

VERKEHRSABTEILUNG DER WIENER POLIZEI

WEISSE MÄUSE, GRÜNE WELLE

345 Spezialisten der Wiener Polizei sorgen dafür, dass der Straßenverkehr in der Bundeshauptstadt flüssig und sicher abläuft.

Der Raum für den Straßenverkehr bleibt gleich, die Stunden können wir nicht verlängern, also müssen wir mit Hilfe der Technik versuchen, den Verkehrsraum besser auszunützen", sagt Oberst Franz Stockinger, bis 30. November 2003 Chef der Wiener Verkehrsabteilung.

Die Leitzentrale der Wiener Polizei kontrolliert von der Rossauer Kaserne aus 1.160 Ampeln, kann sie im Störfall umprogrammieren. 60 Kreuzungen und gefährliche Stellen werden per Video überwacht, darunter das Schottentor, der Julius Raab-Platz, die Triester Straße und die Nordbrücke. Allein auf der Südost-Tangente sind 18 Kameras aufgestellt, bis 2006 werden 15 hinzukommen. Untertags beobachten mindestens vier Polizisten die Monitore und Ampeln der Wiener Verkehrsleitzentrale, nachts behalten sie mindestens zwei Beamte im Blick.

"Die Ampeln laufen nach einer Wochenautomatik ab", erklärt Franz Stockinger. "Wenn eine Störung auftritt, schreiten die Beamte ein." Die Automatik wird entsprechend den Verkehrszählungen programmiert. Nachts und an Wochenenden sind die Ampeln anders geschaltet als an Wochentagen, Morgen- und Abendspitzen der Stoßzeiten sind eingerechnet, selbst zwischen den Wochentagen gibt es Unterschiede.

Ziel ist die "grüne Welle", zumindest auf Durchzugsstraßen. "Fast eine Wissenschaft", sagt Stockinger. Studenten zählen Motorräder, Lkw und Pkw; beauftragte Techniker der Stadt Wien (MA 46) programmieren die Ampelzeiten. Mit Hilfe neuester Technik beobachten die Verkehrsexperten täglich 50 Verkehrsknoten. Stockt es an einer dieser Stellen, bricht der Verkehr im Umkreis zusammen. Die Experten versuchen das durch Zuflusssteuerung und kürzere oder längere Grünzeiten zu regeln. Bis 2005 soll die Wiener Verkehrsleitzentrale modernisiert und mit dem System ausgestattet werden. Bezahlt wird das Gerät von der Gemeinde Wien. Unter anderem soll eine Video-Wall eine Übersicht über Wien geben. Die drei Rechner, die derzeit die 1.160 Ampeln steuern, sind am Limit.

Wenn Verkehrsspitzen erwartet werden, etwa vor den Semesterferien oder dem Rückreiseverkehr, beobachten Polizisten den Verkehr aus Verkehrshubschraubern. "Nach einem Rundflug von zwanzig Minuten haben die Beamten einen Überblick über den Großraum Wien", sagt Stockinger. Die Polizisten arbeiten eng mit den Gendarmen in Niederösterreich zusammen. "Das gilt auch für Staatsbesuche", erläutert Stockinger. "Ist etwa ein Gast aus Berg-Bratislava abzuholen, kommen nicht die Gendarmen aus St. Pölten, dann fahren gleich wir aus Wien zur Grenze." Die Zusammenarbeit wird mit der EU-Erweiterung immer wichtiger. Die Öffnung in Richtung Osten soll Ostösterreich in den nächsten Jahren einen Verkehrszuwachs von 30 Prozent beschern.

Bei Tag sind 35 Beamte meist auf Motorrädern unterwegs und beobachten den Verkehr, nachts sind es mindestens 22. Sie sind auf Fahrgenutzgesetz spezialisiert und versuchen, die "inoffiziellen" Autorennen zu verhindern, die Jugendliche eine Zeit lang auf den breiten

Wiener Ausfallstraßen veranstaltet haben, und sie arbeiten sicherheitspolizeilich wie alle anderen Wiener Polizistinnen und Polizisten.

"Sicherheitspolizeiliche Amtshandlungen machen einen bedeutenden Teil unserer Arbeit aus", sagt Franz Stockinger. Die Beamten der Verkehrsabteilung beteiligen sich an Alarmfahndungen und schalten sich in Funkgespräche ein, wenn es um Überfälle, Einbrüche oder Angriffe auf Polizisten geht. Sie haben einen Blick für Zigarettenschmuggler oder Leute die Drogen im Wagen haben. Kürzlich kontrollierte ein Beamter der "Mot", wie die Kollegen auf Motorrad genannt werden, das Pannendreieck eines Fahrzeugs und entdeckte einen Geldschein im Kofferraum, der an den Rändern von einem Alarmpaket aus einer Bank eingefärbt worden war. Der Lenker des Wagens hatte eine Bank überfallen.

"Wenn ein Polizist bei einer Hausdurchsuchung einschreitet, kann er die Gefahren ungefähr abschätzen, kann zum Beispiel durch eine Schutzweste vorsorgen", betont Stockinger. "Wenn unsere Beamten einem Lenker gegenüberstehen, wissen sie nicht, wen sie vor sich haben."

Der Dienst am Motorrad werde oft zu romantisch gesehen. "Er ist alles andere als romantisch", betont Oberst Stockinger. Die Beamten sitzen acht von zwölf Stunden ihres Dienstes am Motorrad, mit Helm und in Leder – Sommer wie Winter. Die Motorräder haben ein Gewicht von 250 bis 330 Kilo. Neben der Verkehrsüberwachung steht die Begleitung von Demonstrationen am Programm, die Eskorte von Staatsbesuchern, Sperrkreise bei Alarmfahndungen, Zu- und Abfahrtsregelung vor und nach Sportveranstaltungen.

Dazwischen die Aggressionen von Autofahrern, die zu schnell fahren, mit dem Handy telefonieren, den Abstand zum Vordermann nicht einhalten und bei Rot fahren. Die sich allesamt ungerecht behandelt fühlen und der "weißen Maus" raten, "Verbrecher zu fangen statt anständige Bürger zu schikanieren." Wer "Motler" werden will, sollte nicht über 32 Jahre alt sein und mindestens 1.75 Meter groß. Sie müssen ein Aufnahmegespräch im Kommando absolvieren. Die Ausbildung zum Verkehrsspezialisten dauert sechs Wochen, mit Schwerpunkten wie Gefahrgut und internationaler Güterverkehr. Abgeschlossen wird mit einer Prüfung. Danach folgt eine ein Monat dauernde Einschulung im Dienst, mit Augenmerk auf Wien-Kenntnisse. "Es kommt nicht selten vor, dass wir zum Beispiel Rettungsfahrzeuge aus Niederösterreich ins Allgemeine Krankenhaus lotsen müssen", erklärt Stockinger.

Die 36 Beamten der Radargruppe betreuen 90 fixe Radarkabinen und sind mit sechs Radarfahrzeugen unterwegs. Sie erstatteten im Jahr 2002 knapp 270.000 Anzeigen und betreuen seit kurzem das "Section Control"-System, das Fahrzeuge am Beginn und am Ende einer Strecke erfasst und die Durchschnittsgeschwindigkeit errechnet. Die Technik zeigt Wirkung. Die meisten Autofahrer haben Respekt vor der automatischen Geschwindigkeitsmessung. Die Beamten des Verkehrsunfallkommandos (VUK) haben seit ihrer Gründung im Jahr 1951 knapp 200.000 Unfälle aufgenommen. Bei Unfällen mit Verletzten fahren die Experten aus, im Ford-Transit-Bus ist ein "rollendes Büro" eingerichtet, mit einem Frühwarngerät zur Absicherung der Unfallstelle, mit Alkomat, Laptop, Fotoapparat, und allem, was nötig ist, um eine Skizze vom Unfallort anzufertigen. Begonnen hat das VUK mit 33 Beamten, heute sind es 86. Während des Tages stehen fünf Teams zur Verfügung, in der Nacht sind es drei. Eine Unfallaufnahme dauert durchschnittlich drei Stunden – Zeit, in der die Besatzungen der Streifenwagen freigespielt sind.

Die meisten Verkehrstoten in Wien gab es 1962: 216. Damals waren 243.000 Kfz zugelassen in Wien. Im Jahr 2001 waren es über 780.000 Kfz und 42 Verkehrstote. Am

gefährdetsten sind die Verkehrsteilnehmer als Fußgänger. Ihren Beitrag zur Senkung der Unfallszahlen leistet die Arbeit der Verkehrserziehungsgruppe. Acht Beamte, unterstützt von Polizisten aus den Bereichsabteilungen der Sicherheitswache, üben mit Volksschulkindern in den Verkehrslehrgärten im Prater und in Floridsdorf "Straßenkameradschaft" und sicheres Fahren. Im Unterricht bringen sie den Kindern theoretisch bei, wie sie sich so sicher wie möglich im Straßenverkehr bewegen.

Zwei Beamte der Verkehrsabteilung sind für die Abwicklung großer Baustellen verantwortlich. Vier Beamte leiten über 70 Beamte der Stadt Wien, die Parksünder bestrafen. In der Wiener Verkehrsabteilung versehen derzeit 345 Polizistinnen und Polizisten Dienst. "Ich glaube, wir haben uns einen Namen als kundenorientierte Gruppe gemacht", sagt Franz Stockinger. Der Verwaltungsdienst ist mit sieben Beamten klein gehalten. Für die Leitung sorgen sieben Offiziere.

"Verantwortung mit Methode". Nach der Pensionierung des 63-jährigen Franz Stockinger leitet Oberstleutnant Sepp Binder die Verkehrsabteilung vorübergehend. Stockinger verbrachte 33 seiner 43 Dienstjahre in der Wiener Verkehrsabteilung. Der Elektrotechniker wurde 1962 als Rayonsposten ausgemustert und versah Streifendienst in den Bezirken 1, 12 und 5. 1963 ging er zur Funkstreife und war für "alles" zuständig – von der Anstandsverletzung bis zum Mord. Die Funkstreife war damals mit 20 VW-Käfern unterwegs. 1967 kam Stockinger in den Offizierskurs; am 1. Jänner 1970 landete er in der Wiener Verkehrsabteilung als Gruppenoffizier. Nach elf Jahren wurde er stellvertretender Leiter. Im Dezember 1987 übernahm er die Leitung der Abteilung.

Stockinger lehrte Verkehrsrecht in 25 Chargen-Kursen und 12 Offizierslehrgängen. Stolz ist er auf das "gute Klima, das in unserer Abteilung herrscht". Die Selbstständigkeit "seiner Leute" liege ihm am Herzen. "Staatsgäste sind bekannt dafür, dass sie von einer Minute auf die andere umdisponieren", schildert Stockinger. "Da muss unser Beamter flexibel reagieren und selbst entscheiden." Sein Konzept "Verantwortung mit Methode" sei aufgegangen.

Gerhard Brenner

VERKEHRSDIENST

Kurse auf zwei Rädern

Ein Team der Verkehrsabteilung bildet "weiße Mäuse" von Polizei und Gendarmerie aus und veranstaltet Fahrtrainings für private Motorradfahrer.

Einen "Platz mit einem Erdhaufen" beim Asperner Flughafengelände verwandelten Beamte der Wiener Verkehrsabteilung im Winter 1999/2000 in einen modernen Verkehrsübungsplatz für Motorräder. Begeisterte Motorradfahrer hatten 1999 mit Unterschriftenlisten auf das Weiterbestehen der Gruppe gepocht, als deren Übungsplatz am Alberner Hafen einer Spedition Platz machen musste.

Seit 1975 bildete eine Gruppe von derzeit 15 "weißen Mäusen" insgesamt 2.500 Kollegen auf Motorrädern aus – Polizisten und Gendarmen aus ganz Österreich. Seit der ersten Stunde dabei ist Chefinspektor Robert "Blacky" Schwarz. 1984 begann die Gruppe um

Schwarz, auch private Motorradfahrer im sicheren Umgang mit Motorrädern zu unterweisen. "In erster Linie geht es uns darum, die Verkehrssicherheit zu heben", sagt Schwarz. "Als Nebeneffekt sind die Kurse Werbeveranstaltungen für die Polizei." Seit 1984 absolvierten über 33.000 Motorradfahrerinnen und -fahrer die Kurse. Sie finden zwischen März und November jeden Samstag statt. Heuer mussten die Beamten auf Sonntage ausdehnen. "Wir brauchen keine Werbung; die Leute kommen von allein." Immer öfter melden sich ganze Firmen an zu den Kursen.

Das Training beginnt beim Aufsteigen auf das Motorrad und geht über das richtige Kurvenfahren, Bremsen und Ausweichen. Es geht darum, das Balancegefühl mit dem Motorrad auf die Fahrbahn umzusetzen, beginnt beim leichten Geländefahren und endet beim schulischen Trialfahren. Robert Schwarz war in seiner Jugend Motocross-Fahrer. Meistens landete er unter den ersten fünf der Staatsmeisterschaft. In Zeiten des "wilden Gasgebens" sammelte er Erfahrung, die ihm auf der Straße half und die er jungen Leuten weitergibt. Stürze hatte er nur auf der Piste. Auf der Straße fährt er defensiv. "Als Motorradfahrer musst du oft mit den Autofahrern mitdenken und abschätzen, was sie vorhaben", erklärt "Blacky" seinen Schützlingen – Malerlehrlingen, Studenten, Hausfrauen und Hochschulprofessoren. Stolz macht ihn nur ein Ordner, zehn Zentimeter dick, mit "Fanpost", etwa einer Mutter: "Ich wusste nicht, wie ich meinem Buben das beibringen hätte sollen, was Ihnen gelungen ist."

"Wir versuchen in den Kursen, theoretisch und praktisch den Fahrern ein Repertoire an Situationen mitzugeben, die ihnen im Straßenverkehr begegnen können und in denen jeder Handgriff blind ablaufen muss", erklärt Robert Schwarz. In Kurven wird mit einem Gartenschlauch aufgespritzt, um eine glitschige Fahrbahn zu simulieren. Das Risiko geht nie über das Berechenbare hinaus. In den zwanzig Jahren der Privatkurse ist es nie zu einem schweren Zwischenfall gekommen.