

DETAILLARBEIT

Seit Gründung des Wiener „Verkehrsunfallkommandos“ haben die Beamten 220.000 schwere Unfälle aufgenommen. Es ist eine psychisch und körperlich belastende Arbeit, bei der es auf Qualität im Detail ankommt.

Fallen erste Regentropfen an einem frühen Freitagnachmittag oder regnet es an einem Montagmorgen, dann fühlen sich viele Polizisten nicht ganz wohl dabei, wenn sie am Funk die Wörter „Verkehrsunfall, Personenschaden“ und ihren Funkrufnamen vernehmen. Denn zu solchen Zeiten kann es leicht passieren, dass der Funksprecher die Frage, ob nicht ein „Verkehrsunfallkommando“ die Sachverhaltsaufnahme übernimmt, mit einem „Leider nein“ oder „VUK, leider ausverkauft“ beantwortet. Und das bedeutet für die ersteinschreitenden Beamten: den Unfall selber aufnehmen, samt allem Drum und Dran. Vor allem das Skizzenzeichnen ist nicht jedermanns Sache – übrigens auch nicht bei den Beamten des Unfallkommandos.

„Ich persönlich habe keine Scheu vor dem Skizzenzeichnen“, sagt Birgit Wollenek, dienstjüngste Mitarbeiterin des Verkehrsunfallkommandos (VUK) der Landesverkehrsabteilung Wien. „Mir gefällt die Arbeit hier ganz generell deshalb so gut, weil es Ermittlungsarbeit im klassischen Sinn ist. Ich könnte nicht sagen, welche Tätigkeit ich besonders gern oder weniger gern erledige.“ Das Einzige, was sie „weniger witzig“ findet, ist eine Ausrückung zu einem Unfall um 17.30 Uhr, also eine halbe Stunde vor Dienstschluss. „Aber man gewöhnt sich auch daran: Es gibt kein fixes Nachhausegehen um 18 Uhr.“ Denn von einer Ausfahrt bis zur Rückkehr an den Stützpunkt in der Rossauer Kaserne in Wien Alsergrund liegen durchschnittlich drei Stunden. Weitere drei Stunden nimmt die Aufarbeitung in der Dienststelle in Anspruch.



Verkehrsunfallkommando Wien: Die Fahrzeuge sind mit moderner Technik ausgerüstet.

„Das schreckt viele Beamte davon ab, sich in unserer Dienststelle zu melden“, sagt Josef Kamhuber, Leiter des Fachbereichs „Unfallaufnahme“ (Verkehrsunfallkommando). „Die Nachbearbeitung kann auf die nächste Dienstreise verschoben werden. Aber die Aufnahme draußen nimmt einem keiner ab.“

Tagsüber – zwischen 6 und 16 Uhr – stehen fünf Verkehrsunfallkommandos einsatzbereit in der Rossauer Kaserne, zwischen 16 und 18 Uhr sind es sechs und nachts drei. Um die Spitzen-

zeiten mit einem sechsten VUK abzudecken, treten meist zwei Beamte der Nachtdienstgruppe schon um 16 Uhr ihren Dienst an. Abgelöst wird sonst um 18 bzw. 6 Uhr. Die VUK-Beamten sind im „Fünfer-Dienststrad“ (Tag-, Tag-Nachtdienst, frei, frei, Tag-, Nachtdienst, frei).

Bis vor einigen Jahren standen tagsüber generell sechs Kommandos bereit. Das musste reduziert werden, mit Ausnahme der Spitzenzeiten. Vor zwei Jahren wurde das Konzept „VU-light“ ins Leben gerufen. Es bedeutet,

FOTO: LPK WIEN

AM ASPHALT



dass bei weniger bedeutungsvollen Verkehrsunfällen (VU) keine Skizze erstellt wird, der Unfallort wird nicht vermessen, er wird lediglich fotografiert; und es werden keine Zeugen- und Beteiligtenniederschriften angefertigt.

Eingesetzt wird das Konzept „VU-light“ nur bei Unfällen, die erfahrungsgemäß kein Strafverfahren nach sich ziehen, weil die Verletzungen der Beteiligten offensichtlich gering sind, kein schweres Verschulden vorliegt, etwa eine Alkoholisierung, und auch kein hoher Sachschaden eingetreten ist

und weil die Fahrzeuge nach dem Unfall vor dem Eintreffen der Polizei aus ihrer ursprünglichen Lage verstellt worden sind – wenn also eine Skizze wenig brächte.

Seit „VU-light“ eingeführt worden ist, stieg die Quote der übernommenen Unfälle. Bis 2006 erledigten die Beamten des VUKs 75 bis 78 Prozent der Verkehrsunfälle mit Personenschaden, die in Wien passiert sind. Seit es die rasche Bearbeitung „VU-light“ gibt, sind es zwischen 83 und 86 Prozent – jährlich sind das rund 4.500 Unfälle.

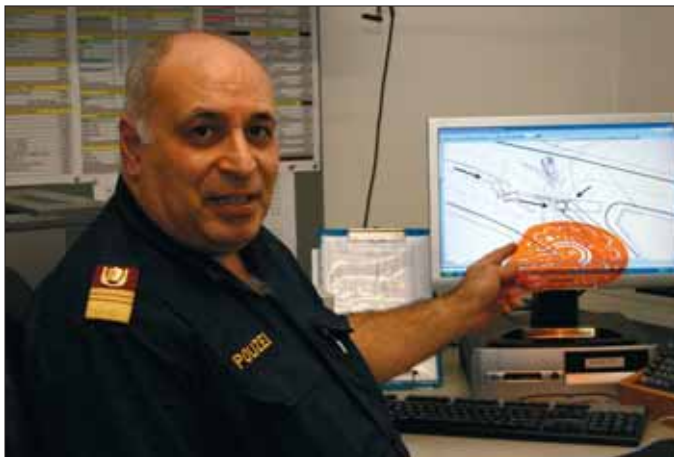
„An einem durchschnittlichen Wochentag nehmen wir etwa 15 Verkehrsunfälle auf, überwiegend am Tag“, sagt Kamhuber. Ein solcher willkürlich herausgeholter Durchschnittstag war zum Beispiel der 15. Oktober 2008: Dieser Tag begann um 6.15 Uhr mit dem ersten Verkehrsunfall mit Personenschaden. Bis 9.35 Uhr ereigneten sich die Unfälle im Dreiviertelstunden-Takt, danach war drei Stunden lang Ruhe. Das Unfallgeschehen setzte sich zwischen 12 und 15 Uhr fort und flackerte zwischen 18 und 22 Uhr wieder auf. Der letzte Verkehrsunfall an diesem Tag ereignete sich 15 Minuten vor Mitternacht.

Ungewöhnlich an diesem Tag in Wien war, dass zwei Menschen im Straßenverkehr ums Leben kamen. Um 9.35 Uhr rollte ein Betonmischwagen aus einer Baustelle im zweiten Bezirk. Als der Fahrer das Schwerfahrzeug in die Vorgartenstraße lenkte, sah er im Rückspiegel eine Frau und ein Fahrrad neben den Zwillingerrädern seines Lkw liegen. Er hatte die Frau erwischt – wie und wo ist bis heute ungeklärt. Es ist nicht einmal bekannt, aus welcher Richtung sie gekommen war und ob sie das Fahrrad nur schob oder fuhr. Die 67-Jährige verstarb an der Unfallstelle.

Auch der zweite Verkehrstote an diesem Tag war ein Radfahrer. Um 13.45 Uhr wollte ein 54-jähriger, versierter Radfahrer in der Oberen Donaustraße von der ersten in die dritte Spur wechseln. Er wurde mit dem rechten, vorderen Eck eines Sattelfahrzeugs erwischt, niedergestoßen und kam zwischen die Zwillingerräder.

Die Zahl der Verkehrstoten ist in den letzten Jahren kontinuierlich gesunken. „Als ich beim VUK 1982 angefangen habe, waren es pro Jahr etwa hundert Tote“, erzählt Kamhuber. Im Vorjahr waren es 28 – so wenige wie nie zuvor in der Geschichte der Unfallaufzeichnungen.

Gründung 1952. Gegründet wurde das Verkehrsunfallkommando Wien am 1. Jänner 1952 auf Weisung des



Michael Hartung: „Skizzen könnten an Perfektion gewinnen, wenn sie am Bildschirm angefertigt werden könnten.“



Birgit Wollenek: „Ich versuche, schwer belastende Ereignisse nicht an mich herankommen zu lassen.“

Polizeipräsidenten Josef Holaubek – mit dreißig Beamten, die im damaligen „3er-Dienstrad“ benötigt wurden, um zwei VUK-Einheiten rund um die Uhr zu besetzen. Heute versehen 11 dienstführende und 50 eingeteilte Beamte Dienst beim VUK. Seit dem Gründungsjahr nahmen VUK-Beamte fast 220.000 Verkehrsunfälle mit Personenschaden auf.

Mitarbeiter des Verkehrsunfallkommandos richteten 2008 in der Rossauer Kaserne eine Dauerausstellung ein. Sie stellt in Fotos, Dokumenten, Arbeitsgeräten und Ähnlichem die Geschichte und Arbeitsweise dieser Sparte dar und ist ein Stück Zeitgeschichte. Die Beamten erarbeiteten die Ausstellung in Eigenregie unter Federführung von Kontrollinspektor Böhm. Die Ausstellung ist für Polizistinnen und Polizisten frei zugänglich.

1952 bestand ein Verkehrsunfallskommando aus einem offenen VW-Käfer, besetzt mit vier Mann. „Einer war Kommandant, einer Skizzenzeichner, einer war für die Fotografie zuständig und es hat einen eigenen Fahrer gegeben“, schildert Josef Kamhuber. 1962 stieg das VUK auf VW-Busse um und es hatte nur mehr drei Mann an Bord, den Kommandanten, den Zeichner und den Fotografen. Einer aus der Partie musste das Fahren übernehmen.

Das blieb so bis 1992. Schon in den VW-Bussen hatten die Beamten Schreibmaschinen, mit denen sie Niederschriften mit Zeugen und Beteiligten direkt am Unfallort aufnahmen – ein Qualitätssprung, der speziell im Winter nicht unproblematisch war, denn eine Standheizung konnte sich damals kaum jemand leisten, schon gar nicht die Polizei.

1992 stieg das VUK von den VW-Bussen auf größere Fahrzeuge der Marke *Ford Transit* um. Das bedeutete mehr Stauplatz im Wagen für Spezialausrüstung, etwa für die Unfallortsabsicherung, mehr Platz bei den Protokollierungen an Ort und Stelle. 1994 ging das VUK davon ab, bei jedem Verkehrsunfall mit Personenschaden eine maßstabgetreue Skizze anzufertigen. Ab dieser Zeit bestand die Besatzung nur mehr aus zwei Polizisten – dem Wagenkommandanten und dem Sachbearbeiter. Seither werden Routinefälle nur mehr vermessen und die Skizzen in der Rossauer Kaserne werden nur mehr mit Bleistift „aufgerissen“. Nur dann, wenn ein Gericht eine Skizze anfordert, werden die Skizzen nach den Regeln der Kunst vervollständigt. Die Bleistiftzeichnungen werden so angefertigt, dass jeder VUK-Beamte in der Lage ist, eine gerichtstaugliche Skizze mit hoher Qualität daraus zu machen.

Digitale Fotografie. In den letzten Jahren hat sich auch in der Unfallaufnahme die digitale Fotografie durchgesetzt. Einige wenige Beamte sind der analogen Technik treu geblieben.

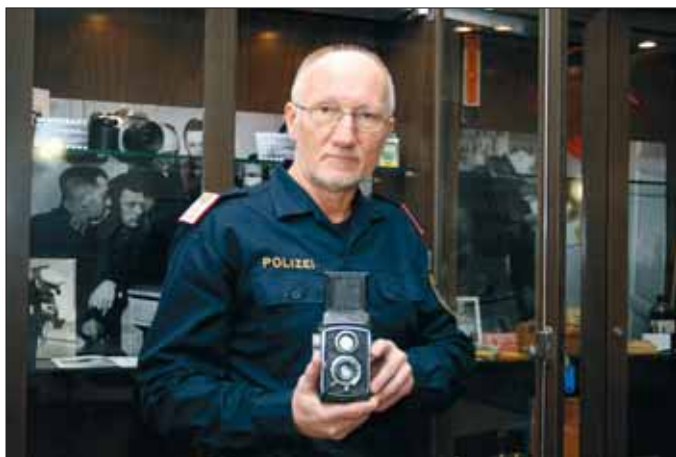
2005 stieg das VUK auf *Mercedes-Kombis* um. Es besitzt seither neun extra angefertigte *Mercedes Sprinter 313*, ausgestattet mit Funk, Handy, Laptop, Drucker, Kopiergerät, einem Alkomaten (bei jedem Personenschadensunfall muss mit den Fahrzeuglenkern ein Alkomatentest gemacht werden), verschiedenen Warnvorrichtungen, wie dem „Early Warner“, einem beleuchteten Dach-Dreieck. Im Fahrzeug ist ein Kühlschrank installiert, in dem etwa Blutspurenlagerer konserviert werden können. Die VUK-Fahrzeuge verfügen

über ein Plateau, von dem aus der Fotograf ein Übersichtsbild vom Unfallort schießen kann.

Alle technischen Einrichtungen der VUK-Fahrzeuge werden von einem dieselbetriebenen Aggregat mit Energie versorgt – unter anderem eine Klimaanlage und eine Standheizung, die es Zeugen und Unfallbeteiligten erleichtert, bei jedem Wetter ihre Aussage zu machen.

Die Fotogrammetrie hat sich in Wien noch nicht durchgesetzt. „PC-Rect“ sollte einst das Skizzenzeichnen ersetzen – für die Unfallaufnahme hätte das eine Erleichterung und eine Beschleunigung bringen sollen; für die Qualität der Vermessung hätte sie eine Perfektionierung bedeuten können. Bei der Fotogrammetrie werden Entfernungen automationsunterstützt vermessen und aus Fotos über ein Programm auf einem Computer Skizzen erstellt. „Aber im Stadtverkehr war diese Technologie schwer anwendbar“, sagt Josef Kamhuber. „Wir haben Unfallstellen oft eine Stunde und länger komplett sperren müssen. Das hat regelmäßig ein Verkehrschaos erzeugt.“

Seit etwa zwei Jahren ist eine neue Fotogrammetrietechnologie am Markt, die mehr Chancen hat, sich auch in Ballungsräumen durchzusetzen. Die Entfernungen werden durch „Theoliten“ vermessen, wie sie Landvermesser verwenden. Nachteil: Die neue Technik ist nicht billig. „Ich schätze, wir werden irgendwann in nächster Zukunft eine Mischung aus Fotogrammetrie und herkömmlichen Skizzen haben“, sagt Kamhuber. Für Routinefälle werden die VUK-Beamten weiterhin mit dem Maßband arbeiten müssen.



Josef Kamhuber: Unfallaufnahme seinerzeit – die Ausstellung ist für Polizisten in der Rossauer Kaserne frei zugänglich.



„Vier im VUK“: 1952 wurde das VUK gegründet – damals rückten vier Beamte zu Unfällen aus. Heute sind es zwei.

Aber auch mit dem Maßband liefern die Beamten hohen Standard. „Das muss so sein, denn wir arbeiten im Dienste der Strafjustiz“, betont Kamhuber. „Da geht es oft um einschneidende Strafen – und um hohe Vermögenswerte.“ Jeder VUK-Akt geht immer zuerst noch zum zuständigen Kommissariat, dann zu Gericht – mit allen Zeugen- und Beteiligtenniederschriften, den Vermessungsergebnissen, in schweren Fällen inklusive finalisierter Skizze, Personalblättern und sonstigen Formularen für Gerichtsdelikte, den Anfragen aus dem Zulassungs- und Führerscheineregister oder dem Melderegister.

Fortbildung. Die Beamten versuchen, ihr Wissen immer wieder in Fortbildungen auszubauen. „Wenn wir für neue Kollegen Zeichenseminare veranstalten, machen ältere Kollegen immer wieder mit, damit sie auf dem Laufenden bleiben.“ Im Vorjahr eigneten sich die Mitarbeiter des VUKs Kenntnisse im Spurensichern an. „Fünf-, sechsmal im Jahr kommt es vor, dass wir einen Fall haben, bei dem wir Spurensicherungsexperten brauchen“, sagt Kamhuber. „Zum Beispiel, wenn wir eine Fahrerflucht zu klären haben oder unklar ist, wer von den Beteiligten gefahren ist.“

„Eine Chance liegt in Computerprogrammen“, sagt Michael Hartung, leitender Beamter der Landesverkehrsabteilung. „Die Skizzen könnten an Perfektion gewinnen, wenn sie statt am Reißbrett am Bildschirm angefertigt werden könnten.“ Es gebe bereits Programme am Markt, die nicht allzu teuer sind. Auch sie wären eine Erleichterung für die Beamten. Hartung ist mit

Herstellern in Kontakt. „Ziel ist es, die Programme so zu entwickeln, dass sie für unsere Bedürfnisse maßgeschneidert sind“, sagt der Oberstleutnant.

„Bevor sich ein Unfallkommando auf den Weg macht, ist es nützlich, zu wissen, wie die Unfallstelle aussieht“, erklärt Josef Kamhuber. In der Rossauer Kaserne haben sich im Lauf der Jahre etwa 6.000 Kreuzungsskizzen angesammelt. Die Beamten des Verkehrsunfallkommandos kopieren die Skizze vor der Ausfahrt und zeichnen am Ort des Geschehens nur mehr die Fahrzeuge ein, Spuren und so weiter.

Pro Bezirk verfügt das VUK über 200 bis 300 Skizzen aus früheren Unfällen. „Damit brauchen wir die Kreuzungssituation nicht jedes Mal neu zu vermessen und am Reißbrett zu entwerfen.“ Die Beamten müssen allerdings beachten, dass Kreuzungen in der Zwischenzeit umgebaut worden sein könnten. Das VUK stellt seine Skizzensammlung auch den Polizisten in den Stadtpolizeikommandos zur Verfügung, wenn diese auf einem Personenschadenunfall sitzen bleiben, weil kein VUK frei ist.

Die Unfallkommandos sind im Prinzip für alle Arten von Verkehrsunfällen mit Personenschaden zuständig, bei denen Fremdverschulden vorliegen könnte. Dazu zählen Unfälle im Straßenverkehr, in öffentlichen Verkehrsmitteln, also auch in U-Bahnen, ausgenommen Selbstmorde, Verkehrsunfälle auf Privatflächen, wie Firmengelände. Im Vorjahr etwa stieß ein Baggerfahrer auf einem Firmengelände seine eigene Frau nieder, die dann verstarb. „Ein besonders tragischer Fall“, erinnert sich Kamhuber.

Vorfälle im U-Bahn-Bereich und Arbeitsunfälle sollen in naher Zukunft nicht mehr vom VUK übernommen werden. Auch Unfälle auf Wasserstraßen werden vom Verkehrsunfallkommando dokumentiert. Am 12. August 2005, einem Sonntagvormittag, zum Beispiel geriet ein Ausflugsschiff auf der Donau wegen technischen Versagens außer Kontrolle. Das Boot fuhr noch zwischen zwei anderen Passagierschiffen hindurch, die bei der Reichsbrücke angelegt hatten. Danach schwamm es auf das Ufer zu, riss eine Pontonbrücke in Stücke, krachte gegen das Ufer, holzte dort einen mannstarken Baum um, streifte einen auf der Böschung geparkten Pkw, rutschte zurück ins Wasser und rammte in weiterer Folge vier angelegte Schiffe wie mit einem Billardstoß.

Ein Matrose eines weiteren angelegten Tragflügelbootes betankte gerade sein Boot, als er das Schiff auf sich zukommen sah. Geistesgegenwärtig zog der Mann den Zapfhahn aus dem Tankstutzen, startete sein Schiff und fuhr, so rasch es ging, in Richtung Strommitte. Sekunden später krachte es. „Wäre das Boot nicht geflüchtet, hätte es laut Experten eine Explosion gegeben – mit katastrophalen Auswirkungen“, schildert Kamhuber.

So blieb es bei einigen Leichtverletzten, die während des „Hochseegangs“ auf die Uferböschung in ihren Kajüten zu Sturz gekommen waren. Ein Matrose eines der vier angelegten Boote hatte nach schwerer Nacht unter Deck so tief geschlafen, dass er durch den schweren Aufprall nicht einmal wach geworden war.

Tödlich endet es meist, wenn ein Pkw in eines der Wiener Gewässer

Apotheke zur Hl. Elisabeth



1110 WIEN
HUMA EINKAUFSPARK
TELEFON 767 21 79

es wird Zeit
für was
NEUES!

Samsung U900 - Soul

Handybörse
Donauzentrum TOP 154
Tel.: 01/890 16 57

Verkauf
Ankauf
Sofortreparatur
Entsperren
Zubehör

www.handyboerse.co.at



Kommen Sie und besuchen Sie uns im Cafe Frauenhuber, dem ältesten Kaffeehaus von Wien, wo noch der Wiener Scharm zu Hause ist. Es dürfte kaum ein anderes Cafe-Restaurant auf der Welt geben, dass sich rühmen kann, seine Gäste einst mit Tafelmusik von Wolfgang Amadeus Mozart und Ludwig van Beethoven verwöhnt zu haben. Mozart trat zum letzten Mal in unseren Räumen am 4. März 1791 öffentlich als Pianist auf.



CAFE-RESTAURANT FRAUENHUBER
1010 Wien, Himmelfortgasse 6
Tel. 512 83 83 und 512 53 53
Montag bis Samstag 8-24 Uhr
Sonntag von 10-22 Uhr

WISAG

Sicherheitsdienste



Ein Dienstleistungsunternehmen mit langjähriger nationaler und internationaler Erfahrung.

Dienstleistungen im Bereich:

- Sicherheitsanalyse- und Beratung
- Objekt- und Werkschutz
- Empfangs- und Portierdienst
- Revier- und Streifendienst
- Veranstaltungssicherheit

WISAG Sicherheitsdienste GmbH & Co KG
A-1030 Wien, Landstraßer Hauptstraße 99/3A
Tel.: +43 (1) 713 69 20-35
www.wisag.at

Dr. med Heide Maria Löhlein

Fachärztin für Augenheilkunde

Ordinationszeiten:
Mo. 8 - 17 Uhr
Di. u. Fr. 8 - 15 Uhr
Do. 15 - 20 Uhr
und nach Vereinbarung



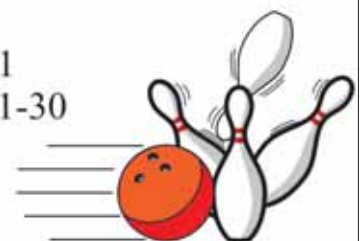
Mi. Operationen im KH Hollabrunn od. Ordination nach Vereinbarung
Do. 11 -15 Uhr: Fluoreszenzangio-graphien und amb. Operationen
1 x monatlich Samstag vormittags Ordination

2020 Hollabrunn • Bahnstraße 32

Tel.: 02952 / 20699 • Fax 02952 / 20699-20
Notfalltelefon: 0664 / 275 44 10
E-mail: office@loehlein.at
oder ordi.dr.loehlein@aon.at
www.loehlein.at

Bowlingcenter Floridsdorf

A-1210 Wien
Pitkagasse 4
Tel.: 01/271 40 51
Fax: 01/271 40 51-30



stürzt. Am 7. Jänner 2009, gegen 20.25 Uhr, fuhr der 55-jährige Alois W., ein bekannter Wiener Heurigenwirt, die Vordere Zollamtstraße in Richtung Radetzkybrücke. Neben ihm saß die 48-jährige Beatrix L. Der Geländewagen bog nach links auf die Brücke ab, kam nach rechts von der Fahrbahn ab, wurde auf den Gehsteig geschleudert, prallte gegen das Eisengeländer, durchbrach es und stürzte in den Donaukanal. Die beiden Insassen konnten von der Feuerwehr geborgen werden. Alois W. war auf der Stelle tot, Beatrix L. verstarb einige Tage später im Krankenhaus.

Am 5. Juli 2003, kurz vor sechs Uhr Früh, fuhr der 28-jährige Vedat K. mit seinem Pkw ganz in der Nähe die Hintere Zollamtstraße in Richtung Donaukanal. Beifahrerin war eine 27-jährige Polin. An der Kreuzung mit der Dampfschiffstraße schleuderte das Fahrzeug gegen eine Verkehrsinsel, querte unkontrollierbar über die Dampfschiffstraße, durchriss das Eisengeländer, stürzte auf den vier Meter tiefer liegenden Treppelweg und von dort in den Donaukanal.

Die Frau konnte sich aus dem Fahrzeug retten und ans Ufer schwimmen. Sie war unterkühlt, aber nahezu unverletzt. Der Fahrer konnte sich noch auf das Fahrzeugdach hanteln und schrie, er könne nicht schwimmen. Doch niemand konnte ihm helfen. Der Mann wurde von der Strömung mitgerissen und ertrank.

Sehr viel Leid. „Natürlich hat man im Verkehrsunfalldienst mit sehr viel Leid zu tun“, sagt Josef Kamhuber. „Das ist nicht immer einfach zu verarbeiten. Unfälle, die einen berühren, wird man nicht so schnell los.“ Er erinnert sich an einen Verkehrsunfall, bei dem zwei junge Brüder ums Leben gekommen waren. „Einer der Burschen ist noch an der Unfallstelle verstorben worden, den anderen hat die Rettung noch ins Donauespital gebracht“, erzählt Kamhuber. Wird ein Unfallopfer vor Eintreffen des VUKs in ein Krankenhaus gefahren, müssen die Beamten dorthin, um bei Ärzten die Verletzungen zu erfragen. „Die Eltern sind vor dem Operationsaal gestanden und haben um das eine Kind gebangt – da sind wir gekommen und haben ihnen die Nachricht vom Tod ihres zweiten Sohnes überbringen müssen“, schildert Kamhuber. „Wir versuchen, so extre-



Detailarbeit am Reißbrett: Die Nachbereitung dauert etwa drei Stunden.

mes Leid von uns möglichst fern zu halten, aber das gelingt nicht immer.“ Kamhuber erinnert sich noch, als er jedes Mal die Angst hatte, es könnte eines seiner Kinder betroffen sein, wenn er zu einem Unfall in den 19. Bezirk gerufen worden ist: „Meine Kinder sind dort zur Schule gegangen.“ Belastend sei für manche VUK-Beamte weniger die tatsächlich eingetretenen Ereignisse als die Anspannung zwischen den Ausfahrten in der Rossauer Kaserne. „Wir wissen, wir werden in jeder Dienstreise mit Verkehrsunfällen konfrontiert. Wir wissen aber nicht das Ausmaß – werden es Routinefälle sein, mit einigen wenigen Leichtverletzten, die über das berühmte Peitschenschlag-syndrom klagen, oder wird es ein tödlicher Verkehrsunfall sein, mit allem, was dazugehört.“

Todesnachricht. Im Vorjahr veranstaltete Mag. Ernst Vitek von der Personalentwicklungsstelle des Landespolizeikommandos Wien ein halbtägiges Seminar für die VUK-Beamten, in dem es um das Überbringen von Todesnachrichten ging. Oft verständigen die Polizisten ein Team der Akutbetreuung Wien (ABW). Dort gibt es Psychologen und Sozialarbeiter, die auf die Krisenintervention spezialisiert sind. „Es ist natürlich besser, wenn ausgebildete Psychologen beim Überbringen der Nachricht dabei sind und die Betroffenen nach Möglichkeit auffangen“, sagt Kamhuber.

Auf Grund dieser extremen Konfrontation mit potenziell traumatisierenden Ereignissen bietet die Personal-

entwicklungsstelle für VUK-Beamte regelmäßig Teamsupervision an. „Einige Kolleginnen und Kollegen nutzen dieses Angebot sehr gern“, sagt Kamhuber.

„Ich bin sehr offen für solche Dinge“, erklärt Birgit Wollenek. „Obwohl ich versuche, schwer belastende Ereignisse nicht an mich herankommen zu lassen.“ Ein wesentlicher Schutzfaktor sei schon das Gespräch in der Dienstgruppe. „Wir reden viel miteinander. Das ist sehr wertvoll, weil jeder die gleichen Erfahrungen hat. Und hier beim VUK herrscht ein extrem angenehmer Umgangston.“ Wollenek hat in ihrer zwölfjährigen Laufbahn drei andere Dienststellen kennen gelernt. „Ich möchte nicht sagen, dass dort der Umgangston *nicht* angenehm war, aber er war viel mehr vom Alltag geprägt und von seiner Verschiedenheit als hier.“

An Stressmangel liegt der besonders angenehme Umgangston jedenfalls nicht. „Man hat hier immer was zu tun. Sie müssen bedenken, dass auf jede Unfallaufnahme am Unfallort – und meistens auch noch im Krankenhaus – eine mindestens dreistündige Aufarbeitungszeit folgt“, sagt Josef Kamhuber.

Kamhuber ist der älteste VUK-Beamte – seit 1969 ist er Polizist und 1982 meldete er sich vom neunten Bezirk zum VUK. „Wir haben ein einziges Mal eine richtige Flaute erlebt“, erzählt er. „Es muss Anfang der neunziger Jahre gewesen sein, da war Wien für drei Tage zugeschnitten – und wir haben drei Tage lang keinen einzigen Verkehrsunfall aufnehmen müssen.“ Das kam seither nie wieder vor. *Gerhard Brenner*