arbeitet eng mit seinen Partnerbehörden beim Bund und bei den Kantonen zusammen. Die Zusammenarbeit mit den Kantonspolizeien wird im Rahmen von sogenannten Kantonsvereinbarungen geregelt. Im Rahmen von solchen Vereinbarungen wird einzeln festgelegt, welche Kompetenzen der jeweilige Kanton an das BAZG delegiert, also welche Aufgaben vom BAZG

dann für den Kanton wahrgenommen werden. Solche Kantonsvereinbarungen bestehen heute mit den meisten, aber nicht mit allen Kantonen. Im Bereich der Strafverfolgung arbeiten wir fallbezogen mit Partnerbehörden in der Schweiz und im Ausland zusammen, etwa im Rahmen der Amts- oder Rechtshilfe. Regelmässige Zusammenarbeit pflegen wir mit dem Bundesamt für Polizei fedpol, den Kantonspolizeien, ausländischen Zoll- und Polizeibehörden und je nach Themengebiet auch mit anderen Bundesämtern wie zum Beispiel dem Bundesamt für Lebensmittelsicherheit und Veterinärwesen (BLV) im Bereich des Artenschutzes. In jüngerer Vergangenheit haben wir auch vermehrt mit einzelnen Polizeikörpern im Rahmen der Bekämpfung von Strukturkriminalität zusammengearbeitet.

Der Durchschnittsbürger kommt mit dem Zoll in der Regel bei Reisen in Kontakt.

Inwiefern haben Bürgerinnen und Bürger auch eine Holschuld, sich über die geltenden Vorschriften zu informieren? Findet seitens BAZG auch eine proaktive Information im Sinne der Prävention statt?

Das BAZG stellt auf seiner Webseite umfassende Informationen für die Bevölkerung wie auch für die Wirtschaft zur Verfügung. Zudem haben wir eine Auskunftszentrale, die Fragen zur Ein- und Ausfuhr von Waren in mehreren Sprachen beantwortet. Aber ja, wer Waren in die Schweiz einführen möchte, ist grundsätzlich dazu verpflichtet, dies bei der Einreise zu deklarieren. Sich über die geltenden Bestimmungen zu informieren und damit mögliche negative Konsequenzen zu vermeiden, ist folglich ausdrücklich zu empfehlen. Insofern handelt es sich ein Stück weit schon auch um eine Holschuld.

Das BAZG ist in vielen Bereichen eine Vollzugsbehörde, eine über die Bereitstellung von aktuellen und verlässlichen Informationen hinausgehende Präventionsarbeit gehört nicht zu unseren Kernaufgaben. Das ist darauf zurückzuführen, dass wir im Rahmen von zahlreichen Gesetzen zwar für den Vollzug an der Grenze zuständig sind, aber nicht die fachliche Verantwortung haben. Das lässt sich am Beispiel



«Wer Waren in die Schweiz einführen möchte, ist grundsätzlich dazu verpflichtet, dies bei der Einreise zu deklarieren.»

Artenschutz gut darlegen. Das BAZG kontrolliert die Einfuhr von Waren, welche dem Artenschutz unterliegen, sanktioniert festgestellte Verstöße und arbeitet dabei eng mit dem BLV zusammen. Fachlich zuständig für den Bereich Artenschutz ist jedoch nicht das BAZG, sondern das BLV. Deshalb führt das BLV Präventionskampagnen in diesem Bereich durch. Wie gesagt, stellt das BAZG jedoch eine breite Auswahl an Informationen zur Verfügung. Zudem berichten wir auch immer wieder von bedeutenden oder kuriosen

Aufgriffen und schärfen so das Bewusstsein der Öffentlichkeit für die geltenden Bestimmungen.

Es gibt ja den Spruch «Unwissenheit schützt vor Strafe nicht». Kommt der Ihnen beim BAZG oft in den Sinn?

Nun, wir wenden die geltenden Bestimmungen an. Genau deshalb ist es empfehlenswert, sich über diese zu informieren. Aber es gilt klar zwischen zwei Kategorien von Verstößen zu unterscheiden: Einerseits kommt es gerade im Reiseverkehr fast täglich zu Verstößen, die dann zu Strafverfahren im abgekürzten Verfahren führen können. Das ist für uns Tagesgeschäft, wir haben jedes Jahr eine fünfstellige Anzahl von solchen Verfahren. Andererseits gibt es die komplexeren und aufwändigeren Strafverfahren, welche sich zum Teil auch über mehrere Jahre hinziehen können. Solche Verfahren sind natürlich deutlich seltener. Aber hier setzen wir unsere Schwerpunkte in der Strafverfolgung. Denn genau in diesen Fällen ist eine zum Teil grosse kriminelle Energie vorhanden und der potenzielle Schaden für Bevölkerung, Wirtschaft und Staat umso erheblicher. Diesen Schaden abzuwenden, das ist unsere Aufgabe.



«Im Reiseverkehr kommt es fast täglich zu Verstößen, die dann zu Strafverfahren im abgekürzten Verfahren führen können.»

Die Fragen stellte Chantal Billaud.

Räder, Hufe, Raupen – und manchmal ein Roboter

Die Kantonspolizei Bern ist die grösste Flottenbesitzerin in der Verwaltung des Kantons. Als solche muss sie nicht nur dafür sorgen, dass alle Fahrzeuge jederzeit einsatzbereit sind, sondern auch, dass sie den zukünftigen Anforderungen an Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit gerecht wird.

eingehalten wird. Der dafür zuständige Fachbereich kümmert sich um all diese Angelegenheiten und blickt auch in die Zukunft: Welche Fahrzeuge sind auch zukünftig zweckmässig und wirtschaftlich? Können Kosten gesenkt werden? Viele Fragen, mit denen sich die Mitarbeitenden des Flottenmanagements stetig beschäftigen.

Der Dreh- und Angelpunkt

Der Fachbereich Disposition und Flottenmanagement der Kantonspolizei Bern erbringt Dienstleistungen in den Be-



Der Fachbereich Disposition und Flottenmanagement verwaltet rund 1000 Fahrzeuge der Kantonspolizei Bern.

Kantonspolizei Bern

Autorin & Autoren

Magdalena Rast
Mediensprecherin
Kantonspolizei Bern



zvg

Rolf Müller
Fachbereichsleiter
Flottenmanagement
Kantonspolizei Bern



zvg

Andreas Haruksteiner
Leiter Zentrale
Beschaffungsstelle
Mobilität Kanton
Bern



zvg

Der Fuhrpark der Kantonspolizei Bern umfasst derzeit rund 1000 Fahrzeuge. Sie machen es möglich, im Kantonsgebiet rund um die Uhr und an 365 Tagen im Jahr im Einsatz und innert kürzester Zeit am Ort des Geschehens zu sein. Die betriebliche Mobilität ist für die Kantonspolizei Bern ein zentrales strategisches Thema, denn ohne Mobilität kann sie ihren Auftrag nicht erfüllen. Mit dieser Anzahl an Transportmitteln ist die Kantonspolizei Bern die grösste Flottenbesitzerin in der Verwaltung des Kantons Bern. Daraus ergibt sich eine Verantwortung gegenüber Mensch und Umwelt, die sie wahrnehmen muss.

Zudem erfordert es einiges an Organisation, dass alle Fahrzeuge funktionsfähig und korrekt ausgerüstet sind, den Standorten sinnvoll zugeteilt werden und dass das Beschaffungsbudget

reichen Fahrzeugbeschaffung, Pooling, Reporting, Fahrzeugdisposition, Flotten-, Treibstoff-, Reifen- und Schadenmanagement sowie Fahrzeugliquidation. Er ist nicht nur zuständig für die Flotte der Kantonspolizei Bern, sondern auch für die Verwaltung des Fuhrparks der Ämter und Direktionen im ganzen Kanton. Der Fuhrpark zählt insgesamt rund 1600 Fahrzeuge. Die zentrale Beschaffungsstelle Mobilität stellt die strategische Beschaffung sicher und erstellt den Fahrzeugkatalog für die Kantonale Verwaltung, das Flottenmanagement beschafft die Fahrzeuge und verwaltet sie.

Rahmenbedingungen

Die für fünf Jahre gültigen Rahmenverträge geben vor, welche Einsatzfahrzeuge jeweils beschafft werden. Die

Kantonspolizei Bern hat derzeit Lieferverträge mit AMAG (VW, Audi, Skoda, Seat) und BMW, vereinzelt können auch andere Marken beschafft werden, beispielsweise für die Kriminalpolizei und für den Erhalt der Markenvielfalt, um bei zivilen Fahrzeugen zu gewährleisten, dass sie unerkannt bleiben. Gleichzeitig ist es erstrebenswert, nur wenige verschiedene Marken und Modelle im Fuhrpark zu haben, da es das Handling für die Einsatzkräfte erschweren würde, wenn sie sich bei jedem Dienst auf ein neues Fahrzeug einstellen müssten. Pro Jahr werden rund 120 neue Fahrzeuge angeschafft. Ein Einsatzfahrzeug der stationierten Polizei legt im Schnitt rund 160 000 km und eins der mobilen Polizei rund 240 000 km zurück. Das Budget, das regelmässig überprüft und den Bedürfnissen angepasst wird, liegt bei mehreren Millionen Schweizer Franken.

Fahrzeuge mit und ohne Warnvorrichtungen

Alle Fahrzeuge sind einem fixen Standort zugeteilt. Bei Dienstbeginn einer Gruppe wird entschieden, welche Mitarbeitenden welches Fahrzeug für die bevorstehende Schicht fahren. Sie melden sich bei der Einsatzzentrale an, und diese setzt bei einem Ereignis jeweils das nächste geeignete Transportmittel ein. Die Kantonspolizei Bern verfügt über Fahrzeuge aller Art, der PKW spielt aber natürlich eine zentrale Rolle: Der Fuhrpark zählt mehrere hundert Streifenwagen und zivile Autos.

Die Kantonspolizei Bern hat über 180 Streifenwagen. Diese sind beschriftet und mit der notwendigen Ausrüstung ausgestattet. Drei Streifenwagen sind sogenannte Mobile Einsatzzentralen (MEZ), die es den Einsatzkräften bei Grossereignissen ermöglichen, den Überblick zu behalten. Die Spezialdienste der Kantonspolizei Bern verfügen zudem über rund 160 zivile Einsatzfahrzeuge, die über besondere Warnvorrichtungen verfügen. Diese werden für den jeweiligen Einsatzzweck individuell ausgebaut und ausgerüstet.

Desweiteren gibt es über 100 zivile Einsatzfahrzeuge bei der Grundversorgung, die wie Streifenwagen ausgerüstet sind. Zudem wird der Fuhrpark durch über 200 Fahrzeuge ohne Ausrüstung ergänzt. Diese sind grösstenteils den Fahrzeugpools zugeteilt und unterscheiden sich nicht von anderen Autos auf der Strasse.

Motorräder, Fahrräder & E-Bikes

Nebst Autos werden rund 30 Motorräder eingesetzt. Diese stellen ein besonders flexibles Einsatzmittel dar, das vor allem im Sommer beispielsweise für Passstrassen oder für die Autobahn gut geeignet ist. Es ist sehr wendig und ermöglicht den Einsatzkräften, notfalls an stockendem Verkehr vorbeizufahren. Der Nachteil besteht darin, dass nicht alle Ereignisse durch Motorradpatrouillen bewältigt werden können, da das mitgeführte Einsatzmaterial beschränkt ist. Bei einer Intervention – wie zum Beispiel aufgrund eines Einbruchalarms – fahren immer zwei Motorräder zusammen, auch um den Eigenschutz zu gewährleisten. Wird beispielsweise jemand angehalten, wird eine Patrouille mit einem Streifenwagen für den allfälligen Transport der Person beigezogen.

Ausserdem verfügt die Kantonspolizei Bern über zirka 170 Velos. Rund 80 davon sind E-Bikes. Die Fahrräder kommen als Transportmittel, für den



Das Fahren mit Blaulicht und Sirenen lernen die Polizistinnen und Polizisten bereits in ihrer Grundausbildung.



Die berittene Polizei repräsentiert eine über 100-jährige Tradition.

normalen Polizeidienst, den Einsatz bei der Bike-Police sowie bei den Verkehrsinstruktoren zum Einsatz.

Spezialitäten

Ein PS und vier Hufe

Einzig der Kanton Bern verfügt in der Schweiz über eine berittene Polizei – eine Polizeipatrouille auf Pferden, die in der Stadt Bern unterwegs ist und einige Vorteile bietet: Die Einsatzkräfte sind nahe an den Bürgerinnen und Bürgern, denn die Tiere wecken das Interesse und gewinnen die Aufmerksamkeit der Bevölkerung schnell. Die Reiterpatrouille repräsentiert eine 100-jährige Tradition und schafft gleichzeitig Bürgernähe.

Mobil im Oberland

Das Berner Oberland verfügt über drei Quads. Diese ermöglichen den Gebirgsspezialisten, sowohl im Sommer als auch im Winter mobil zu sein. Im Sommer sind die Quads bereift, im Winter werden anstelle von Pneu Raupen montiert, so dass sie auch im Schnee fahren können.

Spezialfahrzeuge

Ebenso gehören Spezialfahrzeuge für Ordnungsdienstesätze zum Fuhrpark: rund 45 Mannschaftswagen, sechs Sperrgitterfahrzeuge und zwei Wasserwerfer. Die Sperrgitterfahrzeuge



Kantonspolizei Bern

Sechs Sperrgitterfahrzeuge ermöglichen es, Strassen abzusperren.

werden im Ordnungsdienst zum Absperren von Strassen und Flächen genutzt sowie bei Demonstrationen und Veranstaltungen und zum Transport von Personal und Ausrüstung. Zwei mit einem Tank ausgerüstete Lastkraftwagen sind ebenfalls Bestandteil der Flotte: Die sogenannten Wasserwerfer werden gegebenenfalls bei Kundgebungen, Fussballspielen oder anderen Massenveranstaltungen eingesetzt. Die Kantonspolizei Bern verfügt zudem über rund 50 Anhänger und einen Lastwagen für die Logistik. Bei Spezial-

diensten stehen Roboter, zum Beispiel für Entschärfereinsätze, zur Verfügung. Sie werden auf Lieferwagen mitgeführt und ermöglichen den Einsatzkräften, gefährliche Gegenstände aus sicherer Distanz zu handhaben.

Auf dem Wasser

Die Kantonspolizei Bern ist jedoch nicht nur an Land, sondern auch auf dem Wasser unterwegs. Insgesamt 17 Boote ermöglichen es den Spezialisten der Seepolizei, ihren Auftrag auf den Gewässern im Kanton auszuführen.

Ein Blick in die Zukunft

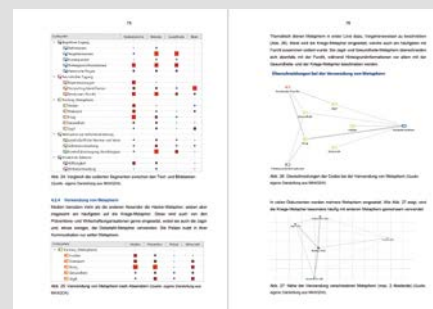
Der Fuhrpark der Kantonspolizei Bern umfasst also eine Vielzahl von verschiedensten Fahrzeugen, und die Koordination von «Rädern, Hufen und Raupen» bedingt eine enge Zusammenarbeit aller Beteiligten. In Zukunft setzt die Kantonspolizei vor allem auf Fahrzeuge mit alternativen Antrieben. Allein in diesem Jahr werden 16 zusätzliche vollelektrische Fahrzeuge beschafft: Schliesslich ist geplant, dass die Verbrenner dadurch längerfristig abgelöst werden. Aus diesem Grund wurde eine Mobilitätsstrategie entwickelt, die das umfangreiche Thema «Betriebliche Mobilität» ganzheitlich angeht.

Im Rahmen dieser Strategie wurde definiert, die betriebliche Mobilität der Kantonspolizei Bern bis zum Jahr 2035 zu 70% durch erneuerbare Energieträger abzudecken. Es ist davon auszugehen, dass die Entwicklungen im

Bereich der Batterie- und Fahrzeugtechnologie in den kommenden Jahren immer grössere und teilweise rasante Fortschritte machen werden. Deshalb wird das Marktangebot laufend beobachtet und geprüft, inwiefern andere Fahrzeuge die Anforderungen erfüllen, die an ein Dienstfahrzeug gestellt werden, so dass die Einsatzfähigkeit stets gewährleistet ist und der Umstieg auf alternativen Antrieb dennoch gelingt. Denn langfristig ist eine vollständige Umstellung auf E-Mobilität durchaus realistisch und sogar unumgänglich. Es ist klar, dass diese Umstellung nicht von heute auf morgen gelingt, denn die Kantonspolizei Bern muss in der Lage sein, den Betrieb mit den vorhandenen Mobilitätsmitteln jederzeit aufrechtzuerhalten. Dies bringt immer wieder neue und spannende Herausforderungen mit sich.

Masterarbeit zur Präventionskommunikation im Bereich «Phishing»

In ihrer Abschlussarbeit zum Studiengang «Master Medien- und Kommunikationsmanagement» untersuchte SKP-Projektleiterin Beatrice Kübli, inwiefern die bestehende Präventionskommunikation wissenschaftliche Erkenntnisse der Einstellungs- und Verhaltensänderung berücksichtigt. Dazu analysierte sie Texte und Bilder zum Thema Phishing in den Online-Medien sowie in den Social-Media-Kanälen der Polizei, von Präventions-



organisationen und ausgewählten Wirtschaftsunternehmen. Es zeigte sich, dass die Texte meist sowohl eine kognitive wie auch eine intuitive Verarbeitung zulassen, was für eine Einstellungsveränderung förderlich ist. Zudem können Verhaltensänderungen durch konkrete Handlungsanweisungen unterstützt werden. Ungünstig wirken sich hingegen Hinweise auf die Hilflosigkeit der Nutzerinnen und Nutzer aus, indem beispielsweise die Raffinesse der Betrügerinnen und Betrüger betont oder Jagd-Metaphern eingesetzt werden («in die Falle getappt», «im Visier der Betrüger stehen» etc.). Bei den verwendeten Bildern besteht Optimierungspotenzial. Die Masterarbeit steht für die Polizeikorps im SKP-Intranet zur Verfügung («Informationen der SKP»).

Heute hier, morgen dort

Kriminalität hat schon insofern fast immer mit Mobilität zu tun, als die meisten Täter nicht am Tatort ausharren, bis die Polizei kommt, sondern von dort flüchten, mal zu Fuss, mal mit Fahrrad, mal mit Auto. Die mobilisierte Polizei nimmt dann die Verfolgung auf, mal mit Pferden, mal mit E-Trottinetts, mal mit Hubschraubern. Wer es sich leisten kann, wie aktuell z.B. Jan Marsalek von der Scheinfirma «Wirecard», der flüchtet mit einem Privatjet und mit mobilen Identitäten auf falschen Ausweispapieren, gerne über mehrere Landesgrenzen hinweg. Für solche Fälle hat selbst der Fuhrpark der Kapo Bern nicht mehr viel zu bieten. Und auch das Geld, das so einer dann mitnimmt, bleibt in Bewegung: Es wird verschoben und verschoben und verschoben.

Beute aus Diebstahl, Raub und Betrug ist praktisch immer mobil: Bargeld, Schmuck und Wertsachen, vor allem aber natürlich – Mobiltelefone... Die riesige Goldmünze, die vor ein paar Jahren aus dem Berliner Bode-Museum gestohlen wurde (SKP INFO 2|2020), konnte ganz bequem wie ein Schweizer Käse erst bis zur Schubkarre und anschliessend in den grossen Schmelztiegel gerollt werden. Auch ihr Aggregatzustand war schliesslich mobil.

Mobilität heisst Beweglichkeit und ist doch eigentlich etwas Gutes: Alle wollen «mobil sein bis ins hohe Alter»; «mobil», das ist das Gegenteil von «ingerostet». Kennt noch jemand den alten Werbeslogan: «Mars macht mobil bei Arbeit, Sport und Spiel!»? Doch dass die Beweglichkeit auch etwas sehr Bedrohliches und Unangenehmes sein kann, je nachdem wie sie eingesetzt wird, lässt sich z.B. bei einer «Mobilmachung» beobachten oder bei einer, wie es kürzlich hiess, «Teilmobilmachung». Bei einer Mobil-

machung werden «wehrfähige» bzw. «kriegstaugliche» Menschen zu Soldaten gemacht, und dann werden diese Soldaten zu einer verfüg- und an die verschiedenen Fronten verschiebbaren, eben mobilen Masse. Bei einer «Teilmobilmachung» handelt es sich vermutlich um die Bewegung von Menschen, die nur *zum Teil wehrfähig* sind, während der andere Teil dann aus Kindern, Kranken und Greisen sowie Gefangenen besteht, die man vor eine Wahl gestellt hat. Oder geht es darum, dass die Mobilgemachten nur *zum Teil ausgerüstet* werden wie Soldaten? Der eine bekommt die Stiefel, der zweite die Kalaschnikow, der dritte die Verpflegung? Keine Ahnung.

Mobilität geht aber natürlich auch eine Nummer kleiner: Der Spielwarenhersteller Playmobil hat kürzlich eine neue Figur auf den Markt gebracht, die Kultcharakter erlangen könnte: den «Hipster mit E-Roller» (Produktnr. 70873). Mit Hipster-Bart, Hipster-Tattoos und Hipster-Mütze. Und einer Elektrozapfsäule für den Roller. Diesen Hipster können unsere Kinder dann im Spiel wahlweise korrekt auf dem Radweg oder aber verbotenerweise auf dem Trottoir fahren lassen, auf dem vielleicht gerade auch Playmobil-«Oma und Opa» (Produktnr. 6549) mit ihrem Hündchen unterwegs sind, ihn ganz realistischerweise nicht kommen hören können und sich dann furchtbar erschrecken, wenn er an ihnen vorbeiflitzt. Was für ein zeitgemässer Spass!

Und wer bei so viel Mobilität das Gefühl bekommt, dass der Boden unter den Füßen ganz wackelig wird, der kann sich ja jederzeit ins – vielleicht bei einer Versicherung gleichen Namens versicherte – Mobilien seiner Immobilie zurückziehen. Oder in sein Wohnmobil.

Volker Wienecke

Kontakt: redaktion@skppsc.ch

«ZU SCHÖN, NICHT WAHR?!» – Sensibilisierungskampagne gegen Betrug auf Onlinemarktplätzen

Seit Ende März läuft die Kampagne «ZU SCHÖN, NICHT WAHR?!» gegen Betrug auf Onlinemarktplätzen. Die Kampagne wurde gemeinsam mit tutti.ch, Ricardo und anibis.ch initiiert und wird inzwischen von weiteren Onlinemarktplätzen wie ImmoScout24, Homegate und MotoScout 24 unterstützt. Auf der Kampagnenwebsite nichtwahr.ch werden die gängigen Betrugsformen erklärt und verschiedene Betrugsmerkmale erläutert. Dabei wird auch daran appelliert, dem Bauchgefühl mehr zu vertrauen, denn viele Betroffene geben im Nachhinein an, ein ungutes Gefühl gehabt zu haben. Die Kampagne wird von der SKPPSC und den Polizeikörpern in den Sozialen Medien ausgespielt und von den Onlinemarktplätzen mit Banner-Insertaten unterstützt. Sie läuft noch bis Ende des Jahres.



Zweite SUPER-Kampagne mit Fokus «Phishing»

Am 16. Oktober ging die zweite SUPER-Kampagne zur Cybersicherheit zu Ende. Die Sensibilisierungskampagne wurde wiederum gemeinsam mit dem Nationalen Zentrum für Cybersicherheit durchgeführt. Dieses Mal lag der Fokus auf dem Buchstaben «R», also auf der «Reduktion von Risiken». Mit Mini-Geschichten wurden mögliche Phishing-Szenarien erstellt, bei denen aufmerksame Nutzerinnen und Nutzer mit Ausrufen wie «Sicher nicht!» oder «Auf keinen Fall!» signalisierten, dass sie die Phishing-Versuche durchschaut hatten. Auf der Kampagnenwebsite S-U-P-E-R.ch konnten Interessierte ihr Wissen anhand realer Phishing-Mails überprüfen und sich weitergehend informieren. Die Kampagne wurde von den Polizeikörpern sowohl digital wie auch analog unterstützt und erzielte auch in den Medien ein beachtliches Echo.



SKPPSC

Schweizerische Kriminalprävention
Haus der Kantone
Speichergasse 6
Postfach
CH-3001 Bern

www.skppsc.ch

