

*Christian Matzdorf*<sup>1</sup>

## **Perspektiven für ein Roll-out des FindMyBike-Systems in der Polizeipraxis**

### **1. Hintergrund der Systementwicklung**

Das FindMyBike-System stellt eine Entwicklung des vom Institut für angewandte Forschung Berlin (IFAF-Berlin) geförderten „FindMyBike-Projekt - Rechtliche und technische Konzepte für die Übertragung von zeitbasierten Geodaten zur Aufklärung von Fahrraddiebstählen“ dar. Dieses Projekt wurde von der Hochschule für Wirtschaft und Recht Berlin und der ehemaligen Beuth Hochschule für Technik Berlin als Forschungspartnern und dem Landeskriminalamt Berlin sowie dem Unternehmen Noa Technologies GmbH getragen. Dem Sitz der Projektbeteiligten entsprechend fiel bei der Entwicklung der Blick zunächst auf das Bundesland Berlin. Wie dem Projektnamen zu entnehmen ist, stand während des Forschungsprozesses das Fahrrad als Diebstahlsobjekt im Mittelpunkt. Es wurden jedoch stets globale Bezüge mitbedacht, geografisch und inhaltlich sowie mit Rücksicht auf die Vielfältigkeit der Voraussetzungen und Anforderungen in verschiedenen Anwendungsgebieten, und für das System ein modularer Aufbau gewählt. Ein solcher lässt Anpassungen und Fortentwicklungen zu. Vor diesem Hintergrund ist sowohl die Verortung der Projektbeteiligten als auch die Bezeichnung „FindMyBike-System“ zu verstehen: Das System ist weder auf ein bestimmtes Bundesland noch auf die Anwendung ausschließlich für die Verfolgung von Fahrraddiebstählen beschränkt.

Dieser Beitrag beleuchtet Perspektiven für ein Roll-out des Systems in die Polizeipraxis. Ziel des Projektes durfte nicht sein, ein unmittelbar gebrauchsfertiges Produkt zu entwickeln. Das ließen die IFAF-Regularien vor dem Hintergrund, dass öffentlich geförderte Forschungsprojekte nicht in Konkurrenz zu privaten Anbietern treten dürfen, nicht zu. Doch die im Projekt entwickelten und in Feldversuchen getesteten Konzepte entstanden mit der Intention, für die Praxis sinnvoll anwendbar und damit auch privatwirtschaftlich umsetzbar zu sein.

Die Projektpartner waren von der Überzeugung getragen, dass eine Übernahme der Erkenntnisse des FindMyBike-Projekts einen Mehrwert für die

---

1 Prof. Christian Matzdorf hat in dem Projekt kriminalistische und kriminaltechnische Forschungsfragen bearbeitet.

Polizeipraxis sowie für Bürger\*innen erbringen kann. Eine so oder ähnlich formulierte Frage galt es zu beantworten:

„Warum nutzt die Polizei nicht die durch einen eingebauten GPS-Sender generierten Standortinformationen einer abhandengekommenen Sache (wie mein Fahrrad oder andere Gegenstände von für mich bedeutendem Wert) um mein Eigentum zu sichern und Täter\*innen zu stellen?“

Die Beantwortung dieser Frage würde im mutmaßlichen Sinne des Betroffenen stehen. Damit verbunden hätte die Polizei rechtssichere und (informati-ons-)technisch einfache Möglichkeiten, einen technisch basierten und bisher kaum existenten Ermittlungsansatz zu nutzen. Das System wurde mit Blick auf Fahrräder entwickelt, da hier aufgrund der geringen Aufklärungsquote und der hohen Fallzahlen zusätzliche Ermittlungsansätze besonders sinnvoll erschienen. Aber auch bei anderen Gegenständen ist es nicht vermittelbar, warum die Polizei vorhandene und rechtlich zulässige Wege zur Straftatenaufklärung nicht nutzt oder aus rechtlichen oder technischen Gründen nicht nutzen kann. Es bietet sich eine Möglichkeit, auf der Grundlage bestehenden Rechts eingriffs-arm auf dem Gebiet der fallzahlenintensiven Alltagskriminalität Bedürfnissen der Bürger\*innen zu begegnen. Diesbezüglich wird die amtierende Berliner Polizeipräsidentin Dr. Barbara Slowik zitiert, die feststellt, dass „der Bürger von Bedrohungen des Extremismus [...] in den seltensten Fällen direkt betroffen [ist...]. Viel wichtiger ist für ihn [...] der Fahrraddiebstahl.“<sup>2</sup>

## 2. Voraussetzungen eines Roll-outs

Die notwendigen Voraussetzungen für ein Roll-out des Systems müssen in vier großen Bereichen gegeben sein: beim Betreiber des Systems, an den (technischen) Schnittstellen zur Polizei, in der polizeiinternen IT-Organisation sowie bei der Software-Anpassung auf Seiten der Polizei.

Der erste dieser Bereiche lässt sich nur indirekt seitens der Polizei beeinflussen und bedarf daher privater Kooperation und/oder politischer Unterstützung. Wesentlich für das FindMyBike-System ist nämlich, dass ein zentraler Bestandteil weder bei der Polizei noch bei den jeweiligen Tracking-Service-Anbietern oder seitens privater Fahrradeigentümer betrieben wird. Das FindMyBike-System im engeren Sinne sollte seitens einer weiteren, unabhängigen

2 Interview mit der Zeit vom 19.12.2018, [https://www.zeit.de/gesellschaft/zeitgeschehen/2018-12/barbara-slowik-polizeipraesidentin-berlin-sicherheit-organisierte-kriminalitaet?utm\\_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F](https://www.zeit.de/gesellschaft/zeitgeschehen/2018-12/barbara-slowik-polizeipraesidentin-berlin-sicherheit-organisierte-kriminalitaet?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F) (letzter Aufruf: 13.04.2021).

Stelle, sozusagen einer FindMyBike-System-Betreibergesellschaft,<sup>3</sup> unterhalten werden. Dieser Systembetreiber muss das Softwaresystem hosten und für eine zentrale Koordination sorgen. Über ihn fließen die Daten an die Polizei und bei ihm werden Maßnahmen getroffen, um Daten für das gerichtliche Verfahren verwertbar zu machen; der Systembetreiber selbst, nicht die Polizei, steht im Kontakt zu allen beteiligten Tracking-Service-Anbietern und -Nutzern. Zwischen ihm und den anderen Beteiligten muss es zivilrechtliche Absprachen und datenschutzrechtliche Regelungen geben. Möglich wäre eine Gestaltung, nach der dieser mit den verschiedenen Tracking-Service-Anbietern Verträge abschließt und datenschutzrechtliche Abreden trifft.<sup>4</sup> Die Herausforderung besteht hierbei darin, eine (juristische) Person zu finden bzw. zu gründen, die bereit ist, das System zu betreiben, weil sie in dem Betrieb ein tragfähiges Geschäftsmodell sieht oder aus sonstigen Gründen, beispielsweise als Interessenvertretung von betroffenen Personengruppen, diese zentrale Aufgabe übernehmen würde.

Schnittstellen müssen zwischen dem FindMyBike-Systembetreiber, den Tracking-Service-Anbietern und den jeweiligen polizeilichen Organisationseinheiten geschaffen werden sowie, je nach Gestaltung, auch direkt zwischen den Betroffenen und der jeweils zuständigen Polizeibehörde. Die notwendigen Schnittstellen zwischen dem FindMyBike-Systembetreiber und den jeweiligen Tracking-Service-Anbietern sollen hier nicht näher beleuchtet werden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass ein FindMyBike-Systembetreiber eine standardisierte Schnittstelle entwickeln wird, weil dies ihm die Möglichkeit geben würde, allen interessierten Tracking-Service-Anbietern kostengünstig die Nutzung zu ermöglichen. Auch die Schnittstellen zwischen der Polizei und dem FindMyBike-Systembetreiber brauchen lediglich zur Vollständigkeit erwähnt zu werden, da hier zwischen dem Systembetreiber und den beteiligten Polizeidienststellen auch individuelle Absprachen bzw. Absprachen auf der Ebene der jeweiligen Bundesländer denkbar sind. Diese könnten den Besonderheiten der jeweiligen polizeilichen IT-Systeme Rechnung tragen.

Regelungsbedarf besteht hingegen in Bezug auf die Schnittstelle zwischen der oder dem Betroffenen und den Polizeidienststellen. Die Bearbeitung durch die Polizei beginnt mit einer Anzeige durch das Diebstahlsopfer, weiterer Personen oder durch eigene Wahrnehmung im Rahmen der Bewältigung polizeilicher Aufgaben. Im Rahmen der Anzeigenaufnahme erhebt die Polizei verschiedene Daten, die dann verarbeitet und gespeichert werden: persönliche Geschädigtendaten, Angaben zum Diebesgut (Beschreibung und Wert), Tatzeit

---

3 Auch hier sei noch einmal darauf hingewiesen, dass der Name „FindMyBike“ nicht dahingehend missverstanden werden darf, dass das System nur fahrradbezogen anwendbar ist. Dazu unter dem Punkt „Perspektiven“ mehr.

4 Fährmann/Vollmar/Görlitz in diesem Band, S. 177 ff.

und Tatort, mögliche Zeugen und weitere Informationen, die sich am Lebenssachverhalt orientieren. Erhoben werden muss aber auch die individuelle Kennung (es handelt sich hierbei um eine URL), die über das FindMyBike-System den Zugriff auf die aktuellen Positionsdaten gewährleistet. Auf welchem Weg geben Betroffene aber die Informationen an die Polizei weiter und welche Informationen sollen über welchen Weg fließen? Aus Sicht der Polizei wäre der einfachste Weg wohl eine Anzeigeerstattung über das Internet (Internetanzeige über die sogenannte Internetwache). Allerdings bestehen hierbei Schwierigkeiten, wenn Betroffene nach erfolgter Internetanzeige doch noch persönlich auf einer Polizeidienststelle erscheinen und sich gesondert zum dem Sachverhalt äußern müssen. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn die Notwendigkeit besteht, weitere strafprozessuale Maßnahmen einzuleiten (beispielsweise Identitätsfeststellungen verdächtiger Personen, Durchsuchungsmaßnahmen und/oder Sicherstellungen/Beschlagnahmen von Diebesgut). Die Internetanzeige hat aber den Vorteil, dass über sie schnell eine Übermittlung der Daten, insbesondere auch der URL möglich ist. Diese kann aufgrund ihrer Länge nur schwer abgeschrieben oder diktiert werden. Um der hohen Wahrscheinlichkeit eines Übermittlungsfehlers durch das Abschreiben der URL entgegenzuwirken, sollte dies auf elektronischem Weg erfolgen.

Weitere Wege, beispielsweise mit der Generierung eines QR-Codes durch Applikationen der Tracking-Service-Anbieter auf Mobilgeräten der Betroffenen, die durch Polizist\*innen ausgelesen werden könnten, sind denkbar, aber bedingen weitere technische Voraussetzungen. Schließlich müsste dafür nicht nur eine Software-Schnittstelle geschaffen, sondern auch entsprechende Hardware angeschafft, distribuiert und unterhalten werden. Dabei ist grundsätzlich zu bedenken, dass in Fällen unaufschiebbarer Maßnahmen (wie der Verfolgung auf frischer Tat) Schnelligkeit von höchster Bedeutung ist.

Aber auch bei einer Nutzung der Internetanzeige bleibt ein großer Gestaltungsspielraum. Theoretisch denkbar ist beispielsweise für die Polizei Berlin, die Onlineanzeige in ihrer jetzigen Form zu nutzen. Die Feldversuche des FindMyBike-Systems haben allerdings ergeben, dass dies unpraktisch wäre und geringfügige Modifikationen vorzusehen sind. So ist beispielsweise die Erstellung spezifischer Felder für die URL unabdingbar.

Die Möglichkeiten gehen aber deutlich darüber hinaus. Es hat sich bei den Feldversuchen unter anderem bestätigt, dass es für die nach einem bestimmten gestohlenen Objekt suchenden Polizeibeamt\*innen sehr hilfreich ist, nicht nur den aktuellen Standort des Objekts angezeigt zu bekommen, sondern auch die wesentlichen Informationen, die eine Identifizierung des Objekts ermöglichen oder erleichtern. Dazu zählen standardmäßig bei Fahrrädern bereits abgefragte Informationen wie die Rahmennummer und die Fahrradfarbe, aber insbesondere auch ein Foto des Fahrrads, dass beispielsweise in Berlin bei der Online-

anzeige noch nicht hochgeladen werden kann. Die Polizei könnte allerdings durch entsprechende Erweiterungen alle notwendigen Informationen bei der Onlineanzeige erheben und dann im Polizeisystem mit dem Web-View des FindMyBike-Systems verknüpfen.

Eine weitere Möglichkeit wäre, die entsprechenden Daten beim FindMyBike-Systembetreiber zu erheben und von diesem in den Web-View aufzunehmen. Diese Erhebung könnte schon im Vorfeld geschehen – also zu einer Zeit, bei der der Betroffene das Fahrrad noch in seinem Besitz hat und daher in der Lage ist, korrekte und umfassende Angaben zu machen. Das würde jedoch die nach bisherigem Konzept vermiedene Notwendigkeit eines direkten Kontaktes zwischen dem FindMyBike-Systembetreiber und den Fahrradeigentümer\*innen schaffen. Die Erhebung könnte auch indirekt durch den FindMyBike-Systembetreiber vorgenommen werden. Denkbar wäre insofern eine Erhebung durch den Trackinganbieter der oder des Betroffenen mit anschließender Weitergabe an den FindMyBike-Systembetreiber. Vielversprechend wäre schließlich auch die Option, die Fahrradpässe nutzbar zu machen. In diesem sind die relevanten Informationen (außer Fotos, was bei einer Neugestaltung vorzusehen wäre) bereits gespeichert. Es bedürfte daher nur einer Verknüpfung, entweder zur Polizei (im Rahmen der Anzeigeerstattung) oder zum FindMyBike-Systembetreiber (im Vorfeld oder im Rahmen der Abfrage der FindMyBike-URL) oder zum Trackinganbieter (der die Informationen zum FindMyBike-Systembetreiber weiterleiten müsste).

Die polizeiinterne Organisation lässt vielfältige Gestaltungsmöglichkeiten offen. Dies gilt in technischer Hinsicht, hinsichtlich der ablauforganisatorischen Einbindung (die sich beispielsweise in Flächenländern anders gestaltet als in städtischen Ballungsräumen und sich in einer zentralen Steuerung durch eine Einsatzleitzentrale oder dezentral durch kleinere polizeiliche Gliederungseinheiten darstellen kann) und bzgl. der Zielsetzung der Anwendung. Je nach der gewählten Gestaltung wird sich das FindMyBike-System eher als Instrument zur Gefahrenabwehr (Restitution des entwendeten Gegenstandes), als Instrument zur Strafverfolgung oder auch als doppeelfunktionales Instrument ohne eigentlichen Schwerpunkt erweisen.

Fraglich ist, ob das Instrument des FindMyBike-Systems von speziellen Einheiten genutzt werden soll, wie sie beispielsweise für den Fahrraddiebstahl vereinzelt schon gegründet wurden. Darauf schließt sich die Frage an, ob es ratsam ist, allen Polizeibeamt\*innen den Zugriff auf das FindMyBike-System zu eröffnen und damit als zusätzliches Ermittlungs-Tool zur Verfügung zu stellen. Zu diesen strategischen Fragen können in diesem Projekt keine abschließenden Antworten gegeben werden. Abhängig von der Ressourcenausstattung und vom Behördenaufbau ist je nach Bundesland mit unterschiedlichen Ausgangsbedingungen und Zielrichtungen zu rechnen. Die notwendigen Software-Anpassun-

gen auf Seiten der Polizei variieren ebenfalls erheblich; abhängig von den unterschiedlichen polizeilichen Datenverarbeitungssystemen. Die Feldversuche im Rahmen des FindMyBike-Systems haben gezeigt, dass eine Nutzung sogar ohne Anpassungen denkbar ist. Jedoch wäre das Fehlen von Softwarelösungen durch vermeidbare Mehrarbeit der Polizeikräfte auszugleichen. Sinnvollerweise würden insbesondere Anpassungen des elektronischen Informationsflusses vorgenommen werden, beispielsweise um es den eingesetzten Polizeikräften zu ermöglichen, problemlos auf die in der Internetanzeige angegebenen Informationen und den Web-View gleichzeitig zuzugreifen. Dabei sind auch aktuelle technische Veränderungen wie die Einführung von mobilen Endgeräten für die Kräfte des Basisdienstes (aktuell beispielsweise in der Polizei Berlin in Umsetzung) ebenfalls zu bedenken.

### 3. Umsetzung

Eine wesentliche Variable des Changemanagements ist die Akzeptanz der Veränderung von den betroffenen Dienstkräften. Insofern gilt es, ein ausgewogenes Verhältnis zwischen dem Interesse an einer schnellen Umsetzung und den Interessen der an der Umsetzung Beteiligten zu finden. Daher müssen negative Faktoren minimiert und positive Faktoren herausgestellt werden. So mag es ratsam sein, das Roll-Out des FindMyBike-Systems zunächst auf ausgewählte Einheiten zu beschränken, um in diesem begrenzten Rahmen Strategien zur Minimierung von Friktionen zu entwickeln, auftretende Probleme vor der allgemeinen Einführung zu beheben und Erfolge zu sammeln, die organisationsintern den Nutzen der Veränderung nachvollziehbar machen.

Auch aus langjähriger polizeiinterner Erfahrung des Verfassers heraus, ergibt sich die (naheliegende) Erkenntnis, dass Veränderungsprozesse völlig unabhängig von dem tatsächlichen objektiven Nutzen regelmäßig verzögert werden oder sogar scheitern, wenn keine Akzeptanz bei der vorgesehenen Zielgruppe, den späteren Anwender\*innen vorhanden ist. Es wäre falsch, dies ausschließlich mit einem behördlichen Beharrungsvermögen oder einer passiven Ablehnung von (insbesondere technischen) Innovationen zu begründen. Vielmehr spielen hier eine Reihe von Variablen eine Rolle, deren Nichtbeachtung aus behördlicher Leitungssicht in der Vergangenheit für erhebliche Umsetzungsprobleme gesorgt haben. Bezogen auf die Polizei Berlin sind beispielhaft zu erwähnen:

Die Einführung eines neuartigen Behördenorganisationsmodells mit grundsätzlich veränderten Aufgabenzuschnitten<sup>5</sup>, die Einführung eines neuen polizeilichen Informationssystems<sup>6</sup> oder die Implementierung der DNA-Spurensuche in den Berufsalltag von kriminal- und schutzpolizeilichen Basisdienstkräften<sup>7</sup>.

Auf den konkreten Fall der beschriebenen Anwendung des FindMyBike-Systems (oder einer vergleichbaren Entwicklung) ergeben sich vor dem Hintergrund der beruflichen Erfahrung mit Implementierungsprozessen in Behörden daraus folgende Punkte, die im Rahmen der Vorbereitung und Realisierung berücksichtigt werden sollten (keine abschließende Aufzählung):

- Vorbereitende interne (ggf. auch externe) Öffentlichkeitsarbeit, mit dem Ziel, eine positive Grundstimmung zu erreichen
- Einbeziehung der Mitarbeiter\*innen, insbesondere der Zielgruppen, in grundsätzliche Fragen der Realisierung im Vorfeld, auch bezüglich Fragen zur Zeitplanung, organisatorischen Anbindung, Schulungsbedarf u.a.
- Verdeutlichung des Mehrwertes der technisch-organisatorischen Veränderung für die Polizeibehörde aber auch konkret für die Mitarbeiter\*innen
- Weitgehender Ausschluss potenziell imageschädigender Ereignisse (Systeminkompatibilität oder sog. Abstürze) durch gründliche Prüfungen im Testlauf
- Ausschluss von empfundener oder tatsächlicher Mehrarbeit durch parallel laufende Systeme (beispielsweise bei der Datenerfassung) oder durch überdimensionierte Kontroll-, Dokumentations- und Evaluationsmaßnahmen
- Direkte (durch Anerkennung und ggf. Zertifizierung der Leistung) oder indirekte (Zugang zunächst nur für leistungsstarke Förderkandidat\*innen) Belohnungssysteme für Innovationswilligkeit

---

5 Das sog. „Berliner Modell“, 1998 eingeführt und rund 15 Jahre später erheblich reformiert, war getragen von dem Grundgedanken, weniger spezialisierte und daher generalistische Polizeikräfte im Basisdienst der Schutzpolizei einzusetzen (die auch zahlreiche bis dahin originär kriminalpolizeiliche Aufgaben übernehmen sollten); es scheiterte letztlich auch an der grundlegenden Ablehnung in der Mitarbeiterschaft auf Grund der reinen Top-down-Umsetzungsstrategie.

6 POLIKS (Polizeiliches Landessystem zur Information, Kommunikation und Sachbearbeitung) als teilweise Eigenentwicklung der Polizei Berlin, anfangs mit erheblichen technischen Startschwierigkeiten und ständigem Anpassungsbedarf, führte zu gefühlten und realen Belastungen der Arbeitsprozesse und daraus resultierend zu jahrelangen Widerständen in der Mitarbeiterschaft.

7 Die Suche und Sicherung von DNA-haltigem Spurenmaterial mit entsprechenden Wattestäbchen erforderte nach der Einführung einen mehrjährigen erheblichen Überzeugungsaufwand, da der Arbeitsprozess zunächst als aufwändige und nicht gerechtfertigte Zusatzbelastung angesehen wurde.

- Realistische Aussicht, Mitarbeiter\*innen mit der Innovation im Berufsalltag erfolgreich zu machen
- Aussicht auf längerfristige Nutzung bzw. Fortschreibung

Die Berücksichtigung der vorgenannten erfahrungsbasierten Punkte kann die Grundlage für eine erfolgreiche Implementierung des Systems in die polizeibehördliche Arbeitsorganisation darstellen. Bezogen auf das Phänomen Fahrraddiebstahl muss, abweichend von anderen Phänomenen der Alltagskriminalität, ein zusätzlicher Aspekt berücksichtigt werden:

Diese Erscheinungsform wurde in den vergangenen Jahrzehnten als nachrangig zu bearbeitender Teil der einfachen Kriminalität behandelt. Daher ist insbesondere im Rahmen der internen Öffentlichkeitsarbeit die Notwendigkeit der Sensibilisierung der Mitarbeiter\*innen für die Bedeutung dieses Kriminalitätsphänomens und für den „Wert“ der Befassung mit diesem Phänomen zu berücksichtigen.

#### 4. Ausblick

Im Rahmen einer umfassenden Betrachtung muss berücksichtigt werden, welche Möglichkeiten der Erweiterungen im Rahmen des FindMyBike-Systems realisiert werden können. An erster Stelle ist die Erweiterung auf andere Gegenstände zu nennen. Fahrräder werden zwar sehr häufig gestohlen und es fehlt bei solchen Taten auch regelmäßig an Ermittlungsansätzen, sodass die Nutzung des FindMyBike-Systems angesichts der zu erwartenden zunehmenden Verbreitung von in Fahrrädern verbauten Ortungsgeräten zu spürbaren Verbesserungen führen könnte. Aber auch alle sonstigen trackinggeeigneten Gegenstände können von dem System erfasst werden. Kraftfahrzeuge, hochwertige Baumaschinen, Transportgüter und Kabelanlagen bieten, wie zahlreiche andere Bereiche auch, weitere Einsatzmöglichkeiten für das System. Daher wäre zu erwägen, nicht mehr vom FindMyBike-System zu sprechen, sondern einen Namen wie „FindMyStuff“, „FindMyItem“, „FindMyBelonging“ oder schlicht „FindMyObjekt“ o.ä. zu prägen. Neben dieser inhaltlichen Erweiterung ist eine geografische Ausbreitung zu erwägen, da sich zwar voraussichtlich einige Bundesländer als Vorreiter etablieren werden, aber eine Anknüpfung an ein laufendes und funktionierendes FindMyBike-System in einer Zeit des „Internets der Dinge“ auch von den sonstigen Bundesländern erwartet werden kann.

Interessant ist das System für die Polizei auch vor dem Hintergrund, dass bereits jetzt sogenannte „Lockfahrräder“ eingesetzt werden, um in dem Feld des Fahrraddiebstahls zu Ermittlungserfolgen zu kommen. Im Falle der Ent-



wendung eines Fahrrads steht für die Betroffenen vielleicht die Rückgewinnung im Vordergrund. Für die Ermittlungsbehörden liegt der Schwerpunkt jedoch auf der Aufklärung von Straftaten, insbesondere anlässlich von Serientaten und der Entwendung von hochwertigen Fahrrädern. Bei weiterer Verbreitung von Tracking-Technologie wird so potenziell ein Großteil der Fahrräder zwar nicht zu „Lockfahrrädern“, aber doch zu Gegenständen, die aufgrund des Ortungssystems einen ähnlichen Nutzen wie diese bieten können. Grundsätzlich lässt sich am FindMyBike-System selbst als Entwicklungsperspektive noch die Erweiterung auf andere Ortungsmethoden nennen, da in bestimmten Ermittlungssituationen die Ortung über GPS oder ein vergleichbares GNSS durch weitere Ansätze erfolgreicher sein kann.

Für die Polizei wird bei der Konstruktion der Schnittstellen ein besonderes Augenmerk auf die Sicherheitsanforderungen polizeilicher Datenverarbeitungssysteme zu legen sein. Eine erfolgreiche polizeiliche Einführung ist dann letztlich eine Frage der Akzeptanzförderung sowohl bei Führungskräften als auch bei der Zielgruppe der Polizeiangehörigen im Basisdienst, die entsprechende begleitende Maßnahmen (insbesondere der internen Öffentlichkeitsarbeit) erforderlich machen wird.

Bei Berücksichtigung der in diesem Beitrag skizzierten Aspekte und der regionalen Besonderheiten der jeweiligen Polizeidienststellen vor dem Hintergrund ihrer aufbauorganisatorischen Rahmenbedingungen kann von einer erfolgsversprechenden Lösung für heutige und – nicht zuletzt wegen der Modularität des Systems – zukünftige polizeiliche Aufgabenstellungen ausgegangen werden.

Das Roll-Out ist letztlich eine strategische Entscheidung der polizeilichen (bzw. politischen) Führung. Im Entscheidungsfindungsprozess sollte dabei berücksichtigt werden, dass das Potenzial der hier in Rede stehenden Lösungsansätze bisher noch gar nicht abschließend beschrieben ist. Insbesondere die Übertragbarkeit auf verschiedene Bereiche des Sachwertdiebstahls bietet Raum für zukunftsfähige Visionen.

