

Kleine Anfrage

der Abg. Lars Patrick Berg und Klaus Dürr AfD

und

Antwort

des Ministeriums für Inneres, Digitalisierung und Migration

Aktuelle Situation des Verkehrsunfalldienstes in Baden-Württemberg

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Wann und in welcher Form wurde die Praxistauglichkeit der Dezentralisierung des Verkehrsunfalldienstes im Zuge der Polizeireform 2012 bewiesen?
2. Gibt es eine Regelung der Anfahrtszeiten der Einheiten des Verkehrsunfalldienstes, wie es auch im Rettungsdienst der Fall ist?
3. Wenn nein, wäre eine Einführung einer solchen Hilfsfrist möglich und sinnvoll?
4. Um wie viel Prozent haben sich die Anfahrtszeiten zur Unfallaufnahme seit Einführung des zentralisierten Verkehrsunfalldienstes verbessert oder verschlechtert?
5. Gibt es konkrete Vorschläge, den langen Anfahrtszeiten insbesondere in ländliche Gebiete entgegenzuwirken?
6. Inwieweit wären Änderungen der bestehenden Regelungen/Gesetze möglich, die es den eingetroffenen Rettungskräften ermöglichen würden, erste Maßnahmen zu ergreifen, wie z. B. Tote zu bergen?
7. Inwieweit wäre eine erneute Dezentralisierung der Standorte des Verkehrsunfalldienstes denkbar, um eine bessere Abdeckung besonders ländlicher Gebiete zu erzielen?
8. Sind die momentanen Einheiten des Verkehrsunfalldienstes einheitlich strukturiert und ausreichend besetzt?

9. Wie können die Strukturen in den verbleibenden Standorten des Verkehrsunfalldienstes verbessert werden, um die Aufgaben der Verkehrsüberwachung, der Unfallaufnahme und des Streifendienstes auf den Bundesautobahnen mit den vorhandenen Mitteln optimal durchzuführen?

21. 02. 2019

Berg, Dürr AfD

Begründung

Veranlasst von einem Artikel der Stuttgarter Zeitung vom 14. Februar 2019 über einen Autounfall in Kernen im Dezember letzten Jahres, bei dem die zuständigen Beamten des Verkehrsunfalldienstes erst eine Stunde nach Meldung des Unfalls eintrafen, stellen sich Fragen nach der Häufigkeit solcher Ereignisse und den getroffenen oder geplanten Maßnahmen der Landesregierung.

Antwort

Mit Schreiben vom 21. März 2019 Nr. 3-0141.5/1/183 beantwortet das Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wann und in welcher Form wurde die Praxistauglichkeit der Dezentralisierung des Verkehrsunfalldienstes im Zuge der Polizeireform 2012 bewiesen?
7. Inwieweit wäre eine erneute Dezentralisierung der Standorte des Verkehrsunfalldienstes denkbar, um eine bessere Abdeckung besonders ländlicher Gebiete zu erzielen?

Zu 1. und 7.:

Vor Umsetzung der Polizeistrukturereform im Jahr 2014 waren außerhalb von Ballungsräumen in der Regel keine Organisationseinheiten der Verkehrsunfallaufnahme eingerichtet. Vor dem Hintergrund, dass die Aufnahme und Bearbeitung von komplexen Verkehrsunfällen mit schweren Folgen und/oder schwieriger Sach- und Rechtslage – ungeachtet der geografischen Lage – besondere Anforderungen an qualifizierte Sachbearbeiter stellen, wurde im Zuge der Polizeistrukturereform eine Zentralisierung der verkehrspolizeilichen Aufgaben bei den Verkehrspolizeidirektionen der regionalen Polizeipräsidien sowie eine flächendeckende Einführung der Verkehrsunfallaufnahme beschlossen.

Die Kernaufgabe der Verkehrsunfallaufnahme liegt in der Gewährleistung einer qualitativ hochwertigen Unfallaufnahme und -bearbeitung für Verkehrsunfälle

- a) mit Getöteten oder Schwerverletzten,
- b) unter Beteiligung des Schwerverkehrs oder Fahrzeugen von Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS),
- c) mit komplexer Spurenlage, die besondere Sachkenntnisse erfordern,
- d) bei denen aufgrund der Gesamtumstände eine außergewöhnliche Öffentlichkeitswirkung zu erwarten ist

sowie für Arbeits- und Betriebsunfälle im Zusammenhang mit dem Betrieb von Kfz und Arbeitsgeräten, sofern ein Beteiligter lebensgefährlich verletzt oder getötet wird.

2. *Gibt es eine Regelung der Anfahrtszeiten der Einheiten des Verkehrsunfalldienstes, wie es auch im Rettungsdienst der Fall ist?*
3. *Wenn nein, wäre eine Einführung einer solchen Hilfsfrist möglich und sinnvoll?*
4. *Um wie viel Prozent haben sich die Anfahrtszeiten zur Unfallaufnahme seit Einführung des zentralisierten Verkehrsunfalldienstes verbessert oder verschlechtert?*

Zu 2. bis 4.:

Seit Umsetzung der Polizeistrukturereform im Jahr 2014 gewährleistet die Verkehrsunfallaufnahme landesweit, in der Zeit von 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr (Zeitraum, in dem sich etwa 90 Prozent der Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten oder Getöteten ereignen), eine Interventionszeit von 45 Minuten ab Alarmierung. Die tatsächliche, durchschnittliche Interventionszeit der Verkehrsunfallaufnahme (von Eingang der Meldung/des Notrufs bis zum Eintreffen der Verkehrsunfallaufnahme am Unfallort) liegt einer Einzelauswertung im Zuge des Projekts zur Evaluation der Polizeistrukturereform Baden-Württemberg (EvaPol) für das Jahr 2015 und das erste Halbjahr 2016 zufolge bei etwa 28 Minuten.

Außerhalb des Zeitkorridors von 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr bestehen Rufbereitschaften auf Ebene der Verkehrspolizeidirektionen, oder die sog. BAB-Dienstgruppen nehmen die Aufgaben der Verkehrsunfallaufnahme wahr. Die Polizeipräsidien Stuttgart, Freiburg (nur am Standort Freiburg), Karlsruhe, Ludwigsburg, Reutlingen (nur am Standort Tübingen), Tuttlingen und Ulm haben darüber hinaus einen Rund-um-die-Uhr-Schichtbetrieb der Verkehrsunfallaufnahme eingerichtet.

Ungeachtet einer möglichen, späteren Unfallsachbearbeitung durch die Verkehrsunfallaufnahme entsenden die örtlich zuständigen Polizeireviere, wie bereits vor der Polizeistrukturereform, bei jedem Verkehrsunfall unmittelbar Einsatzkräfte an die Unfallstelle. Eine schnelle Hilfeleistung sowie die Wahrnehmung polizeilicher Erstmaßnahmen sind daher unverändert und zu jedem Zeitpunkt gewährleistet.

5. *Gibt es konkrete Vorschläge, den langen Anfahrtszeiten insbesondere in ländliche Gebiete entgegenzuwirken?*
7. *Sind die momentanen Einheiten des Verkehrsunfalldienstes einheitlich strukturiert und ausreichend besetzt?*
8. *Wie können die Strukturen in den verbleibenden Standorten des Verkehrsunfalldienstes verbessert werden, um die Aufgaben der Verkehrsüberwachung, der Unfallaufnahme und des Streifendienstes auf den Bundesautobahnen mit den vorhandenen Mitteln optimal durchzuführen?*

Zu 5., 8. und 9.:

Aktuell sind an 25 Standorten Organisationseinheiten der Verkehrsunfallaufnahme eingerichtet. In den Polizeipräsidien Aalen, Offenburg, Konstanz und Reutlingen (am Standort Esslingen) werden die Aufgaben der Verkehrsunfallaufnahme und der Verkehrsüberwachung jeweils in einer gemeinsamen Verkehrsgruppe wahrgenommen. In den weiteren regionalen Polizeipräsidien bestehen reine Verkehrsunfallaufnahme-Einheiten.

Im Zusammenhang mit dem Projekt EvaPol wurde festgestellt, dass die Fallbelastung pro Beamter/Beamtin in der Verkehrsunfallaufnahme bezogen auf das Haushaltssoll verhältnismäßig gering ist. Gleichzeitig wurde jedoch auf Schwächen in der Abdeckung des ländlichen Raumes hingewiesen.

Der polizeiliche Ressourceneinsatz sowie die teilweise nicht optimale Versorgung des ländlichen Raumes mit Spezialisten zur Aufnahme komplexer Verkehrsunfälle wurden daher im Rahmen des Umsetzungsprojekts „Polizeistruktur 2020“ aufgegriffen. Zur Optimierung der Strukturen in der Verkehrspolizei werden die Aufgaben der Verkehrsüberwachung sowie der Unfallaufnahme künftig in Verkehrsgruppen gebündelt. Im Sinne einer multifunktionalen Aufgabenwahrnehmung werden ab dem Jahr 2020 somit, wie bereits bei den Kriminaldauerdiensten bewährte Praxis, auch für komplexe verkehrspolizeiliche Aufgaben flächendeckend sowie rund

um die Uhr (24 Stunden/7 Tage) Spezialisten bei den Verkehrsdiensten im Dienst sein. Parallel hierzu wird der verkehrspolizeiliche Sachverstand bei den Polizeirevieren gestärkt, damit auch dort einfach gelagerte Verkehrsunfälle mit Getöteten oder Schwerverletzten eigenständig aufgenommen werden können. Mit dieser Neuausrichtung soll in Zukunft noch schneller qualifiziertes Personal vor Ort sein.

Die Struktur des sog. BAB-Streifendienstes hat sich indes bewährt und wird ohne Veränderungen an den bisherigen Standorten fortgeführt.

6. Inwieweit wären Änderungen der bestehenden Regelungen/Gesetze möglich, die es den eingetroffenen Rettungskräften ermöglichen würden, erste Maßnahmen zu ergreifen, wie z. B. Tote zu bergen?

Zu 6.:

Für die Polizei gilt der Grundsatz: „Gefahrenabwehr vor Strafverfolgung“. Dies bedeutet, dass Maßnahmen zur Rettung von Menschenleben und die Versorgung von Verletzten immer oberste Priorität haben. Kann am Unfallort jedoch nur noch der Tod einer Person festgestellt werden, tritt die Aufklärung des Unfallgeschehens in den Vordergrund. So stehen bei tödlichen Verkehrsunfällen regelmäßig nicht unerhebliche Straftatbestände wie z. B. die fahrlässige Tötung nach § 222 Strafgesetzbuch (StGB) im Raum. Zudem ergeben sich aus entsprechenden Unfallgeschehnissen auch zivilrechtliche Ansprüche, für deren Geltendmachung ebenfalls auf die Ermittlungsakten zurückgegriffen wird.

Jede Veränderung einer Unfallstelle vor Abschluss der polizeilichen Spurensicherungsmaßnahmen oder der Begutachtung durch einen Sachverständigen birgt die Gefahr, dass wichtige Unfallschritte verloren gehen. Eine veränderte Vorgehensweise wäre daher weder mit der Strafverfolgungspflicht der Strafverfolgungsbehörden (Legalitätsprinzip gem. §§ 152 Abs. 2, 160 und 163 Strafprozessordnung [StPO]) noch den zivilrechtlichen Interessen Dritter (Unfallbeteiligte und/oder Angehörige) in Einklang zu bringen.

Strobl

Minister für Inneres,
Digitalisierung und Migration