

Antrag

der Abg. Thomas Blenke u. a. CDU

und

Stellungnahme

des Innenministeriums

Situation der Verkehrsunfalldienste

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. wie sich, gegliedert nach den Bereichen der einzelnen Polizeipräsidien, die Verteilung der Sachbearbeitung bei der Verkehrsunfallaufnahme zwischen den neu geschaffenen Verkehrspolizeidirektionen und den örtlichen Polizeirevieren in der Zeit zwischen dem 1. Januar 2014 und dem 30. Juni 2014 dargestellt hat (getrennt nach Unfallarten, die in die Zuständigkeit der Verkehrsunfallaufnahme fallen und allen anderen Unfällen);
2. wie viele Beamte für diesen spezialisierten Aufgabenbereich „Verkehrsunfallaufnahme“ in den Bereichen der einzelnen Polizeipräsidien jeweils eingesetzt werden (absolut und in Prozent von der gesamten Vollzugsstärke der zwölf Polizeipräsidien);
3. wie hoch sich die Auslastung der Sachbearbeiter der spezialisierten Unfallaufnahme dienste bei den zwölf Polizeipräsidien jeweils darstellt (bearbeitete Unfälle je Beamter und Monat im Mittel der ersten sechs Monate 2014);
4. wie lange die spezialisierten Unfallaufnahme dienste, sowohl im Mittel als auch maximal, insgesamt sowie differenziert nach Tages- und Nachtzeit (6 bis 22 Uhr und 22 bis 6 Uhr), ab Notrufeingang bis zum Eintreffen am Unfallort, gegliedert nach den Bereichen der einzelnen Polizeipräsidien, jeweils benötigten (1. Januar 2014 bis 30. Juni 2014);
5. wie lange die Revierbeamten, gegliedert nach den Bereichen der einzelnen Polizeipräsidien, auf das Eintreffen der Unfallaufnahme dienste jeweils warten mussten, differenziert nach Tages- und Nachtzeit (6 bis 22 Uhr und 22 bis 6 Uhr) sowie insgesamt, durchschnittlich und maximal (1. Januar 2014 bis 30. Juni 2014);

6. welche Anfahrtstrecken (in km), differenziert nach Tages- und Nachtzeit (6 bis 22 Uhr und 22 bis 6 Uhr), von den Standorten der Verkehrsunfalldienste zu den Unfallstellen, gegliedert nach den Bereichen der einzelnen Polizeipräsidien, jeweils bewältigt werden mussten (1. Januar 2014 bis 30. Juni 2014);
7. wie die Arbeitszeit im Aufgabenbereich der Verkehrsunfalldienste der zwölf Polizeipräsidien jeweils geregelt ist, insbesondere wie sich Rufbereitschafts-, Tages- und Schichtdienst ergänzen;
8. unter welchen Voraussetzungen Polizeifahrzeuge bei der Anfahrt zum Einsatz Sondersignale (Blaulicht, Martinshorn) einsetzen dürfen;
9. ob es zutrifft, dass deshalb der Unfallaufnahme dienst auf der Anfahrt zur Unfallstelle keine Sondersignale einsetzen darf, sobald die Unfallstelle durch die örtliche Polizeistreife abgesichert ist;
10. ob sie es für einen Reformerfolg hält, dass sich dadurch der Unfallaufnahme dienst ohne Sondersignal durch die Staus quälen muss, für deren Beseitigung er eigentlich zuständig ist.

14.08.2014

Blenke, Epple, Hillebrand, Hollenbach, Klein, Pröfrock, Schneider, Throm CDU

Begründung

In den Eckpunkten für die Polizeireform ist als Reformziel festgehalten: „Zentralisierung der Verkehrsunfallaufnahme für komplexe Unfälle und unter Berücksichtigung möglicher Rufbereitschaftsdienste für den jeweiligen Präsidialbereich einschließlich Bundesautobahn.“

Den Antragstellern liegen Hinweise vor, wonach Beamte der Polizeireviere, insbesondere nachts und bei Rufbereitschaftsdiensten, unvertretbar lange an der Unfallstelle auf das Eintreffen der spezialisierten Unfallaufnahme dienste warten mussten. Während dieser Zeit seien lediglich Verkehrssicherungspflichten wahrgenommen worden. Die Unfallbearbeitung sei jedoch völlig den Kollegen der Verkehrspolizei überlassen worden. Sofern sich dies bewahrheiten sollte, würde dies erhebliche Zweifel sowohl an der Wirtschaftlichkeit der neuen Aufgabenorganisation, als auch an deren Bürgerfreundlichkeit begründen: Zum einen müssten die Unfallbeteiligten unnötig lange auf die fachlich zuständigen Spezialisten warten, zum anderen könnten Verkehrsbehinderungen infolge der Wartezeit nicht immer ausgeschlossen werden. Damit einhergehend liegen Hinweise vor, wonach die eigentlich mit der Polizeireform versprochene Entlastung der Polizeireviere nicht erfolgt sein soll. Dies liege zum einen an der nun längeren Bindung der Angehörigen der Polizeireviere an den Unfallorten, während sie auf die Kollegen der Verkehrspolizei warten. Zum anderen lasse die Organisation der Verkehrsunfalldienste keine durchgängige Bearbeitung der in ihrer Zuständigkeit liegenden Unfälle zu. Unter anderem hierdurch soll die Auslastung dieser Spezialisten vergleichsweise gering sein.

Sollten diese Eindrücke bestätigt werden, müsste die Organisation der Verkehrsunfallbearbeitung überdacht und, ganz oder teilweise, zu den orts- und zeitnah verfügbaren Polizeireviere n zurückverlagert werden, die diese Aufgabe bereits bisher erledigt haben. Hierdurch könnten auch unwirtschaftlich lange Anfahrtswege vermieden oder zumindest reduziert werden.

Im Übrigen stellte sich dann die Frage nach dem effizienten Einsatz von Personal und Sachmitteln und damit nach dem wirtschaftlichen und sparsamen Einsatz von Steuergeldern.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 9. September 2014 Nr. 3-3856.2/30 nimmt das Innenministerium zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. wie sich, gegliedert nach den Bereichen der einzelnen Polizeipräsidien, die Verteilung der Sachbearbeitung bei der Verkehrsunfallaufnahme zwischen den neu geschaffenen Verkehrspolizeidirektionen und den örtlichen Polizeirevieren in der Zeit zwischen dem 1. Januar 2014 und dem 30. Juni 2014 dargestellt hat (getrennt nach Unfallarten, die in die Zuständigkeit der Verkehrsunfallaufnahme fallen und allen anderen Unfällen);

Zu 1.:

Als landesweiter Standard ist die Verkehrsunfallaufnahme (VUA) bei den regionalen Polizeipräsidien zuständig für die Bearbeitung von Verkehrsunfällen mit Todesfolge und schwerem Personenschaden (stationäre Aufnahme eines Unfallbeteiligten in ein Krankenhaus für mehr als 24 Stunden erscheint wahrscheinlich¹) und grundsätzlich auch für die Bearbeitung von Sachschadensunfällen in besonderen Fallkonstellationen. Beispiele für besondere Fallkosten sind Verkehrsunfälle

- mit Beteiligung von Fahrzeugen des Schwerverkehrs (wenn besonderer technischer Sachverstand oder Spezialkenntnisse erforderlich sind),
- mit Beteiligung des ÖPNV,
- mit Beteiligung von BOS-Dienstfahrzeugen (Polizei, Feuerwehr, Rettungsdienst) oder
- mit komplexen Spurenlagen, die besondere Sachkenntnis hinsichtlich deren Bewertung und Sicherung erfordern².

Darüber hinaus obliegt der VUA auch die Bearbeitung von Arbeits- und Betriebsunfällen im Zusammenhang mit dem Betrieb von Kraftfahrzeugen und Arbeitsgeräten, sofern ein Beteiligter lebensgefährlich verletzt oder getötet wird.

Einzelne regionale Polizeipräsidien haben der VUA über die Standardaufgaben hinaus auch Unfälle mit leichtverletzten Personen sowie Aufgaben im Bereich der Verkehrsüberwachung zugewiesen.

Eine differenzierte statistische Auswertung nach Unfallkategorien, die der VUA landesweit zur Bearbeitung zugewiesen sind, ist nur mit Blick auf Verkehrsunfälle mit Getöteten bzw. schwer verletzten Personen möglich. Die Darstellung anderer Unfallkategorien war wegen der hierzu erforderlichen manuellen Auswertung jedes einzelnen Verkehrsunfalls und der damit verbundenen erheblichen Aufwände nicht leistbar. Die Verteilung in der Sachbearbeitung kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden:

¹ Kriterien hierfür können das Verletzungsbild, der Unfallhergang oder die Schäden an den beteiligten Fahrzeugen sein.

² Kriterien hierfür können z. B. Massenunfälle oder große Unfallstellen sein.

01.01. bis 30.06.2014	Unfälle mit Getöteten bzw. schwer verletzten Personen		Alle übrigen Unfälle ³	
	Verteilung der Sachbearbeitung		Verteilung der Sachbearbeitung ⁴	
	Polizeireviere	Verkehrsunfallaufnahme	Polizeireviere	Verkehrsunfallaufnahme
PP Aalen	182 (52,2 %)	167 (47,9 %)	3.951 (96,9 %)	127 (3,1 %)
PP Freiburg	217 (52,7 %)	195 (47,3 %)	3.674 (77,3 %)	1.082 (22,8 %)
PP Heilbronn	286 (78,8 %)	77 (21,2 %)	3.914 (97,5 %)	100 (2,5 %)
PP Karlsruhe	157 (32,3 %)	329 (67,7 %)	4.572 (75,4 %)	1.495 (24,6 %)
PP Konstanz	416 (37,5 %)	260 (62,5 %)	4.175 (96,8 %)	137 (3,2 %)
PP Ludwigsburg	95 (37,9 %)	156 (62,2 %)	4.635 (86,9 %)	699 (13,1 %)
PP Mannheim	117 (45,0 %)	143 (55,0 %)	4.982 (91,7 %)	450 (8,3 %)
PP Offenburg	204 (63,6 %)	117 (36,5 %)	3.016 (97,4 %)	80 (2,6 %)
PP Reutlingen	140 (52,2 %)	128 (47,8 %)	4.782 (95,5 %)	223 (4,5 %)
PP Stuttgart	17 (11,9 %)	126 (88,1 %)	3.434 (82,9 %)	710 (17,1 %)
PP Tuttlingen	194 (66,9 %)	96 (33,1 %)	3.351 (100 %)	0 (0 %)
PP Ulm	160 (42,4 %)	217 (57,6 %)	3.749 (96,2 %)	150 (3,9 %)

Rundungsbedingte Abweichungen möglich

Zunächst ist zu berücksichtigen, dass von den Polizeirevieren teilweise Verkehrsunfälle aufgenommen und abschließend bearbeitet werden, bei denen sich die Schwere der Verletzungen von Verkehrsunfallbeteiligten und damit die Bearbeitungszuständigkeit der VUA erst im Nachhinein herausstellt. Weiterhin haben einzelne regionale Polizeipräsidien derzeit geregelt, dass der VUA grundsätzlich zugewiesene Verkehrsunfälle außerhalb der Präsenzzeiten der VUA durch Beamte der Streifendienste der Autobahnpolizeireviere aufgenommen werden (vgl. Antwort zu Nr. 7). Gleichwohl ist dadurch eine Entlastung der Polizeireviere gewährleistet. Darüber hinaus ist aber auch festzustellen, dass sich bei Dienststellen, die vor der Reform noch nicht über eine zentralisierte Verkehrsunfallaufnahme verfügten, die mit Umsetzung der Polizeireform zum 1. Januar 2014 neu aufgestellte VUA noch in einer Etablierungsphase befindet (siehe auch Ziffern 3 und 7). Es ist vorgesehen, die Bearbeitungsanteile der VUA bei Dienststellen mit aktuell noch niedrigen Werten in den kommenden Monaten zu steigern und den Werten der anderen Dienststellen anzunähern.

2. wie viele Beamte für diesen spezialisierten Aufgabenbereich „Verkehrsunfallaufnahme“ in den Bereichen der einzelnen Polizeipräsidien jeweils eingesetzt werden (absolut und in Prozent von der gesamten Vollzugsstärke der zwölf Polizeipräsidien);

Zu 2.:

Bei den regionalen Polizeipräsidien lag die Personalstärke im Polizeivollzugsdienst insgesamt sowie in der VUA zum Stichtag 1. Juli 2014 bei folgenden Werten:

³ Verkehrsunfälle, die der statistischen Auswertung unterliegen. Sogenannte Kleinstunfälle wurden nicht einbezogen.

⁴ Neben den Polizeirevieren und der VUA sind noch weitere Organisationseinheiten (z. B. Streifendienste Bundesautobahn) für die Aufnahme von Verkehrsunfällen zuständig.

01.07.2014	Personalstärke bei den regionalen Polizeipräsidien bzw. der VUA		
	Personalstärke Dienststelle PVD	Personalstärke VUA PVD	Anteil der VUA am Gesamtpersonal (PVD) der Dienststelle
PP Aalen	1.401	16	1,1 %
PP Freiburg	1.989	48	2,4 %
PP Heilbronn	1.424	18	1,3 %
PP Karlsruhe	2.411	66	2,7 %
PP Konstanz	1.503	42	2,8 %
PP Ludwigsburg	1.571	34	2,2 %
PP Mannheim	2.353	54	2,3 %
PP Offenburg	1.263	45	3,6 %
PP Reutlingen	1.828	38	2,1 %
PP Stuttgart	2.224	29	1,3 %
PP Tuttlingen	1.250	12	1,0 %
PP Ulm	1.499	32	2,1 %
gesamt	20.716	420	2,0 %

3. wie hoch sich die Auslastung der Sachbearbeiter der spezialisierten Unfallaufnahmendienste bei den zwölf Polizeipräsidien jeweils darstellt (bearbeitete Unfälle je Beamter und Monat im Mittel der ersten sechs Monate 2014);

Zu 3.:

Das Verhältnis der durch die VUA bearbeitete Verkehrsunfälle⁵ zu dem tatsächlich zur Sachbearbeitung zur Verfügung stehenden Vollzeitäquivalent (VZÄ)⁶ gestaltet sich wie folgt:

	Durchschnittliche Anzahl bearbeiteter Unfälle / Monat
	Mittel der Monate Januar bis Juni 2014 pro VZÄ
PP Aalen	3,70
PP Freiburg	4,39
PP Heilbronn	2,29
PP Karlsruhe	4,80
PP Konstanz	1,47
PP Ludwigsburg	5,93
PP Mannheim	3,52
PP Offenburg	1,49
PP Reutlingen	3,94
PP Stuttgart	4,85
PP Tuttlingen	1,85
PP Ulm	2,59

⁵ Alle bearbeiteten Unfälle.

⁶ Arbeitsstärke: Die unter Ziffer 2 aufgeführte Personalstärke wurde um Abordnungen, befristete Umsetzungen, Beurlaubungen (z. B. Abwesenheit wegen Elternzeit, Mutterschutz), Langzeiterkrankungen u. a. bereinigt. Abwesenheiten wie Urlaub, Dienstfrei, Kurzzeiterkrankungen und Fortbildungen fallen nicht unter die zu berücksichtigenden Abzüge. Aufgrund von Teilzeitbeschäftigungsanteilen wurde in VZÄ umgerechnet.

Bei der Bewertung dieser Zahlen ist zu berücksichtigen, dass eine qualitativ hochwertige Verkehrsunfallaufnahme und -endbearbeitung bei den der VUA zugewiesenen komplexen, schweren Verkehrsunfällen regelmäßig mit aufwändigen und zeitintensiven Ermittlungen sowie einer daraus resultierenden umfangreichen Aktenerstellung einhergeht. Wie schon unter Ziffer 1 dargelegt, gilt es aber gleichwohl, die vergleichsweise niedrigen Werte bei einzelnen regionalen Polizeipräsidien durch die Steigerung der Bearbeitungsanteile zu optimieren.

4. wie lange die spezialisierten Unfallaufnahmedienste, sowohl im Mittel als auch maximal, insgesamt sowie differenziert nach Tages- und Nachtzeit (6 bis 22 Uhr und 22 bis 6 Uhr), ab Notrufeingang bis zum Eintreffen am Unfallort, gegliedert nach den Bereichen der einzelnen Polizeipräsidien, jeweils benötigten (1. Januar 2014 bis 30. Juni 2014);

5. wie lange die Revierbeamten, gegliedert nach den Bereichen der einzelnen Polizeipräsidien, auf das Eintreffen der Unfallaufnahmedienste jeweils warten mussten, differenziert nach Tages- und Nachtzeit (6 bis 22 Uhr und 22 bis 6 Uhr) sowie insgesamt, durchschnittlich und maximal (1. Januar 2014 bis 30. Juni 2014);

Zu 4. und 5.:

Orientiert am Unfalllagebild ist für die Kräfte der VUA im Zeitfenster von 06.00 bis 22.00 Uhr eine Reaktionszeit von 45 Minuten ab Verständigung bis zum Eintreffen an der Unfallstelle vorgesehen. Außerhalb dieses Zeitfensters sind – sofern kein 24-Stunden-Dienst eingerichtet ist – längere Reaktionszeiten grundsätzlich denkbar, diese sind allerdings durch organisatorische Maßnahmen so gering wie möglich zu halten.

Auch wenn hierzu keine statistischen Aufzeichnungen geführt werden und eine retrograde manuelle Auswertung aller Verkehrsunfälle aufgrund des damit verbundenen erheblichen Aufwandes nicht leistbar war, zeigen die Erfahrungen der regionalen Polizeipräsidien, dass die Reaktionszeit im Zeitfenster 06.00 bis 22.00 Uhr grundsätzlich eingehalten bzw. in der Regel sogar deutlich unterschritten wird. In Einzelfällen kann es aber auch zu Überschreitungen kommen. Ursächlich hierfür kann z. B. die Verkehrslage oder auch die erst später erfolgte Verständigung der VUA sein (z. B. wenn erst durch die erste Streife am Unfallort das tatsächliche Ausmaß des Unfalles ersichtlich wird).

Bei regionalen Polizeipräsidien ohne 24-Stunden-Dienst bei allen Einheiten der VUA (vgl. Antwort zu Ziffer 7) kommt es im Zeitfenster von 22.00 bis 06.00 Uhr Bereichslösungen oder von Rufbereitschaftsdiensten auch zu Wartezeiten von mehr als 45 Minuten. Da sich jedoch nur ca. 10 Prozent der in die Zuständigkeit der VUA fallenden Verkehrsunfälle in diesem Zeitraum ereignen, wird dies mit Blick auf einen möglichst lagebildorientierten und wirtschaftlichen Ressourceneinsatz grundsätzlich in Kauf genommen.

Um die Wartezeiten möglichst gering zu halten, wird im Rahmen der qualifizierten Notrufannahme bereits durch die Sachbearbeiterinnen und Sachbearbeiter der Führungs- und Lagezentren auf Basis der erhobenen Informationen über die Erforderlichkeit der Verständigung von VUA-Kräften entschieden. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass schwere Verkehrsunfälle in einer Vielzahl der Fälle ein arbeitsteiliges Zusammenwirken verschiedener Kräfte erfordern. So nehmen die zuerst am Unfallort eintreffenden Polizeikräfte die unaufschiebbaren Sofortmaßnahmen vor (Hilfeleistungen, Verständigung von Rettungskräften, Sicherung der Unfallstelle und Verkehrsregelung u. a.). Darüber hinaus führen sie bis zum Eintreffen der VUA auch die Sicherung der Spurenlage, Zeugenerhebungen und -befragungen durch. Die Feststellungen der Erstkräfte am Unfallort sowie die von diesen getroffenen Maßnahmen werden standardisiert an die endsachbearbeitenden Beamten der VUA übergeben.

Durch die Einrichtung der VUA hat sich nicht nur eine qualitative Verbesserung in der Sachbearbeitung von komplexen, schweren Verkehrsunfällen ergeben. Den Polizeirevieren steht durch den Wegfall von aufwändigen, zeitintensiven Ermittlungen grundsätzlich auch ein deutlich größeres Zeitkontingent für andere Aufgaben zur Verfügung.

6. welche Anfahrtstrecken (in km), differenziert nach Tages- und Nachtzeit (6 bis 22 Uhr und 22 bis 6 Uhr), von den Standorten der Verkehrsunfalldienste zu den Unfallstellen, gegliedert nach den Bereichen der einzelnen Polizeipräsidien, jeweils bewältigt werden mussten (1. Januar 2014 bis 30. Juni 2014);

Zu 6.:

Hinsichtlich der Anfahrtstrecken der VUA zu den konkreten Unfallstellen der von dort bearbeiteten Verkehrsunfälle liegen keine automatisiert abrufbaren Daten vor. Eine manuelle Auswertung wäre mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand verbunden.

Die dislozierten Standorte der VUA wurden jedoch so gewählt, dass eine am Unfalllagebild orientierte flächendeckende Verfügbarkeit der Verkehrsunfallaufnahme in angemessener Zeit gewährleistet werden kann.

7. wie die Arbeitszeit im Aufgabenbereich der Verkehrsunfalldienste der zwölf Polizeipräsidien jeweils geregelt ist, insbesondere wie sich Rufbereitschafts-, Tages- und Schichtdienst ergänzen;

Zu 7.:

Bei den regionalen Polizeipräsidien wurden noch in der Projektphase der Polizeistrukturreform unter Berücksichtigung des örtlichen Verkehrsunfalllagebildes in einem jeweils aufeinander abgestimmten Konzept die Standorte der Verkehrsunfallaufnahme und die Arbeitszeiten geplant und mit Start der Neuorganisation 2014 umgesetzt. Es ist vorgesehen, die Arbeitszeitregelungen zu evaluieren und – wo notwendig – in Abstimmung mit der jeweiligen Personalvertretung weiterzuentwickeln. Im Einzelnen bestehen derzeit folgende Regelungen:

Polizeipräsidium Aalen:

Beim Polizeipräsidium Aalen ist die Verkehrsunfallaufnahme an den Standorten Kirchberg/Jagst, Aalen und Backnang an Werktagen von 06.00 bis 22.00 Uhr besetzt. Die Beamten verrichten Schichtdienst. An Wochenenden und Feiertagen ist die Verkehrsunfallaufnahme in Kirchberg/Jagst von 06.00 bis 22.00 Uhr besetzt; die Verkehrsunfallaufnahmen Aalen und Backnang verrichten im Wechsel Dienst von 09.00 bis 18.00 Uhr. Zur Nachtzeit werden vorrangig die im Dienst befindlichen Kräfte der Dienstgruppe Bundesautobahn des Standortes Kirchberg/Jagst eingesetzt, je nach Sachnotwendigkeit erfolgt die Alarmierung von Kräften der Verkehrsunfallaufnahme und/oder der verkehrspolizeilichen Ermittlungen.

Polizeipräsidium Freiburg:

Die Verkehrsunfallaufnahme am Standort Freiburg versieht von Montag bis Sonntag 24-Stunden-Dienst nach dem landeseinheitlichen Wechselschichtdienst mit fünf Dienstgruppen und wird von Montag bis Freitag durch einen zeitversetzten Tagesdienst zwischen 06.30 und 19.00 Uhr verstärkt.

Am Standort Waldshut besteht an Werktagen für die Verkehrsunfallaufnahme eine Präsenzzeit von 09.00 bis 18.00 Uhr; zur Nachtzeit sowie an Wochenenden und Feiertagen ist eine Rufbereitschaft eingerichtet.

Am Standort Weil am Rhein erstreckt sich die Präsenz an Werktagen auf die Zeit von 05.45 bis 20.45 Uhr. Für die übrige Zeit besteht ebenfalls eine Rufbereitschaft.

Polizeipräsidium Heilbronn:

Die Verkehrsunfallaufnahme des Polizeipräsidiums Heilbronn gewährleistet am Standort Weinsberg eine Präsenzzeit von 06.00 bis 22.00 Uhr und am Standort Tauberbischofsheim von 06.00 bis 20.00 Uhr. Im übrigen Zeitraum wird die Verkehrsunfallaufnahme von den BAB-Dienstgruppen in Weinsberg bzw. Tauberbischofsheim wahrgenommen.

Polizeipräsidium Karlsruhe:

Die Verkehrsunfallaufnahmen beim Autobahnpolizeirevier Karlsruhe sowie beim Verkehrskommissariat Pforzheim versehen 24-Stunden-Dienst nach dem landeseinheitlichen Wechselschichtdienst mit fünf Dienstgruppen. Darüber hinaus erfolgt zur Verstärkung ein Tagesdienst in der Zeit von 06.00 bis 20.15 Uhr am Standort Karlsruhe und von 06.00 bis 20.00 Uhr am Standort Pforzheim.

Polizeipräsidium Konstanz:

Die Verkehrsunfallaufnahme des Polizeipräsidiums Konstanz gewährleistet von Montag bis Sonntag eine tägliche Präsenzzeit von 06.00 bis 22.00 Uhr im Schichtdienst. Für den Zeitraum von 22.00 bis 06.00 Uhr ist eine Rufbereitschaft eingerichtet.

Polizeipräsidium Ludwigsburg:

Die Verkehrsunfallaufnahme des Polizeipräsidiums Ludwigsburg versieht von Montag bis Sonntag 24-Stunden-Dienst nach dem landeseinheitlichen Wechselschichtdienst mit fünf Dienstgruppen.

Polizeipräsidium Mannheim:

Die Verkehrsunfallaufnahme Ost des Polizeipräsidiums Mannheim gewährleistet im Schichtdienst eine Präsenzzeit von 06.00 bis 22.00 Uhr an Werktagen und von 09.00 bis 19.00 Uhr an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen. Der Schichtdienst wird durch einen Tagesdienst von 08.00 bis 16.00 Uhr verstärkt. Für den übrigen Zeitraum ist eine Rufbereitschaft eingerichtet.

Die Verkehrsunfallaufnahme West versieht einen Zweischichtdienst im Zeitraum von 06.00 bis 22.00 Uhr an Werk- und Samstagen sowie von 09.30 bis 22.00 Uhr an Sonn- und Feiertagen. Die Dienstgruppen werden ebenfalls durch einen Tagesdienst von 08.00 bis 16.00 Uhr verstärkt. Außerhalb dieser Präsenzzeit nimmt das Autobahnpolizeirevier Mannheim die Aufgabe der Verkehrsunfallaufnahme wahr.

Polizeipräsidium Offenburg:

Die Verkehrsunfallaufnahme des Polizeipräsidiums Offenburg gewährleistet am Standort Baden-Baden werktags eine Präsenzzeit von 05.45 bis 21.00 Uhr im Schichtdienst. Am Standort Offenburg ist die Verkehrsunfallaufnahme an Werktagen von 05.45 bis 22.00 Uhr, an Wochenenden und Feiertagen von 06.00 bis 22.00 Uhr besetzt. Die Abdeckung der übrigen Zeiten wird derzeit zwischen dem Polizeipräsidium Offenburg und dem Übergangspersonalrat erörtert.

Polizeipräsidium Reutlingen:

Die Verkehrsunfallaufnahme am Standort Tübingen gewährleistet einen 24-Stunden-Dienst nach dem landeseinheitlichen Wechselschichtdienst mit vier Dienstgruppen mit grundsätzlicher Zuständigkeit für die Landkreise Tübingen und Reutlingen. Die Verkehrsunfallaufnahme durch das Verkehrskommissariat Esslingen erfolgt von Montag bis Donnerstag von 06.00 bis 24.00 Uhr, Freitag auf Samstag von 06.00 bis 02.00 Uhr, Samstag auf Sonntag von 09.00 bis 02.00 Uhr und Sonntag von 09.00 bis 24.00 Uhr mit grundsätzlicher Zuständigkeit für den Landkreis Esslingen. Die übrigen Dienstzeiten werden vom Standort Tübingen abgedeckt.

Polizeipräsidium Stuttgart:

Die Verkehrsunfallaufnahme des Polizeipräsidiums Stuttgart versieht von Montag bis Sonntag 24-Stunden-Dienst nach dem landeseinheitlichen Wechselschichtdienst mit fünf Dienstgruppen.

Polizeipräsidium Tuttlingen:

Die Verkehrsunfallaufnahme des Polizeipräsidiums Tuttlingen versieht von Montag bis Sonntag 24-Stunden-Dienst nach dem landeseinheitlichen Wechselschichtdienst mit fünf Dienstgruppen.

Polizeipräsidium Ulm:

Die Verkehrsunfallaufnahme des Polizeipräsidiums Ulm versieht von Montag bis Sonntag 24-Stunden-Dienst nach dem landeseinheitlichen Wechselschichtdienst mit fünf Dienstgruppen.

8. *unter welchen Voraussetzungen Polizeifahrzeuge bei der Anfahrt zum Einsatz Sondersignale (Blaulicht, Martinshorn) einsetzen dürfen;*
9. *ob es zutrifft, dass deshalb der Unfallaufnahme dienst auf der Anfahrt zur Unfallstelle keine Sondersignale einsetzen darf, sobald die Unfallstelle durch die örtliche Polizeistreife abgesichert ist;*
10. *ob sie es für einen Reformerfolg hält, dass sich dadurch der Unfallaufnahme dienst ohne Sondersignal durch die Staus quälen muss, für deren Beseitigung er eigentlich zuständig ist.*

Zu 8. bis 10.:

Von den Vorschriften der Straßenverkehrs-Ordnung darf nur befreit werden, soweit dies zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben dringend geboten ist (§ 35 Absatz 1 Straßenverkehrs-Ordnung). Sondersignale dürfen demnach nur verwendet werden, wenn höchste Eile geboten ist, um Menschenleben zu retten oder schwere gesundheitliche Schäden abzuwenden, eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung zu beseitigen, flüchtige Personen zu verfolgen oder bedeutende Sachwerte zu erhalten (§ 38 Absatz 1 Straßenverkehrs-Ordnung).

Gemäß § 38 Absatz 1 Straßenverkehrs-Ordnung ordnen Sondersignale (Blaues Blinklicht zusammen mit dem Einsatzhorn) für alle Verkehrsteilnehmer an, sofort freie Bahn zu schaffen. Sonderrechte für die Polizei sind damit nicht verbunden.

Sofern durch die am Unfallort als erstes eintreffende Funkstreifenwagenbesatzung alle erforderlichen Rettungs-, Absicherungs- und Verständigungsmaßnahmen getroffen werden können, besteht für alle weiteren anfahrenden Funkstreifenwagen kein Erfordernis und damit auch keine rechtliche Möglichkeit mehr, Sondersignale zu verwenden.

Gall

Innenminister