5/2003 — 21. Jahrgang

Deutsches Polizeiblatt

[DPolBl] für die Aus- und Fortbildung

5/2003 **Erster Angriff**

- Rechtsgrundlagen
- Sicherungsangriff
- Auswertungsangriff
- Maßnahmenkatalog
- Fehleranalysen
- Fallbeispiele
- Einsatzfahrten
- Zusammenwirken Polizei/BOS

BOORBERG

ISSN 0175-4815 — E 8625

- Oft wird nach dem Personalausweis des Opfers gesucht (Erzeugung von Trugspuren).
- Tatwerkzeuge oder mit der Tat im Zusammenhang stehende Gegenstände (z. B. Geschosshülsen, Projektile usw.) werden eingesammelt, ohne dass die Fundsituation festgehalten wird.
- Schusswaffen werden aufgenommen und entladen, ohne den genauen Fundort und den Ladezustand der Waffe zu beschreiben.
- Waffen und Munition werden auf dem Postweg der Schusswaffenuntersuchungsstelle zugeleitet.
- Kleidung durch Schüsse verletzter oder getöteter Personen wird zusammengeknüllt in eine Tüte gestopft.
- Der spezielle Tatorttrupp der PTU wird bei Kapitaldelikten oder schwierigen Spurenlagen nicht angefordert.
- Asservate werden zum Vorgang genommen, ohne dass im Bericht festgehalten wird, wer welche Gegenstände wo gefunden hat.
- Etwaige notwendig gewordene Veränderungen am Tatort werden nicht im Bericht festgehalten.
- Im Zuge des Ersten Angriffs gefertigte Fotos der Sofortbearbeitung sind oft unzureichend.
- Bestatter werden zu früh zum Ort bestellt, bevor die Leiche besichtigt wurde.
- Bestatter werden zur Leichenbesichtigung hinzugezogen und ziehen auf Ersuchen der Beamten die Leiche vorher aus, dabei wird die Bekleidung nicht weiter beachtet.
- Verletzungen werden nicht erkannt.
- Fäulnisflüssigkeit wird als Blut angesehen und schafft somit falsche Voraussetzungen für weitere Ermittlungen. In Berichten sollte es besser heißen „dunkle Flüssigkeit" oder „blutsuspekte Anhaftungen".
- An Tatorten wird geraucht (Trugspuren).
- Außenstehende wurden ersucht, Fotos vom Tatort mit der Leiche zu fertigen.
- Bei Gegenüberstellungen wurden Verdächtige den Zeugen einzeln gegenübergestellt und Lichtbilder wurden einzeln vorgelegt.
- Blutentnahmen und Urinproben bei Tatverdächtigen wurden unterlassen.
- Schriftvergleichsmaterial wurde unsachgemäß verpackt, gelocht und dem Vorgang beigeheftet.
- Der Brandort wurde nicht als Beweismittel beschlagnahmt.
- Bei der Spurensicherung am Täter wurden Blut-, Sperma-, Speichel- und Vaginalsekretsspuren nicht gesichert.
- Drogenportionen wurden nicht transportsicher gemacht; die Substanzverluste beeinträchtigen die Beweisfähigkeit.

Einsatzfahrt – wichtiger Bestandteil des Ersten Angriffs

Einsatzfahrten zum Ereignisort

Prof. Dr. Dieter Müller, Bautzen

Bestimmte dienstliche Einsatzaufgaben erfordern es für die Beamten des Polizeivollzugsdienstes, mit ihren Fahrzeugen den Verkehrsraum zügig zu durchqueren, um dadurch möglichst schnell an den Einsatzort gelangen zu können. Die Beispiele dafür sind vielfältig. So müssen der Verkehrsunfalldienst oder der Streifendienst etwa schnell an einen Unfallort gelangen, der Kriminaldauerdienst zügig den Tatort erreichen und das SEK schnell am Ort einer Geiselnahme ankommen.
Während den eben aufgezählten Beispielen gemeinsam ist, dass die Einsatzanlässe den Polizeibeamten erst nach der Einsatzfahrt, und zwar am Einsatzort begegnen, sind auch manche Einsatzfahrten selbst gleichzeitig als Einsatzanlässe zu bewerten. Diese im polizeilichen Dienstalltag auch nicht seltenen Fälle begegnen uns etwa bei Verfolgungsfahrten oder bei Observierungsfahrten.

Einsatzanlässe und Einsatzfahrten

In allen Fällen kann die Einsatzaufgabe allerdings erst dann von den eingesetzten Beamten erfolgversprechend erfüllt werden, wenn der Weg auf den Straßen erfolgreich, d. h. ohne einen Verkehrsunfall zurückgelegt wurde. In diesen Fällen gelten zwei Grundsätze:

- Die Einsatzfahrt muss aufmerksam und unfallfrei absolviert werden, gerade weil es eilt.
- Je schneller der Weg zurückgelegt wird, desto eher kann an der Erfüllung des Einsatzauftrags am Einsatzort gearbeitet werden.

Einsatzfahrt eines Streifenwagens des Autobahnpolizeireviers Dresden auf der BAB A 4.
Quelle: Eigenes Bildarchiv des Autors.

Da in vielen Fällen jedoch für die polizeiliche Aufgabenerfüllung ein erheblicher Zeitdruck besteht, müssen Regelungen bestehen, deren Zweck es ist, den Beamten eine zügige und gefahrlose Durchfahrt durch den öffentlichen Verkehrsraum zu ermöglichen. Solche Regelungen sind die §§ 38 Abs. 1 (Wegerecht) und 35 (Sonderrechte) StVO[1].

Dabei greift der Regelungszweck des Wegerechts, betrachtet man die Anwendungsfälle aus § 38 Abs. 1, sogar weit über

1 Nicht näher bezeichnete §§ sind solche der StVO.

den Straßenverkehr hinaus und greift tief hinein in die staatliche Schutzpflicht aus Art. 2 Abs. 2 GG, das die Exekutive und damit auch die Polizei verfassungsrechtlich dazu verpflichtet, Leben und die Gesundheit der Bürger besonders zu schützen.

Die Einsatzfahrt als wichtiger Bestandteil des Ersten Angriffs

Im Rahmen einer praxisnahen Betrachtung der Einsatzfahrten wird man nicht umhin kommen können, bereits die Einsatzfahrt selbst als unverzichtbare Voraussetzung für einen gelungenen Ersten Angriff einzuschätzen. Sind die Maßnahmen des Ersten Angriffs nach der PDV 100 (neu) als „Unaufschiebbare Feststellungen und Maßnahmen zur Aufklärung von rechtswidrigen Taten oder Handlungen“ [2] zu bewerten, die aus Sicherungsangriff und Auswertungsangriff bestehen, so fallen Einsatzfahrten im hier vertretenen weiteren Sinne bereits unter den Teilbereich des Sicherungsangriffs.

Im Falle einer Verfolgungsfahrt mit dem ProViDa-System handelt es sich bei diesen Einsatzfahrten sogar gleichzeitig um einen Auswertungsangriff, der in seiner Bedeutung der Tatortarbeit entspricht. Tatsächlich befindet sich die ProViDa-Besatzung während ihrer Verfolgungsfahrt auch permanent am Tatort des Geschehens, so dass sich der Erste Angriff in dieser Situation auch auf die gesamte Verfolgungsfahrt erstreckt.

Allgemein gelten somit auch für die Einsatzfahrten die in der PDV 100 genannten Grundsätze für den Ersten Angriff, wonach

- bereits während der Einsatzfahrt auf tatbezogene Umstände zu achten ist,
- über die Nutzung von Sondersignalen auch aus taktischem Blickwinkel entschieden werden muss[3],
- während der Einsatzfahrt auf verdächtige Personen und Fahrzeuge geachtet werden muss,
- sich die Beamten bereits während der Einsatzfahrt einen ersten Überblick über die Lage verschaffen müssen.

Grundgedanken zur Verkehrssicherheit bei Einsatzfahrten

Einsatzfahrten mit Blaulicht und Einsatzhorn sind zumindest für andere Verkehrsteilnehmer Ausnahmesituationen im Straßenverkehr. Mögen auch tägliche Routine und gewohnte Dienstabläufe die Struktur und den Ablauf dieser für unser Gemeinwesen so wichtigen Einsatzfahrten von Seiten der polizeilichen Einsatzfahrer her bestimmen, so bergen diese Fahrten dennoch erhebliche Risiken für die Verkehrssicherheit [4].

Berufsfeuerwehr Leipzig während einer Einsatzfahrt durch die Leipziger Innenstadt.
Quelle: Petrasch, Feuerwehr Leipzig.

Von immenser Bedeutung bei der realistischen Einschätzung der Verkehrsrisiken ist eine repräsentative Datenbasis, auf deren Grundlage über den Prozess einer systematischen Auswertung Schlüsse gezogen werden können, die eine Risikominimierung für die Zukunft ermöglichen können. Hinsichtlich dieses Erkenntnisprozesses bestehen in der polizeilichen Arbeit trotz guter Ansätze in den vergangenen Jahren noch weitere erhebliche Verbesserungschancen für die Zukunft.

Das generelle Unfallrisiko bei Einsatzfahrten ist für den Teilbereich des Rettungsdienstes bereits eingehend untersucht worden [5], befindet sich jedoch mit dem letzten Erfassungsjahr von 1991 bereits nicht mehr auf einem aktuellen Stand. Verglichen mit dem Unfallrisiko aller übrigen motorisierten Verkehrsteilnehmer verbleibt es danach für Fahrten des Rettungsdienstes mit Sondersignalen gegenüber Fahrten ohne den Einsatz von Sondersignalen bei einem vierfach erhöhten Risiko, in einen Verkehrsunfall mit Personenschaden (Verletzung oder Tod eines Menschen) und einem 17fach erhöhten Risiko in einen Verkehrsunfall mit einem Sachschaden von mehr als 3000 DM (Wert nach der genannten Studie, heute wohl ca. 1500 Euro) verwickelt zu werden.

Daneben findet alle zwei Jahre eine Untersuchung der Leistungen des Rettungsdienstes statt, deren Zielsetzung das Erreichen von Verbesserungen in der Organisation und den Leistungen des Rettungsdienstes verfolgt [6]. Diese Analysen sind in ihrer Zielsetzung und Methodik vorbildlich, so dass sie für die betreffenden Einsatzorganisationen eine wichtige Datengrundlage zur relativierenden Einschätzung ihrer Tätigkeiten bilden.

Fraglich ist allerdings, warum die seit Jahren erfolgreich praktizierte Methodik von den anderen Einsatzorganisationen wie Polizei und Feuerwehr nicht oder nur rudimentär übernommen worden ist [7]. Hier wird derzeit ohne Not ein wichtiger Ansatz zur Optimierung von Einsatzstrukturen und -abläufen verschenkt, der auch aus Sicht der Verkehrssicherheit dringend belebt werden sollte. Fraglich ist insbesondere, warum die in vielen Bundesländern vorhandenen Einzeluntersuchungen zu Fragen der Sicherheit bei Einsatzfahrten bislang nicht im Sinne eines

2 Siehe dazu den Teil „Grundbegriffe“ in der Anlage 20 zur PDV 100 (neu).

3 Vgl. dazu auch die einschlägige, leider weithin unbeachtet gebliebene verbindliche Handlungsanweisung für die Polizeibeamten für den Gebrauch von Sondersignalen bei der Nutzung von Sonderrechten aus der VwV-StVO zu § 35 StVO zu den Absätzen 1 und 5 unter I. mit dem entscheidenden Wortlaut „wenn möglich und zulässig“.

4 Näher zu den Sicherheitsrisiken bei Einsatzfahrten Müller, Dieter, Unfallrisiken bei Einsatzfahrten mit Wegerecht, in: Das große Feuerwehr-Handbuch, 29. Erg.-Lfg. 6/03, Nr. 3-2.3.8, S. 1 - 42.

5 Unterkofler, Manfred/Schmiedel, Reinhard, Verbesserung der Sicherheit bei Sondersignaleinsätzen, Bericht zum Forschungsprojekt der Bundesanstalt für Straßenwesen 8933, Bergisch Gladbach 1994.

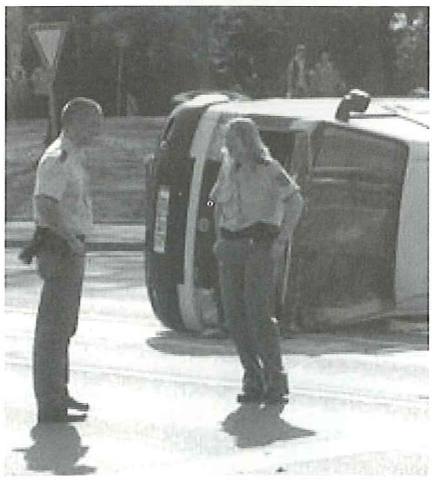
6 Vgl. dazu näher die neueste Leistungsanalyse von Schmiedel, Reinhard, Rettungsdienst 2000/2001, Bergisch Gladbach 2002, S. 7 ff.

7 Gute Ansätze sind sichtbar in der auf polizeiliche Notfalleinsätze bezogenen Untersuchung von Feltes, Thomas, Notrufe und Funkstreifeneinsätze als Messinstrument polizeilichen Alltagshandelns, in: DIE POLIZEI 1995, S. 157 ff.

gemeinsamen Nutzens für die Beamten aller Bundesländer zusammengefasst worden sind. Ebenfalls nicht recht nachvollziehbar ist es, warum die guten Ansätze nicht wenigstens in der polizeilichen Fachliteratur zur Diskussion gestellt werden, um auf diese Weise einen wissenschaftlichen Erkenntnisprozess in Bewegung zu setzen. Ob sich dahinter die Scheu vor triftigen Gegenargumenten oder aber lediglich ein grundsätzliches Unverständnis gegenüber dieser in vielen Fachdisziplinen allseits bewährten Art der Bewältigung versteckt, läuft jedenfalls auf dasselbe Ergebnis hinaus. Es wird im Hinblick auf die Sicherheit bei Einsatzfahrten auch weiterhin beharrlich ein wichtiger Ansatz verschenkt, Sicherheitsrisiken zu minimieren.

Risikofaktoren für die Verkehrssicherheit bei Einsatzfahrten

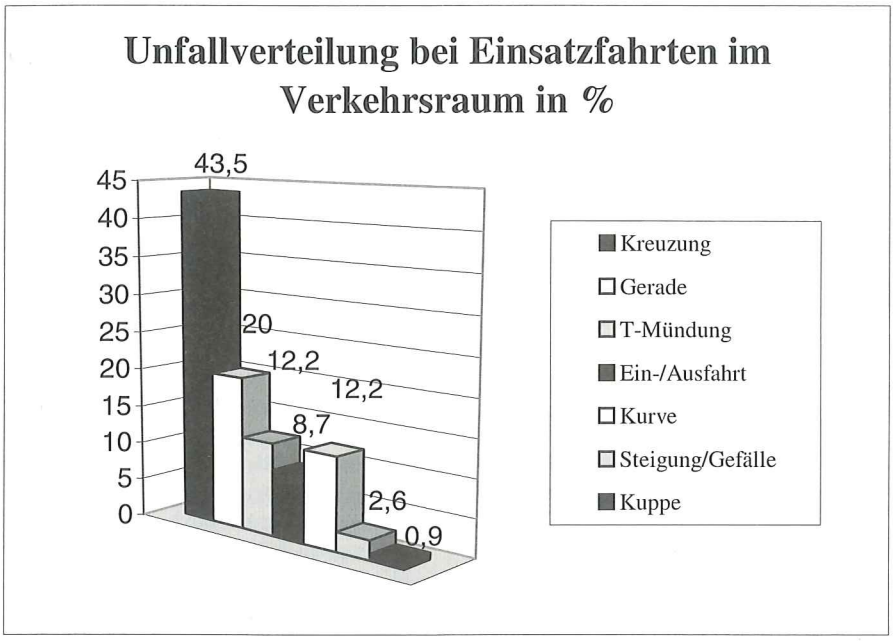
Gefahrensituationen resultieren insbesondere aus mangelnder Erfahrung anderer Verkehrsteilnehmer in der Begegnung mit den Einsatzfahrzeugen der verschiedenen Organisationen, aber teilweise auch aus nicht angebrachtem Draufgängertum und mangelnder Erfahrung in der Bewältigung von Risikosituationen während der Einsatzfahrten auf Seiten der Einsatzfahrer selbst.



VW T 4 nach einer verunglückten Einsatzfahrt durch die Bautzener Innenstadt.
Quelle: Noack, Polizeidirektion Bautzen

Eine entscheidende Rolle für das objektiv bestehende Unfallrisiko spielt die Grundentscheidung, ob und in welchem Umfang von den Sondersignalen des § 38 Abs. 1 und 2 Gebrauch gemacht wird, und weiterhin, ob daneben auch die Sonderrechte aus § 35 genutzt werden[8].

Ein erster Risikofaktor ist im Rahmen dieser Sicherheitsbetrachtung der Einsatzraum, weil es von entscheidender Bedeutung ist, unter welchen räumlichen Bedingungen die Einsatzfahrt vom Ausgangsort bis hin zum Bestimmungsort stattfindet. Bekannt sind jedenfalls die aus Sicht der Verkehrssicherheit neuralgischen Punkte während einer Einsatzfahrt, die aus dem nachfolgenden Schaubild ersichtlich werden.



Örtliche Verteilung von Unfällen im Verkehrsraum, Quelle: Unterkofler/Schmiedel, S. 13, 43 f.

Besonderheiten ergeben sich in städtischen Räumen, weil der Verkehr auf den dortigen Straßen für Geschwindigkeiten bis 50 km/h ausgelegt ist, eine Vielzahl von Kreuzungen und Einmündungen auf Begegnungen zwischen verschiedenen Verkehrsströmen erwarten lassen sowie LZA und Radverkehrsanlagen in die eigene Fortbewegung einkalkuliert werden müssen. Zudem ist mit Lärm- und Schallreflexionen sowie zahlreichen Lichtquellen in der Dunkelheit zu rechnen, die für eine rasche Orientierung während der Einsatzfahrt kontraproduktiv wirken können[9].

In ländlichen Verkehrsräumen bestehen oft niedrigere Sicherheitsstandards bei Kreis-, Gemeinde- und Landstraßen, sind die Straßen außerorts für Geschwindigkeiten bis 100 km/h ausgelegt und Streckenverläufe anders gestaltet, als dies innerorts der Fall ist[10].

Auf Autobahnen und Kraftfahrtstraßen wiederum ist die Auslegung der Straßen für begrenzte bis unbegrenzte Geschwindigkeiten einzukalkulieren, bestehen Besonderheiten an Autobahnkreuzen, fordern Beschleunigungs- und Verzögerungsstreifen besondere Aufmerksamkeit und bestehen oft grundsätzliche Probleme in der Wahrnehmbarkeit von Schall- und Leuchtzeichen[11].

Werden von den Mitarbeitern der verschiedenen Einsatzorganisationen Sicherheitsrisiken im Einsatzraum festgestellt, so sollte es Usus sein, diese Informationen auf einem adäquaten und effektiven Informationsweg an die Straßenverkehrsbehörde weiterzugeben. Diese Eigeninitiative kann in der Form konstruktiver Verbesserungsvorschläge auch den anderen Einsatzfahrern der anderen Organisationen zugute kommen und nicht zuletzt die ohnehin beträchtlichen Gefahren ein Stück weit minimieren.

Die bislang genannten Einflussfaktoren bilden zwar die räumlichen Rahmenbedingungen für die Einsatzfahrten, unfallursächlich sind jedoch regelmäßig Verhaltensfehler, die entweder von anderen Verkehrsteilnehmern oder Einsatzfahrern selbst begangen werden. Nur sehr selten überwiegen objektive Fehlerquellen etwa aus dem Straßenraum so sehr, dass sie als Auslöser für Verkehrsunfälle bei Einsatzfahrten in den Vordergrund treten.

Ein weit geringeres Unfallrisiko entstünde für die Einsatzfahrer bereits dadurch, dass die Einsatzfahrer während der Fahrt zum Einsatzort neben der perfekten Beherrschung der Inhalte aus den §§ 35 und 38 auch die Grundregeln aus § 1 Abs. 1

8 Eine aktuelle Kommentierung dieser beiden wichtigsten Rechtsgrundlagen für Einsatzfahrten finden Sie auf praxisnaher Grundlage bei Müller, Dieter, StVO aktuell - Straßenverkehrsordnung mit Kommentar, S. 205 ff. (§ 35) sowie S. 229 ff. (§ 38).

9 Näher zu der Problematik innerstädtischer Einsatzfahrten Schafhausen, Stefan, Verfolgungsfahrten in der Stadt, in: DPolBl. 1998. S. 15 f.

10 Näher zu der Problematik ländlicher Einsatzfahrten von Prondzinski, Peter, Verfolgungsfahrten auf dem Land, DPolBl. 1998, S. 17 f.

11 Näher zu der Problematik von Einsatzfahrten auf der Autobahn Meißner, Wolfgang, Verfolgungsfahrten auf der Autobahn, DPolBl. 1998, S. 21 ff.

allesamt beherzigen würden und den Vertrauensgrundsatz, das Gebot rücksichtsvollen Fahrens, die allgemeine Sorgfaltspflicht und das Gebot des defensiven Fahrens konsequent umsetzen würden[12].

Dabei sind es aus Sicht von Einsatzfahrern immer wieder bestimmte Fahrsituationen, die ein besonderes Gefahrenpotenzial in sich bergen. Problematisch sind dabei insbesondere:

- Das Überfahren von LZA bei rotem Licht.
- Das Verhalten bei Vorfahrtsituationen an Kreuzungen, die nicht mit LZA geregelt sind.
- Das Verhalten bei Vorfahrtsituationen bei Geltung der Regel „rechts vor links".
- Die Durchführung von Überholvorgängen im stockenden Verkehr oder im Stau.
- Das Verhalten bei Überholvorgängen in der Kurve.

Betrachtet man den Risikofaktor Einsatzpersonal bzw. noch genauer die Einsatzfahrer, so liegt ein grundsätzliches Problem darin, dass in vielen Bundesländern keine systematische Aus- und Fortbildung der Einsatzfahrer stattfindet. Ausnahmen wie etwa die vorbildliche Aus- und Fortbildung der Polizei in NRW sind Leuchttürme in der derzeitigen Aus- und Fortbildungspraxis der Einsatzorganisationen.

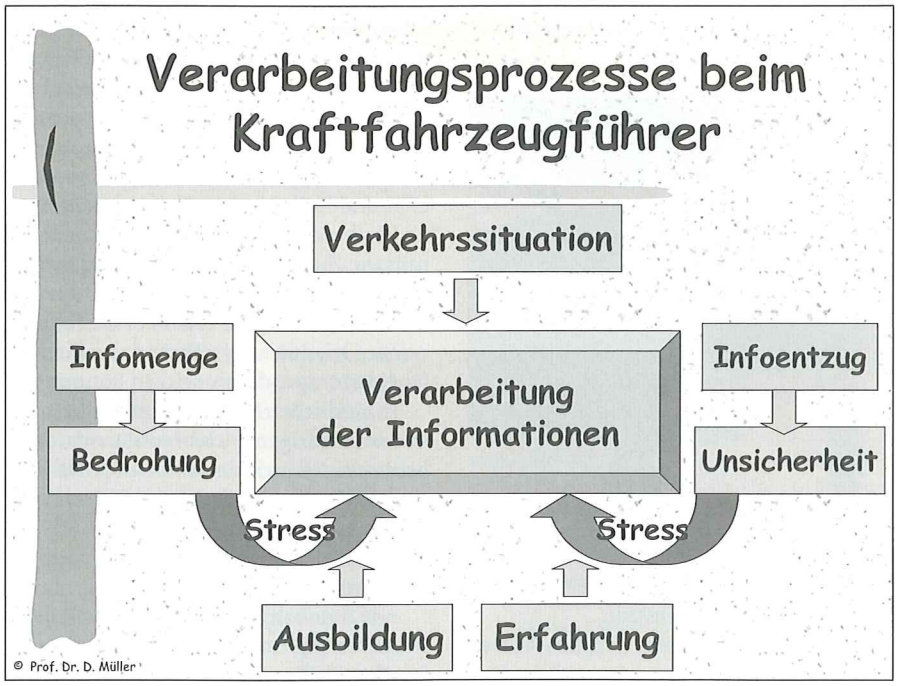
Einsatzfahrten erfordern von den Einsatzfahrern ein auf der Grundlage eines geschärften Gefahrenbewusstseins erworbenes überdurchschnittlich ausgeprägtes fahrerisches Können. Sie müssen die potenziellen Gefahrenquellen grundsätzlich und bezogen auf die örtlichen Verhältnisse in ihrem Einsatzraum genau kennen und über die Rechtssituation während einer Einsatzfahrt auf dem neuesten Stand der Rechtsprechung informiert sein.

Tatsächlich sprechen viele Argumente für die Einführung einer genormten Fahrerlaubnis bzw. einer ergänzenden Fahrprüfung für Fahrer, die dienstlich ein Einsatzfahrzeug unter den Bedingungen des Wegerechts führen müssen.

Bei Einsatzfahrten laufen die Prozesse der Informationsverarbeitung bei den Einsatzfahrern zwangsläufig zügiger und häufig in stressbeladener Atmosphäre ab. Dabei wird es den durch ein den Anforderungen von Einsatzfahrten gerecht werdendes Fahr- und Sicherheitstraining sowie einer darauf abgestimmten fundierten theoretischen Ausbildung vorbereiteten Einsatzfahrern regelmäßig besser gelingen, den Anforderungen während einer Einsatzfahrt gerecht zu werden[13].

Das Aufnehmen der Informationen (visuell, auditiv, taktil) erfolgt bei einer Einsatzfahrt mit Sondersignalen stets unter Zeitdruck. Das Verarbeiten der Informationen, das durch einen interaktiven Prozess des Verknüpfens der aktuell aufgenommenen Informationen mit vorhandenen Vorkenntnissen gekennzeichnet ist, verläuft parallel mit dem Umsetzen der Informationen in Fahraktionen wie Bremsen, Schalten und Lenken. Treten vielleicht persönliche Faktoren hinzu, die mindernd auf die Leistungsfähigkeit von Einsatzfahrern einwirken, sind Risikosituationen vorprogrammiert. So können mangelnde persönliche Reserven bei einigen Fahrern dazu führen, dass die Gegenwartsdauer von notwendigen Fahrinformationen auf den Wert Null schrumpft und in der Folge lediglich panische Reaktionen als Lösungsmuster verbleiben. Damit kann in manchen Fällen die Grenze zur situationsbezogenen Fahruntüchtigkeit bereits überschritten sein.

Negativer und kontraproduktiver Einsatzstress kann sich z. B. aufbauen durch Informationsüberlastung, die entweder objektiv gegeben ist und/oder subjektiv empfunden wird. Auch mangelhafte Ausbildung in Theorie und/oder Praxis bzw. mangelnde Einsatzerfahrung z. B. im Fahrzeughandling können den Fahrstress während einer Einsatzfahrt deutlich erhöhen, was im Ergebnis bis zur Blockade sämtlicher bisheriger Erfahrungen führen kann, wie das nachfolgende Schaubild verdeutlicht.



Modell der Verarbeitung von Informationen während einer Einsatzfahrt,
Quelle: eigenes Schaubild.

Gelingt es, den Einsatzfahrern diese besonderen Risiken im Rahmen der Aus- und Fortbildung zu verdeutlichen, wäre damit der erste Schritt in Richtung auf eine Eingrenzung der Unfallrisiken getan.

Aber auch die Leitstelle selbst kann zu einer möglichen Fehlerquelle werden. In erster Linie heißt es aus Sicht der Leitstelle, stets einen kühlen Kopf zu bewahren, der für einen Überblick auf das gesamte Einsatzgeschehen unerlässlich ist. Führungsbeamten und -verantwortlichen obliegt es, ihren auf der Straße im Einsatz befindlichen Kolleginnen und Kollegen den Rücken frei zu halten, so dass die Einsatzaufgaben ohne eine Bewältigung unausgetragener Konflikte zwischen Einsatzführung und Einsatzkräften unbelastet ablaufen kann.

Fragwürdige Leitbilder wie etwa „Wir sind immer die ersten am Unfallort!" oder „Uns entkommt niemand!" sind nicht angebracht und sollten vom Führungspersonal rechtzeitig erkannt und ausgeräumt werden[14].

Perspektiven für mehr Sicherheit bei Einsatzfahrten

Ohne ein modernes Aus- und Fortbildungskonzept für alle Einsatzfahrer in sämtlichen Bundesländern nimmt sich die Polizei eine reelle Chance, die Sicherheitsrisiken während der Einsatzfahrten wirksam zu bekämpfen. Nach allgemeinen Erfahrungen mit der Bewältigung von Einsatzfahrten und den Erkenntnissen von Unterkofler/Schmiedel sind fol-

12 Vgl. zu den anzuwendenden Rechtsgrundlagen näher den Aufsatz von Müller, Dieter, Rechtslage und Rechtsprobleme beim Wegerecht, in: Verkehrsdienst 2002, S. 368 ff.

13 Ebenso Ungerer, Dieter, Grenzen der Informationsverarbeitung, in: DPolBl. 1998, S. 9.

14 Ähnlich Blindenbacher, Wolfgang, Taktische Bewältigung von Verfolgungsfahrten, in: DPolBl. 1998. S. 10.

gende Lernschritte erforderlich[15]:

- Verbesserung des fahrerischen Könnens
- Optimierte Beherrschung der tatsächlich benutzten Einsatzfahrzeuge
- Förderung des allgemeinen Gefahrenbewusstseins und Erlernen von Verhaltensmustern zur Vermeidung und Bewältigung von Gefahrensituationen
- Förderung der persönlichen Einstellung zum fairen Verhalten im Straßenverkehr
- Erkennen von fehlerhaften Verhaltensmustern bei anderen Verkehrsteilnehmern
- Darstellen von möglichen Fehlreaktionen von Einsatzfahrern in realen Fahrsituationen
- Vorausschauendes Erkennen und Bewältigen typischer kritischer Fahrsituationen.

Am Beginn einer professionellen Aus- und Fortbildung steht das Erstellen eines ausführlichen und langfristig geplanten Konzepts, das zwingend auch verkehrspsychologische und fahrphysikalische Inhalte auf moderner didaktischer Grundlage vermitteln muss. Danach erfolgen eine regelmäßige Fortbildung aller Einsatzfahrer in Theorie und Praxis sowie die Durchführung der Aus- und Fortbildung durch integrierte Fortbildung und qualifiziertes Fachpersonal von außen.

Kurzfristig gedachte und geplante eintägige Ausbildungen verdienen allerdings diese Bezeichnung ohnehin nicht, weil nur langfristig gedachte Konzepte dauerhaften Erfolg versprechen. Logischerweise ist nur durch regelmäßig wiederkehrende Trainingseinheiten eine Festigung des erlernten Stoffes möglich, da nur über ständige Wiederholungen Automatismen im Fahrzeughandling antrainiert und aktuelle Rechtserkenntnisse vermittelt werden können.

Ein Umdenken der Polizeiführung in vielen Behörden und Ministerien tut dringend Not und sollte nicht erst dann in Erwägung gezogen werden, wenn die Unfallzahlen im Rahmen polizeilicher Einsatzfahrten stagnieren bzw. erneut ansteigen. Anschaffungen wie der durch die bayerische Polizei seit kurzem eingesetzte Fahrsimulator für Einsatzfahrten sind erste wichtige Schritte auf einem Weg in die richtige Richtung. Es bleibt zu hoffen, dass die Ergebnisse dieses Modellversuchs offen zur Diskussion gestellt und konstruktiv kritisch diskutiert werden.

Auch an der Polizei-Führungsakademie in Münster-Hiltrup wird seit dem Jahr 2001 mit dem besonderen jährlich angebotenen Wahlpflichtthema „Taktische und rechtliche Grundlagen von Verfolgungsfahrten", in dessen Kursumfang auch ein eintägiges Fahr- und Sicherheitstraining im Polizei-Fortbildungsinstitut „Carl Severing" bei Münster enthalten ist, die Richtung für die Zukunft vorgegeben. Die bisherigen Erkenntnisse aus diesen Seminaren machen Mut, dass auch aus fürsorgerischen Aspekten diesem so wichtigen Thema zukünftig bundesweit mehr Beachtung geschenkt wird[16].

15 Unterkofler/Schmiedel, S. 74 ff. sowie Müller, Dieter, Einsatzfahrten, Stuttgart 2001, S. 19 ff.

16 Der Verfasser ist dankbar, unter der Leitung des Fachbereiches Polizeiliches Management, Fachgruppe Verkehrslehre, an diesem wichtigen Projekt von Beginn an mitarbeiten zu dürfen.

Zusammenwirken der BOS beim Ersten Angriff

Gemeinsame Einsätze von Polizei, Feuerwehr und Rettungsdienst

Dr. Karsten Fehn, Köln

Die öffentliche Sicherheit hat viele verschiedene Aspekte und kann nicht von einer einzelnen Behörde oder Einrichtung gewährleistet werden. Vielmehr ist ein Zusammenwirken verschiedener Behörden und Organisationen der inneren Sicherheit (BOS) notwendig. Polizei, Feuerwehr und Rettungsdienst kommt dabei eine herausgehobene Stellung zu. Die vorliegende Abhandlung soll einen Beitrag zum besseren Verständnis der jeweiligen Aufgaben leisten, indem die jeweiligen Befugnisse und möglichen Schnittstellen aufgezeigt werden. Die Darstellung orientiert sich dabei am nordrhein-westfälischen Landesrecht, insbesondere, weil Nordrhein-Westfalen über ein modernes und rechtlich weitreichendes Feuerschutz- und Hilfeleistungsgesetz verfügt.

Aufgaben der verschiedenen Gefahrenabwehreinrichtungen

Der Aufgabenkatalog der Polizei ist in § 1 PolG NW normiert. Hiernach hat die Polizei vornehmlich die Aufgabe, Gefahren für die öffentliche Sicherheit abzuwehren. Ebenso obliegt der Polizei der Schutz privater Rechte, wenn gerichtlicher Schutz nicht rechtzeitig eingeholt werden kann und wenn ohne polizeiliche Hilfe die Verwirklichung des Rechts vereitelt oder wesentlich erschwert werden würde. Außerdem leistet die Polizei anderen Behörden Amts- und Vollzugshilfe.[1]

Das PolG NW wird durch spezielle Regelungen verdrängt, d. h., wenn es ein spezielles Ordnungsgesetz (etwa das FSHG NW, das RettG NW oder das PsychKG NW) gibt, ist dieses anzuwenden.

1 Vgl. Drews/Wacke/Vogel/Martens, Gefahrenabwehr, Allgemeines Polizeirecht des Bundes und der Länder, 9. Aufl. Köln, Berlin u.a. 1986, S. 145 ff.; Lisken/Denninger, 3. Aufl. München 2001, Kapitel E, Rn. 1 ff.