

## 17. Wahlperiode

### Schriftliche Anfrage

#### des Abgeordneten Tom Schreiber (SPD)

vom 18. August 2015 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. August 2015) und **Antwort**

#### Polizeistrukturreform – Zu Verkehrsdiensten (Vkd)

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

1. Wie viele Stellen sind derzeit beim Verkehrssicherheitsdienst für jeweils welche Aufgaben vorhanden?

Zu 1.: Beim Zentralen Verkehrssicherheitsdienst, als Teil des Zentralen Verkehrsdienstes (ZVkd), stellt sich derzeit die Sollstellenstruktur wie folgt dar:

Stellensituation Zentraler Verkehrssicherheitsdienst (ZVkd 2)	Stellen Vollzug	Stellen Tarif
ZVkd 2 insgesamt	168	14
davon bei		
Führungsgruppe	3	1
ZVkd 21 (Autobahndauerdienst)	93	
ZVkd 22 (Sonderverkehr)	31	
ZVkd 22 (Fahndung/Ermittlung)	19	
ZVkd 23 (zentrale Verkehrsaufgaben)	9	13
ZVkd 24 (Verkehrsinformations- und Steuerungszentrale)	13	

2. Wie viele Stellen sollen durch die Polizeistrukturreform im Vkd geschaffen werden?

Zu 2.: Keine.

3. Wie hoch waren im Vorfeld die Investitionen für den Vkd in den jeweiligen Polizeidirektionen bzw. Abschnitten? (Bitte um Einzelaufstellung)

Zu 3.: Zusätzliche Investitionen mussten im Vorfeld zu dieser Organisationsänderung nicht getätigt werden.

4. Was verspricht man sich konkret aus der Zentralisierung des Vkd?

Zu 4.: Vor dem Hintergrund der auf die Bedarfe der einzelnen örtlichen Direktionen ausgerichteten und deshalb unterschiedlichen Dienstpläne der örtlichen Vkd konnte in der Vergangenheit ein optimaler Einsatz der Verkehrskräfte nicht stattfinden.

So kommt es vor allem bei stadtweiten verkehrspolizeilichen Einsätzen häufig zu Alarmierungen und damit verbundenem Mehrdienst. Darüber hinaus entstehen regelmäßig und wiederkehrend Überstunden bei der Betreuung von Großraum- und Schwerlasttransporten zur Nachtzeit. Die diversen Dienstpläne spiegeln den sich in der Vergangenheit veränderten gesamtbehördlichen Bedarf nicht wider.

Im Hinblick auf die Bewältigung besonders kräfteintensiver Einsatzlagen reichen die zur Verfügung stehenden Kräfte des Zentralen Verkehrsdienstes (ZVkd) in der allgemeinen Aufbauorganisation (AAO) nicht aus, sodass regelmäßig Kräfteanforderungen von örtlichen Verkehrsdiensten notwendig werden. Der ZVkd unterstützt im Gegenzug die örtlichen Direktionen, wenn mehr Dienstkräfte im Verkehrsdienst benötigt werden als verfügbar sind. Durch die Zusammenführung und Vereinheitlichung der Dienstpläne werden die Dienstkräfte effizienter und gezielter eingesetzt, wodurch bspw. auch eine Verfügbarkeit zur Nachtzeit gewährleistet werden kann.

Aufgrund der hohen Anzahl von Staatsbesuchen sowie stadtweiten Veranstaltungs- und Versammlungslagen erfährt die Bewältigung von Einsatzlagen mit einer besonderen Aufbauorganisation (BAO-Lagen) zunehmend eine hohe Bedeutung.

Die künftig zentrale Beurteilung der Verkehrslage bei o.g. Einsatzen führt zur Reduzierung von Dienstzeitverlagerungen und Alarmierungen durch effizienteren Personalressourceneinsatz. Die einheitliche Führung der Verkehrsmaßnahmen bei der Bewältigung von kräfteintensiven Einsätzen gewährleisten gleichbleibend hohe Qualitätsstandards.

Neben der Bewältigung von Einsätzen aus besonderem Anlass ist die stadtweite Verkehrsüberwachung (VÜ) elementare Aufgabe der Verkehrsdienste. Die Verkehrssicherheitsarbeit wird vornehmlich durch die Verkehrsdienste der örtlichen Direktionen und durch den Zentralen Verkehrsdienst der Direktion Zentrale Aufgaben (Dir ZA) geprägt. Die Kräfte der Abschnitte unterstützen im Rahmen des täglichen Dienstes diese Aufgabenbewältigung.

Die Umsetzung einheitlicher strategischer Ansätze zur Reduzierung von Verkehrsunfällen und deren Folgen sowie die Setzung einheitlicher Prioritäten sind in einem dezentralen System örtlicher Verkehrsdienste nur erschwert möglich. Mit der vorgesehenen Zentralisierung können Verkehrslagebilder, die als Grundlage für den polizeilichen Überwachungsauftrag dienen, die fachlich-strategischen Erfolgskontrollen und der überörtliche Erfahrungsaustausch optimiert werden.

Die Verkehrssicherheitsarbeit wird neben der Bewältigung von Einsätzen aus besonderem Anlass wesentliche Aufgabe des Referates Begleitschutz und Verkehrsdienst (BVkD). Auf Grundlage eines standardisierten Lagebildes werden zur Unterstützung der örtlichen Direktionen – als Dienstleister – sowie unter Berücksichtigung des integrativen Ansatzes und Orientierung an der aktuellen Lageentwicklung Verkehrsüberwachungsmaßnahmen getroffen sowie eigeninitiativ priorisierte Verkehrseinsätze geplant und durchgeführt. Dadurch wird eine zielgerichtete Verkehrsüberwachung sichergestellt und der gesamtbehördlichen Schwerpunktsetzung entsprochen.

5. Wie viele Radarwagen existieren derzeit bei der Berlin Polizei?

Zu 5.: Die Polizei Berlin verfügt über 22 Geschwindigkeitsmessfahrzeuge.

6. Wie viele davon sind derzeit einsetzbar?

Zu 6.: Derzeit sind 17 der 22 Geschwindigkeitsmessfahrzeuge einsatzbereit (Stand: 20. August 2015).

7. Haben etwaige längere Anfahrtswege aufgrund der Zentralisierung Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Radarwagens, hinsichtlich Ladelaufzeiten und Verbrauch?

Zu 7.: Die Zentralisierung des Fuhrparks führt zu einer effizienteren Auslastung der Geschwindigkeitsüberwachungsgeräte. Stand- und ggf. Ausfallzeiten von Fahrzeugen zur Geschwindigkeitsüberwachung verringern sich, die Einsatzzeiten erhöhen sich. Durch die zentrale Unterbringung (Fahrzeugpoolbildungen) können mehrere Dienstbereiche des Begleitschutz- und Verkehrsdienstes auf einen Fahrzeugpool zurückgreifen.

Eine Vielzahl von Verkehrsüberwachungstechnik kann durch den zentralisierten Einsatz an Verkehrsunfall-schwerpunkten und zur Bekämpfung bestimmter Verkehrsverstöße eingesetzt werden, wie es bisher den örtlichen Direktionen in diesem Umfang nicht möglich war.

Der Einsatz von Radarwagen orientiert sich grundsätzlich an der jeweiligen Verkehrsunfalllage. Diese ist vom Verkehrsaufkommen abhängig und im verkehrsreichen Innenstadtbereich höher als in den Randbezirken. Eine Evaluation der Verkehrsunfalllage ergab, dass sich der Schwerpunkt erforderlicher Interventionsmaßnahmen zu einem großen Teil auf einen Radius von zehn Kilometern um die künftige Liegenschaft des zentralisierten Verkehrsdienstes in der Friesenstraße beschränkt.

Dadurch sind die Anfahrtswege in den Einsatzraum hauptsächlich kurz und gleichmäßig.

Auswirkungen auf Ladelaufzeiten für Batterien der Radarwagen sind nicht erkennbar. Eine valide Aussage über den möglichen Verbrauch von Betriebsstoffen für die Anfahrt in die Einsatzbereiche kann derzeit nicht getroffen werden.

Berlin, den 3. September 2015

In Vertretung

Andreas Statzkowski  
Senatsverwaltung für Inneres und Sport

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. Sep. 2015)