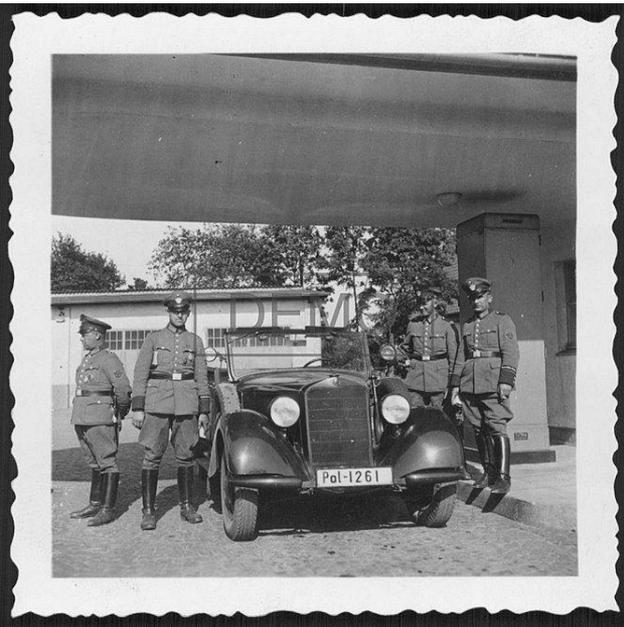




Fotoalbum



Alte Polizeikaserne
Dortmunder Allee















Verkehrsüberwachungsbereitschaft

Arnsberg



25 Jahre
Dienst am Bürger

Verkehrsüberwachungsbereitschaft

Arnsberg

25 Jahre
Dienst am Bürger

31. Mai 1989

Arnsberg, Hüstener Straße



Vorwort

Spätestens nach dem Umsteigen vom Pferderücken auf die angenehmere Sitzbank in der Kutsche wurde es allen Beteiligten klar: Ohne feste Regeln kann man sich im Straßenverkehr nicht gefahrlos bewegen. Und da der Mensch nicht immer bereit ist, die zu seiner Sicherheit erdachten Regeln zu befolgen, mußte ein Überwachungsorgan geschaffen werden.

Aber erst 1937 erkannte man die Notwendigkeit, mit der Überwachung des Straßenverkehrs besondere Polizeidienststellen zu beauftragen.

An diesem Konzept der „Weißen Mäuse“ auf allen Straßen des Bundes, des Landes und der Kreise hielt man auch nach dem Zweiten Weltkrieg zunächst fest. Erst das fast explosionsartige Anwachsen des Kraftfahrzeugverkehrs und insbesondere der rasche Ausbau der Autobahnen führten im Jahr 1964 das Land Nordrhein-Westfalen dazu, für die Überwachung des Verkehrs auf den Autobahnen eigene Polizeidienststellen, die Polizei-autobahnstationen, einzurichten. Das war in unserem Land die „Geburtsstunde“ der „Autobahnpolizei“.

Diese Informationsschrift hat sich zum Ziel gesetzt, die Entwicklung nachzuzeichnen und mit der Darstellung besonderer Ereignisse und Erlebnisse farbig zu gestalten.

Sie soll darüber hinaus interessierten Lesern die Möglichkeit bieten, sich über die Verkehrsüberwachungsbereitschaft im Regierungsbezirk, die „Autobahnpolizei Arnsberg“, zu informieren.

Mein Dank gilt der Redaktion, die in mühevoller Kleinarbeit die Vergangenheit entstaubt hat, und den vielen älteren Polizeibeamten, zum Teil a. D., die aus ihren privaten Unterlagen manches Verschüttete wieder ans Tageslicht gefördert haben.

„25 Jahre Dienst am Bürger“ lautet das Motto der Schrift. Wo Menschen zum Dienen bestellt sind, gibt es leider manchmal auch Fehler, Mißtöne und Ärger. Aber das „Helfen“, das Verhindern von Unfällen und Schädigungen und damit von Leid, das immer ein Hauptanliegen meiner „Autobahnpolizei“ war, wird auch künftig im Vordergrund der Arbeit stehen.

In diesem Sinne wünsche ich für weitere 25 Jahre: „Glückauf!“

Regierungspräsident

Impressum

Herausgeber: Regierungspräsident Arnsberg

Redaktion und Layout: Dieter Hochmanski VÜB Arnsberg
Hermann Böhne PASI Kamen
Guido Woblick PASI Kamen
Helmut Lebrich PASI Hagen
Alwin Hennig PASI Dortmund
Helmut Bernhofer PASI Arnschte

Textbeiträge: Dr. Mottl Präsident der Deutschen Verkehrswacht
Gebauer Inspekteur der Bereitschaftspolizeien
der Länder, i. R.
Werber Deutscher Verkehrssicherheitsrat
Kruse Vorsitzender – Landesektion NW
„Bund gegen Alkohol im Straßenverkehr“ e. V.
Rupp PHK, i. R.
Köhler LPD, RP Arnsberg
Hochmanski PCR, VÜB Arnsberg
Beck Landschaftsverband Münster
Dienststellenleiter der einzelnen Stationen
Lokalredaktionen der Presse

Luftaufnahmen: Freigabe durch RP Münster unter Nr. 1.280 - 1.287/89

Fotosatz und Druck: Regierungspräsident Arnsberg



Grußwort

25 Jahre Verkehrsüberwachungsbehörde Arnberg bedeuten gleichzeitig 25 Jahre Personalratsarbeit im Interesse einer steten Verbesserung der Arbeitsbedingungen von Beamten, Angestellten und Arbeitern dieser Behörde.

So sehr sich auch in den zurückliegenden 25 Jahren die polizeilichen Schwerpunkte verändert haben, Rahmenbedingungen zeitbedingt wechselten, so haben auch die Aufgaben der Personalvertretung einen steten Wandel durch die mehrfachen Novellierungen des Landespersonalvertretungsgesetzes erfahren. Richtungsweisend heißt es im § 2 des LPVG: „Dienststelle und Personalvertretung arbeiten zur Erfüllung der dienstlichen Aufgaben und zum Wohle der Beschäftigten im Rahmen der Gesetze und Tarifverträge vertrauensvoll zusammen.“ Hier wird mit wenigen Worten der Rahmen gesteckt. Diskussionen, geprägt von Interessenkonflikten, werden oftmals recht kontrovers geführt. Gerungen wird um vertretbare Kompromisse, um den Konsens in der Sache, gleich ob globale oder Einzelschicksale zu verhandeln sind.

Zufriedene Bedienstete machen eine Behörde leistungsfähig und bürgernah. Dieses Ziel zu verwirklichen, fordert das andauernde Engagement der Personalvertretung – für uns Herausforderung und Verpflichtung zugleich –.

Blicken wir auf die vergangenen 25 Jahre, so darf sicher ein bißchen Stolz über Geleistetes angebracht sein. Doch Stillstand ist Rückschritt. Wir werden auch weiterhin vorausschauend, hartnäckig und im Interesse der Bediensteten vertrauensvoll mit der Dienststelle zusammenarbeiten und wünschen allen Mitarbeitern der VUB Arnberg für die kommenden Jahre Zufriedenheit, Glück und Erfolg in ihrem Wirken.

(Dieter Sucker)
Vorsitzender des Polizei-Personalrates beim RP Arnberg

Grußwort

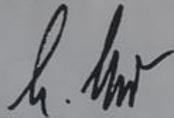
Polizei und Verkehrswacht: Partner mit dem gleichen Ziel

25 Jahre Autobahnpolizei Arnberg: Ein solches Jubiläum ist für die Deutsche Verkehrswacht ein willkommener Anlaß zur Gratulation und zu einem aufrichtigen Dank an alle Polizeibeamten, die sich tagtäglich um mehr Sicherheit auf unseren Straßen bemühen – durch Überwachen und freundliches Ermahnen, aber auch durch die nötigen Denkkzettel für jene Minderheit, die sich über die Gebote verkehrsgerechten Verhaltens hinwegsetzt.

Längst ist erwiesen, daß eine intensive Verkehrsüberwachung die Unfälle drastisch zu senken vermag – und daß sie die Arbeit der Verkehrswacht stützt: Weil die Wirkung jeder Erziehung und Information auch von flankierender Kontrolle abhängt. Und weil schlechte Beispiele nun einmal die guten Sitten verderben, gerade auf unseren Straßen. Je weniger Promille-Sünder, Raser oder Abstands-Mißachter damit rechnen können, daß ihr Tun ungeahndet bleibt, um so besser wird es um die Fairness und Sicherheit in unserer motorisierten Gesellschaft bestellt sein.

Aus dieser Sicht sind Polizei und Verkehrswacht zwei Partner mit dem gleichen Ziel. Das gilt um so mehr, als sich eine große Zahl von Polizeibeamten weit über ihre Dienstpflichten hinaus für die Unfallvorbeugung engagiert, sei es beim Radfahr- Unterricht in den Schulen, bei Veranstaltungen für Kraftfahrer oder bei Informationsgesprächen mit den vom Unfalltod in besonderem Maße bedrohten Senioren.

Das alles sollten auch jene Kreise bedenken, die vorschnelle Kritik am Wirken unserer Verkehrspolizei üben und beispielsweise eine verstärkte Überwachungstätigkeit als „Polizeistaat“ bezeichnen. Solchen Kritikern wird man entgegenhalten müssen, ob ihnen denn mehr Tote und Verletzte lieber sind als vorbeugende Maßnahmen, die Leid und Opfer verhüten helfen.



Dr. Felix Motti
Präsident der Deutschen Verkehrswacht

Sicherheitstraining – sinnvolle Weiterbildung für alle Autofahrer

Hintergrund – Information zum Sicherheitstraining (SHT) für Pkw-Fahrer

Was macht man, wenn auf regennasser Fahrbahn ein Lkw quersteht? Wenn aus einer Toreinfahrt plötzlich ein Auto „herausschießt“? Wann kommt ein Pkw ins Schleudern und was kann man dagegen tun? – Das sind Fragen zu kritischen Situationen, auf die es manch theoretische Antwort gibt. Wo und wie aber kann ein Autofahrer praktisch und hautnah lernen, eine außergewöhnliche Situation durch richtiges Verhalten zu meistern? Die Antwort: Beim Sicherheitstraining (SHT) für Pkw-Fahrer.

Im Beruf und Freizeit sind Weiterbildungs-Kurse längst eine Selbstverständlichkeit. Der Autofahrer dagegen verläßt sich nach seiner „Grundausbildung“ – der Fahrschule – meist darauf, daß ihm die tägliche Fahrpraxis schon die nötige Sicherheit geben wird. Das muß nicht so sein, denn mit den eintägigen SHT-Kursen steht auch ihm eine sinnvolle Weiterbildung in Sachen Auto offen. Ein Angebot, von dem immer mehr Pkw-Fahrer Gebrauch machen. Allein 1987 haben mehr als 50.000 Frauen und Männer aller Altersgruppen an diesem seit Jahren bewährten Sicherheitstraining teilgenommen.

Perfektionstechniken und atemberaubende Wendemanöver gehören nicht in den Verkehrsalltag, also auch nicht in einen solchen Kurs. Beim SHT lernen die Teilnehmer dagegen, Gefahren zu erkennen, sie zu vermeiden und notfalls durch entsprechende Fahrtechnik zu bewältigen. Richtiges Verhalten in kritischen Verkehrssituationen steht hier im Vordergrund!

Genau auf die Übungen des Sicherheitstrainings zugeschnitten sind die 40 speziellen Plätze, auf denen erfahrene Moderatoren die Kurse leiten. In Ausnahmefällen können auch andere befestigte Flächen genutzt werden, wenn der nächste SHT-Platz zu weit entfernt liegt.

Grundsätzlich kommen die jeweils 12 bis 15 Teilnehmer mit ihrem eigenen Pkw zum Training. Gilt es ja, das eigene Fahrzeug noch besser beherrschen zu lernen.

Vier Themenbereiche stehen im Mittelpunkt des SHT:

- Fahrverhalten und Fahrbahnzustand,
- Grundlegendes über Bremstechniken,
- Kurvenfahren und
- Ausweichen vor Hindernissen.

Durch ständigen Wechsel von Praxis und Theorie kommt keine Langeweile auf. Der Moderator wird dabei seinem Namen gerecht: Er erklärt die Übungen und geht gern auf Fragen und Beiträge der Teilnehmer ein. Selbst manch stolzer Kilometer-Millionär lernt in seiner kleinen Gruppe noch eine Menge dazu. Und Spaß macht die ganze Sache auch noch.

Im eigenen Wagen „erfahren“

Alle Trainingsteile des SHT sind bestimmten Verkehrssituationen nachempfunden. Darauf ist auch die technische Ausstattung des Übungsplatzes abgestimmt. Von der Blockierbremsung – allgemein als Notbremsung bekannt – bis hin zum Bremsen und Ausweichen vor Hindernissen reicht das Programm. Hier lernt der Teilnehmer, daß man mit blockierenden Rädern nicht mehr lenken kann. Ganz hautnah „erfährt“ er, wann und warum sein Wagen ausbricht und wie er das verhindern kann. Auch wenn es dabei mal zu einem Dreher kommt – passieren kann nichts, weder dem Fahrer noch seinem fahrbahnen Untersatz.

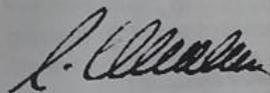
Platz für Ausrutscher ist genügend da. Ein Fehler auf dem Übungsgelände ist lehrreich, auf der Straße könnte das ganz anders aussehen.

Bremsen – gewußt wie

Durch richtiges und rechtzeitiges Bremsen könnte mancher Unfall vermieden werden. Und genau deswegen stehen die Bremsübungen im Mittelpunkt des Tageskurses. Eine Gefahr erkennen, die Fahrbahnbeschaffenheit richtig einschätzen und dann entsprechend reagieren – das will gelernt sein. Vor allem aber lernen die Teilnehmer, daß vorausschauendes, defensives Fahren allemal besser ist. Wer Gefahren vermeidet, braucht sie eben nicht zu bewältigen.

Nach dem Training bekommt jeder Teilnehmer seine SHT-Broschüre mit auf den Weg. Zuhause kann er sich das „Erfahrene“ noch einmal in Ruhe vor Augen führen. Er kann im Geiste (mental) üben, wie er auf bestimmte kritische Situationen am besten reagiert. „Mentales Training“ nennt man das, und viele kennen es von Fernsehübertragungen: Bei Sportveranstaltungen sieht man oft, wie Hoch- oder Weispringer vor dem Anlauf alle Phasen ihres Sprunges in Gedanken durchgehen. So können auch Autofahrer lernen, wie man im Ernstfall ohne langes Überlegen genau das Richtige tut.

Wer solche Übungen ernst nimmt, schärft seinen „7. Sinn“. Es lohnt sich also, dafür einen Urlaubstag zu opfern – für die sinnvollste Weiterbildung in Sachen Autofahren. Die Automobilclubs ACE und ADAC, AvD, die Verkehrswacht sowie der TÜV Rheinland geben gerne Auskunft, wo und wann das nächste Training stattfindet. Der Unkostenbeitrag liegt zwischen 70 und 100 Mark. Eine Investition, die sich vielleicht ganz schnell bezahlt macht.



(S. Werber)
Geschäftsführer
Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V.

*Wußten Sie schon,
weshalb man im
heutigen Straßenverkehr
so wenig Pferde sieht?
Sie lassen sich so schlecht ausbeulen!*



Motorisierte Gendarmerie
Dienst-Anzug

Aufbau der mot. Gendarmerie.

RdErl. d. RStfuChdDtPol. im RMdZ.
v. 30. 6. 1937 — O-Kdo O (5) 1 Nr. 46/37*.)

1. Organisation.

a) Gliederung.

(1) Die mot. Gend. im Reich umfaßt auf Grund des inzwischen für sie festgesetzten Stellenplanes 42 Gend.-Bereitschaften, die an den Knotenpunkten der Reichsstraßen und Reichsautobahnen gebildet werden.

(2) Ihre Einheiten gliedern sich in

2 große 4/3 Bereitschaften zu je 144 Mann,
12 große 3/3 Bereitschaften zu je 108 Mann,
18 mittlere 2/3 Bereitschaften zu je 72 Mann,
10 kleine 1/3 Bereitschaften zu je 36 Mann.

b) Aufstellung.

(1) Zum 1. 7. 1937 werden die restlichen 26 Einheiten der mot. Gend. aufgestellt, und zwar die Gend.-Bereitschaften.

Allenstein, Gumbinnen, Greifswald, Rößlin, Schneidemühl, Cottbus, Leipzig, Dresden, Chemnitz, Stuttgart, Freiburg, Ravensburg, Arnsberg, München, Traunstein, Rempten, Bunzlau, Oppeln, Weimar, Kassel, Lüneburg, Oldenburg, Mannheim, Nürnberg, Würzburg und Regensburg.

(2) Die Kraftfahrerschule der Gend. in Suhl wird, bedingt durch ihre vermehrten Aufgaben, erweitert; sie führt vom Rechnungsjahr 1937 an die Bezeichnung „Kraftfahr- u. Verkehrsschule der Gendarmerie“.

c) Stellenplan.

(1) Für sämtliche 42 Gend.-Bereitschaften gilt im Rechnungsjahr 1937 der als Anl. I abgedruckte Stellenplan in Verbindung mit der Organisationsgliederung gem. Anl. II.

(2) Schon vor Herausgabe von Kassenaufschlägen sind die den Inhabern der aufgeführten Planstellen bestehenden persönlichen Gehaltsansprüche nach den Besoldungsvorschriften des Reiches zu zahlen.

(3) Die Einweisung der Angehörigen der mot. Gend. in diese Planstellen wird durch besondere Erlasse geregelt.

(4) Der neue Stellenplan der Kraftfahr- und Verkehrsschule der Gend. in Suhl wird außerhalb dieses RdErl. festgelegt.

d) Unterstellung.

(1) Die mot. Gend.-Bereitschaften werden der höheren Verwaltungsbehörde, die über sie nach Sp. 10 der Anl. II die Dienstaufsicht ausübt, zugeteilt und dem Kommandeur der Gend. unterstellt.

(2) Für alle Angelegenheiten der mot. Gend. bei der höheren Verwaltungsbehörde ist der Kommandeur der Gend. sederführend zuständig.

(3) Die Personalakten der Gendarmen sind bei der zuständigen Gend.-Bereitschaft zu verwalten; die-

*) Sonderabdruck dieses RdErl. nebst Anlagen können bei umgehender Bestellung von Carl Heymanns Verlag, Berlin SW 8, Rauerstr. 44, bezogen werden. Sammelbestellungen erwünscht.

jenigen der Offiziere, der Stellv. Bereitschaftsführer, Wertmeister, Meister- und Hauptwachtm. vom Innen- dienst führt der vorgelegte Kommandeur der Gend.

(4) Die Kraftfahr- u. Verkehrsschule der Gend. in Suhl untersteht mir unmittelbar. Die Personalakten des Stammpersonals dieser Schule verwaltet der Kommandeur.

2. Aufgaben.

(1) Das Hauptaufgabengebiet der mot. Gend. ist die Überwachung des Verkehrs auf den Landstraßen und Reichsautobahnen. Ihre Tätigkeit umfaßt im einzelnen:

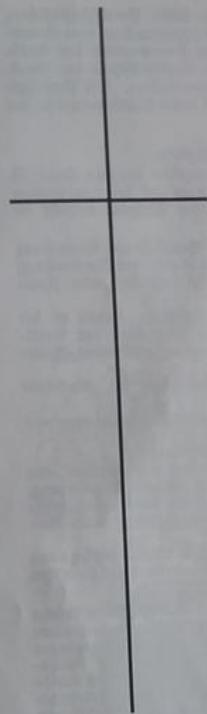
- a) die Überwachung des Verkehrs auf Einhaltung der Verkehrsvoorschriften einschl. der Überwachung der verkehrssichereren Beschaffenheit aller Fahrzeuge,
- b) Hilfeleistung bei Unglücksfällen, soweit es der Schutz von Leben und Gesundheit der Volksgenossen und die Erhaltung wertvollen Volksgütervermögens erfordern,
- c) Ermittlung des Tatbestandes bei Verkehrsunfällen,
- d) Fahndung nach gestohlenen Kraftfahrzeugen und Kennzeichenmißbrauch,
- e) Beratung der Verkehrsreisenden,
- f) Beobachtung des Zustandes der Straßen, der Straßenbauten und der Straßenbeschilderung, der richtigen Aufstellung und Anbringung sowie Feststellung des etwaigen Bedarfs neuer Verkehrszeichen,
- g) Beobachtung schienengleicher Bahnübergänge und des Verhaltens der Verkehrsteilnehmer an diesen Stellen.

(2) Die Durchführung dieser Aufgaben erfolgt auf Grund der einschlägigen Gesetze, insbesondere des Gef. über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen v. 3. 6. 1909¹⁾ nebst Änderungen, der Reichsstraßenverkehrsordnung v. 28. 5. 1934²⁾ nebst Ausf. Anw. v. 29. 9. 1934³⁾ und der Vorläuf. Autobahn-Betriebs- und Verkehrsordnung v. 14. 6. 1935⁴⁾ und der hierzu ergehenden Verfügungen.

(3) Bei Verkehrsunfällen beschränkt sich die Tätigkeit der mot. Gend. auf die erste Hilfeleistung und die Tatbestandaufnahme. Die weitere Bearbeitung obliegt der zuständigen Pol.-Behörde, der die von der mot. Gend. getroffenen Feststellungen zuzuliefern sind.

(4) Über die Beobachtungen des Straßenzustandes, des Zustandes der Straßenbauten, der Verkehrszeichen und der Bahnübergänge hat die mot. Gend. der örtlich zuständigen Verwaltungsbehörde zu berichten.

„Wer den Schaden hat,
braucht die Police
nicht raussuchen.“



*Zum Gedenken
der im Dienst
verstorbenen Kollegen,
die in unseren Reihen
standen, und die der
Tod im Laufe der
25 Jahre von
unserer Seite
genommen hat.*

Wir wollen sie in Ehren halten!



Dieter Hugo Bier
02. 03. 1967
PAST Hagen



Peter Schwarz
20. 06. 1972
PAST Hagen



Günther Mattner
04. 06. 1978
PHUST Dortmund



Rainer Kittendorf
04. 06. 1978
PHUST Dortmund



Heinz Meier
05. 05. 1983
PAST Dortmund

Rü

Die
erfo
der

193

Auf
Ber
in K
gün



Der d
in Ka

193

Ba
Kas
Här
Leip
Mü

194

Kas
rich

Rückblick . . .

Die Zunahme des Straßenverkehrs und verbunden damit das Ansteigen der Verkehrsunfälle erforderte ein konzentriertes Überwachen des Verkehrsraumes, der Verkehrsteilnehmer und der Verkehrsmittel.

1930

Aufstellung von 46 motorisierten Gendarmeriebereitschaften im Reichsgebiet. Davon eine Bereitschaft mit 72 Beamten und 19 Kfz für den Regierungsbezirk Arnswald mit der Station in Kamen. Zunächst war Unna als Standort geplant, jedoch konnte die Stadt Kamen das günstigere Baugelände zur Verfügung stellen.



Der damalige Exerzier-Platz auf dem Gelände der Polizeikaserne an der Dortmunder Allee in Kamen



Gendarmebeamter
um 1937

1937/38

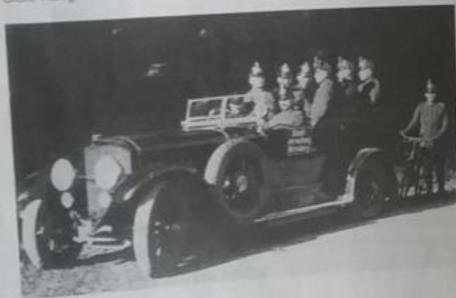
Bau der „Gendarmeriekaserne“ an der jetzigen Dortmunder Allee. Juni 1938 Belegung der Kaserne. Standort der Kaserne lag günstig zu der inzwischen gebauten Autobahn Berlin - Hannover - Kamen - Köln - Aachen – der heutigen A 2 – und den projektierten Autobahnen Leipzig - Kassel - Soest - Kamen - Dortmund – der heutigen A 44 und Frankfurt - Kamen - Münster - Bremen - Hamburg – der heutigen A 1 –.

1945

Kaserne als Notkrankenhaus mit 90 Patienten. Kraftfahrzeugwerkstatt, Garagen und Einrichtungen wurden von den Besatzungsmächten genutzt.



Der damalige Fuhrpark der Autobahnpolizei auf dem Parkplatz der Unterkunft an der Dortmunder Allee. Beim Anblick wird so mancher Olde-Fan glänzende Augen bekatsmen.



Ein Mannschaftswagen aus damaliger Zeit „Stadtverwaltung Arnberg“

Mit dem Rückzug der deutschen Truppen im Frühjahr 1945 wurden viele Autobahnbrücken und Straßenüberführungen durch Einzelsprengungen zerstört. Die den weichenden deutschen Truppen folgenden Verbände der Alliierten besetzten die Bauleitungen und leiteten über die noch bestehenden Bauabteilungen Kamen und Duisburg die Wiederinstandsetzung der Reichsautobahnen ein. Ein Alliiertenbeschluß löste Anfang 1946 die Generalinspektion für das deutsche Straßenwesen in Berlin auf und damit auch die Oberste Bauleitung Reichsautobahnen Essen. Diese Veränderungen machten zum 1. 4. 46 eine Umorganisation erforderlich. Die Straßenbauverwaltung der Provinz Westfalen benannte die bisherige Bauabteilung Kamen in „Landesstraßenbauamt Kamen“ um. Gleichzeitig wurden die Reichsautobahnen in Bundesautobahnen umbenannt. Im Jahre 1950 setzte die fachgerechte Deckenerneuerung der BAB'en ein. Erst 1951 erfolgte der Bau von Raststätten- und Tankstellenanlagen. Die Fahrbahndecke des alten Kamener Kreuzes bestand aus Kopfsteinpflaster. Die Wiederaufnahme der Bauarbeiten des Kreuzes begannen im Sommer 1955.

Die nunmehr anstehenden Arbeiten umfaßten den Ausbau des Kreuzes (Parallelspuren, Tangenten und Kreisel) sowie 5 km Anbindungsstrecke. Bereits am 27. 10. 56 konnte dieser Teilabschnitt mit BAB-Kreuz für den Verkehr freigegeben werden.



Bundesautobahn im Bau und unter Verkehr

1954

Im April 1954 Übergabe der Gebäude an den RP Arnsberg. Stationierung der Bereitschaftsführung und des Verkehrsüberwachungszuges in der Polizeiunterkunft. Von dort aus wurde nicht nur die Verkehrsüberwachung auf der Autobahn betrieben, (50 km), sondern auch auf den Bundesstraßen der Landkreise Soest, Unna, Arnsberg und Ennepetal.

Stärke des Verkehrsüberwachungszuges: 82 Beamte mit 43 Kraftwagen und 23 Krädern.

Die zu überwachende Autobahn erstreckte sich von der Anschlußstelle Hamm / Uentrop im Osten bis zur AS Castrop-Rauxel / Henrichenburg im Westen.



Die „Weißen Mäuse“ mit ihren „WV-Catrics“ bei der Übergabe der Polizeiunterkunft des Verkehrsüberwachungszuges in Kamen.

„Nicht,

was einer mit seiner Arbeit erwirbt,
ist der eigentliche Lohn der Arbeit,

Vielmehr,

was er durch sie wird.“

RueK91

Freundlich, persönlich und sehr zivil:

Das Zuhause der „Weißen Mäuse“

Ein Besuch in der Polizeiunterkunft Kamen - Rund 50000 Fahrkilometer pro Monat als Durchschnittsleistung der Verkehrsbereitschaft - Jenseits der Verkehrsvorschriften und ihrer Überwahrung

Wo die „Weißen Mäuse“ auftauchen, begegnet ihnen Respekt, und wer sich nicht ganz sicher fühlt, dem wird vielleicht auch etwas bänglich ums Herz. Diese straff ausgebildeten Verkehrsspezialisten, in allen Sätteln gerecht, sind die fahrenden Wächter über die Sicherheit im Verkehr. Über ihre eigentliche Tätigkeit ist viel geschrieben und berichtet worden. Davon soll aber diesmal in Wort und Bild keinerlei Rede sein. Im Gegenteil: Unser Besuch beim 1. Zug der Verkehrsüberwachungsbereitschaft in Kamen in der Unterkunft an der Dortmunder Allee, galt mehr dem Außerdienstlichen, wenn wir das rein Dienstliche der Ordnung halber auch mit vermerken müssen. Man empfing uns mit wohlthuender Freundlichkeit und Herzlichkeit. Zu verheimlichen haben wir hier nichts, bemerkte unser Führer, der stellvertretende Zugführer, Obermeister Krug. Im Verlauf der Besichtigung konnten wir es ihm bestätigen.

Die Erlaubnis zur eingehenden Besichtigung verdanken wir dem Zugführer des 1. Zuges, Kommissar Zacharias. Als sich, von unsichtbaren Händen bewegt, der Schlagbaum hob, sahen wir fast nichts, was auf die Anwesenheit der 85 Mann starken Einheit schließen konnte. Kein Wunder, hier wird in drei Schichten „gearbeitet.“ Die Nachtschicht schlief. Das zweite Drittel war auf Kontrollfahrt, ein weiterer Teil der Beamten lag in Unfallhilfsbereitschaft. Wer frei hatte, trug Zivil und tat, was ihm beliebte.

Kein Zwang also, kein Drill, kein „Vorübergehen in strammer Haltung.“ So überquerten wir den schönen, von Bäumen umstandenen Hof und standen bald vor den einsatzbereiten Funkstreifenwagen. Es waren Mercedeswagen 220, die durch Sprechfunk von der Einsatzleitung aus gesteuert werden können.



Die Bereitschaft setzt sich aus drei Zügen zusammen. Sie liegen in Arnsberg, Siegen und Kamen. Der 1. Zug, von dem hier die Rede ist, betreut die Kreise Unna, Soest, Lippstadt und Ennepe/Ruhr. Auch die Autobahn unterliegt der Kontrolle und zwar von Beckum bis Castrop-Rauxel.

Chef des 1. Zuges ist Kommissar Zacharias, Chef der Bereitschaft PHK Paschedag.

IN BESTER ZUSAMMENARBEIT

Der Zugführer des 1. Zuges (links), Kommissar Zacharias, mit seinem Stellvertreter, Obermeister Krug, während der Besichtigung. Auch hier bestimmt das „Dienstes ewig gleichgestellte Loh.“ Aber in kameradschaftlicher Verbundenheit werden alle Probleme gelöst.

Der 1. Zug
liche Polizi
Zivilfahrze
dem üblich
als „Weiße
Niemand
rende han

Wir stellte
Bezeichnun
den und s

Unser Bes
Die Räum
Putzkamm

Ein Ventila
den wir m
mern, freu
verbringen
wenn sie r
teten Aufe
haberei be

Der Dienst
nem einzig
den muss
Schwere u
„Weißen M
Es gibt kei
len in den
antwortlich
antreten.

Wir betrate
Sauberkeit
Eine erfah
Kost, die L
kostigung
Die Ausbild
ten kennt
geschult w

Landsmann
men Deuts
preußen wir
bilden sie e
mandogew
auch die un
sich und an

Der 1. Zug verflucht über 14 Streifenwagen. In der großen Reparaturwerkstatt werden sämtliche Polizeifahrzeuge, auch die der Kreispolizei repariert. In einer Box standen auch die Zivildfahrzeuge der Verkehrsbereitschaft. Es sind gewöhnliche Personenkraftfahrzeuge mit dem üblichen Nummernschild und bei Kontrollen besetzt mit Zivilisten, die sich dann erst als „Weiße Mäuse“ „entpuppen“, wenn sie auf der Strecke auf Verkehrswidrigkeiten stoßen. Niemand von den Verkehrsteilnehmern kann also ahnen, daß das vor oder hinter ihm fahrende harmlose Fahrzeug mit Beamten besetzt ist.

Wir stellten Obermeister Krug auch die Frage, wie die Verkehrsbereitschaftspolizei auf die Bezeichnung „Weiße Mäuse“ reagiert. „Stört uns nicht. Der Begriff ist volkstümlich geworden und soll so bleiben“, erwiderte lachend unser Führer.

Unser Besuch galt nun dem „Haus der Junggesellen.“ Hier herrscht peinliche Sauberkeit. Die Räume werden von Putzfrauen gereinigt. Für Koppelfreien und Stiefelputzen ist die Putzkammer da. Im Keller befindet sich der Trockenraum für nasse Kleidung.

Ein Ventilator sorgt für warme Luft. „Der einzige Wind, den wir machen“, meinte der Obermeister. In den Zimmern, freundlich, behaglich und mit persönlicher Note, verbringen die Beamten nach dem Einsatz ihre Freizeit, wenn sie nichts in dem mit molligen Sesseln ausgestatteten Aufenthaltsraum lesen wollen oder sonst eine Liebhabe betreiben wollen.

Der Dienst selbst ist ja anstrengend genug. Wenn in einem einzigen Monat 50000 Kilometer zurückgelegt werden müssen, dann sagt das schon etwas über die Schwere und Größe des Einsatzes. Darum genießen die „Weißen Mäuse“ auch alle Annehmlichkeiten der Freizeit. Es gibt kein Wecken mit Trillerpfeife und UVD, kein Brüllen in den Fluren, sondern jeder ist für sich selbst verantwortlich und muß auf die Minute genau zum Dienst antreten.

Wir betraten den Ebraum und die Küche. Alles blitzte in Sauberkeit. Es gab ein Essen, gut bürgerlich und kräftig. Eine erfahrene Köchin sorgt für Abwechslung in der Kost, die Unverheiratete hier gegen Bezahlung als Vollkostigung genießen.

Die Ausbildung ist umfassend und gründlich. Der raffinierteste Kenner der Verkehrsvorschriften kennt keine bessere Auslegung als die Beamten, die in Sonderschichten laufend geschult werden.

Landsmannschaftlich setzen sich die Angehörigen der Verkehrsbereitschaft aus allen Stämmen Deutschlands zusammen. Man findet hier den Thüringer wie den Sachsen, den Ostpreußen wie den Württemberger, den Bayern, den Westfalen und den Rheinländer. Alle aber preußen wie den Kameradschaft, eine Gemeinschaft von Menschen, deren Ziel nicht die Kommandogewalt über den Verkehrsteilnehmer ist, sondern die Hilfsbereitschaft, allerdings mandogewalt über den Verkehrsteilnehmer gegen diejenigen, die durch grobe Vergehen auch die unnachgiebige Rücksichtslosigkeit gegen diejenigen, die durch grobe Vergehen sich und andere gefährden.



IN DER PUTZSTUBE
Die „Weißen Mäuse“ Kollegen Muhi und
Lehner sind auch „putzschling.“



FACHMÄNNISCH: In der großen Reparaturwerkstatt werden alle Polizeifahrzeuge „gesund gemacht“.

So ist diese Wache über die Sicherheit im Verkehr mit der großen Aufgabe betraut, das Sicherheitsgefühl der anständigen Fahrer zu stützen, dem Unbelehrbaren aber nachdrücklich klar zu machen, daß er nicht tun und lassen kann, was ihm beliebt.

Der Besuch in der Unterkunft war uns eine reine Freude. In freiwilliger Disziplin sind diese Männer ernste Verantwortungsträger, eine Auslese der Besten mit dem strengen Maß der Mannestugenden.

„Hellweger Anzeiger“ vom 07. 08. 54

*Theorie ist,
wenn man alles weiß,
und nichts klappt.*

*Praxis ist,
wenn alles klappt,
und keiner weiß warum.*

Bei uns ist Praxis und Theorie vereint.

*Nichts klappt und
keiner weiß warum.*

„Ge

Beim

Seit n

mete

Wach

ten D

wo d

bilder

Beso

zwei i

Raux

dung

Auch

um a

zu kö

mer, c

Die H

teilt, i

wenn

dowa

Vorjah

397 U

Wir ve

der m

tete. K

zuneh

„Georg 19 kommen . . .“

Beim Unfallkommando der Verkehrsüberwachung bei Nordböge

Seit mehr als zwei Jahren hat der Verkehrs-Überwachungszug Kamen in der Nähe des Kilometersteines 407,7, vor der Autobahnbrücke in der Nachbargemeinde Nordböge, eine Wache eingerichtet, auf der im wechselnden Rhythmus drei Polizeibeamte ihren nicht leichten Dienst versehen. Diese Unfallkommandowache ist in einer Holzbaracke untergebracht, wo die wenigen Beamten während ihrer achtstündigen Dienstzeit eine feste Gemeinschaft bilden.

Besonders an den Werktagen ist auf der Autobahn immer etwas los. Ständig patrouillieren zwei Polizeiwagen auf beiden Fahrbahnen der Autobahn nach Soest/Ahlen und bis Castrop-Rauxel. Sie brauchen sich nicht über Arbeit zu beklagen. Sie stehen ständig in Funkverbindung mit Arnberg, um auf dem schnellsten Wege zu einem Unfallort beordert zu werden. Auch die Unfallkommandowache hat ein Funkgerät, um die Wagen einsetzen zu können und um auch selbst mit dem dritten Wagen, der neben der Wache untergebracht ist, lossausen zu können. Die meisten Unfälle jedoch werden den Beamten durch andere Verkehrsteilnehmer, die vorbeikommen, mitgeteilt.

Die Höhe der Unfallquoten ist verschieden. Wie uns der wachhabende Polizeimeister mitteilt, ist der Sonntag der ruhigste Tag. Erst ab 16 Uhr setzt wieder ein verstärkter Verkehr ein, wenn sich die Ausflügler auf die Rückreise begeben. Leider ist die Bilanz der Unfallkommandowache nicht sehr erfreulich, da die Zahl der Unfälle im Jahre 1956, im Gegensatz zu den Vorjahren; zugenommen hat. Im Bereich der Autobahnwache wurden im Vorjahre insgesamt 397 Unfälle registriert mit 243 verletzten Personen und 17 Toten.

Wir verabschieden uns von den freundlichen Beamten, als sich gerade das Funkgerät wieder meldete und sich der Wachhabende mit den Worten „Georg 19 kommen . . .“ einschaltete. Kurze Zeit später brauste schon der dritte Alarmwagen los, um einen neuen Unfall aufzunehmen.



Immer einsatzbereit: Unfallkommandowache an der Autobahn. Neben dem Holzhauschen wartet der Unfallwagen. Vor der Pkw stehen die Kollegen Buscher und Lehner.

Mein Anfang

Am 1. 9. 1951 habe ich mich zum Dienstantritt bei der Polizeistation Hattingen gemeldet. Auch in meiner Heimatstadt gab es den polizeilichen Alltag: Familienstreitigkeiten, Schlägereien, Verkehrsunfälle, Festnahmen laut Haftbefehl usw. Trotzdem habe ich mich rundum wohlfühlt. Hier hätte ich es bis zu meiner Pensionierung ausgehalten. Einen Umstand hatte ich allerdings nicht beachtet. Ich war in der Station der einzige nichtverheiratete Kollege.

Als ich eines Tages, es war etwa Ende 1952, zum Nachtdienst kam, übergab mir mein Wachhabender eine Verfügung des Chefs der Polizei Arnsberg. In der Verfügung stand schwarz auf weiß, daß ich meinen Dienst am 1. 12. 1952 beim Verkehrskommando Hamm anzutreten habe.

Anfang 1953 meldete ich mich zum Dienstantritt beim Verkehrskommando in Hamm.



Die „Stammbesatzung“ des Verkehrskommandos in Hamm und des späteren VU-Zuges I in Kamen.

Die genannte Dienststelle war im Erdgeschoß des heutigen Polizeipräsidiums untergebracht. Der Leiter war der inzwischen verstorbene, aber unvergessene POM Krug. Er wies mir ein Zimmer im genannten Hause an. Fortan war ich Untermieter des Staatshochbauamtes Soest. Die Sorgen für eine Unterkunft entfielen damit. Nachdem ich mich eingerichtet hatte, meldete ich mich wieder im Geschäftszimmer. POM Krug übergab mir eine Aufstellung mit der Weisung: „Fahren Sie nach Kamen in die Werkstatt und holen Sie Ersatzteile, PM W. steht draußen und wartet auf Sie.“

Wie ich später erfahren habe, war PM W. der Werkstattleiter in Kamen und aktiver Kradmelder im 2. Weltkrieg.

Als ich den Hof betrat, bemerkte ich ein 750er-BMW-Beiwagengespann mit laufendem Motor. Am Lenker saß der bis dahin unbekannte PM W., er spielte ungeduldig mit dem Gas und wartete offensichtlich auf mein Erscheinen. Der Sturmriemen seiner Dienstmütze umspannte fest sein Kinn, eine Schutzbrille verdeckte teilweise sein Gesicht. Er sagte: „Benutzen Sie auch den Sturmriemen Ihrer Mütze und setzen Sie die im Beiwagen liegende Schutzbrille auf. Nun steigen Sie endlich in den Beiwagen ein, ich habe es eilig!“ Seinem Verlangen bin ich sofort nachgekommen. Ich muß zugeben, daß ich in meinem Leben noch nie in einem Beiwagen Platz genommen hatte. Für Nichtkenner muß erwähnt werden, daß die 750er-BMW mit Antrieb und Bremse für den Seitenwagen und mit einem Rückwärtsgang ausgerüstet war.

Nachdem
riß es na
Im Stad
aber, als
In der e
Entsetz

Ich wurd
sehen ge
machte r
„Schiffch
Irgendw
ich nicht
kunft Kar
Beiwagen
versehen
Nachdem
Hof der U
reits besc
bleiben S
W., ich w
erwiderte
Garage.

Nachdem ich eingestiegen war, spielte PM W. mit dem Gas, legte den ersten Gang ein, mich riß es nach hinten, und ab ging die Post.

Im Stadtverkehr von Hamm ging es einigermaßen zivil und manierlich zu. Das änderte sich aber, als wir die B 63 nach Kamen erreichten. Mit voller Pulle donnerte PM W. über die Piste. In der ersten Linkskurve, kurz vor der Ortschaft Wiescherhöfen, bemerkte ich zu meinem Entsetzen, daß das Rad des Beiwagens von der Fahrbahn abhob.



Meine erste, aber „eindrucksvolle“ Fahrt mit dem Gespann der 750er BMW.

Ich wurde in meinem „Schiffchen“ immer kleiner, der obere Mützenrand dürfte nur noch zu sehen gewesen sein. Ich habe mich in mein Schicksal ergeben. Nur die nächste Linkskurve machte mich wieder hellwach, dann spannten sich alle Muskeln, und ich versuchte, im „Schiffchen“ Halt zu finden.

Irgendwie erreichten wir dann die Stadt Kamen. Ich muß zugeben, von der Landschaft habe ich nicht viel mitbekommen. Es war die wilde Jagd von Hamm nach Kamen. In der Unterkunft Kamen, Dortmunder Allee 6, war die Fahrt zu Ende. Halb seekrank habe ich dort den Beiwagen verlassen. Wie konnte ich wissen, daß ich hier einmal für 14 Jahre meinen Dienst versehen würde.

Nachdem ich im Lager der Werkstatt die Ersatzteile empfangen hatte, betrat ich wieder den Hof der Unterkunft. Dort wartete bereits PM W. ungeduldig auf mich, in der Haltung wie bereits beschrieben. Für kein Geld in der Welt hätte ich nochmals das Gespann bestiegen. „Wo bleiben Sie denn, Sie wissen doch, daß ich es eilig habe“, rief er mir zu. „Vielen Dank, Herr W., ich werde schon irgendwie nach Hamm kommen, machen Sie sich keine Umstände“, erwiderte ich. Sichtlich erleichtert, aber auch leicht beleidigt, fuhr er das Gespann in eine Garage.



Polizeistreifen schnell und wendig. Spezialvolkswagen mit grünem Anstrich, blauem Karoschild und offenem Sattel.

Ich bin hervorragend per Anhalter nach Hamm gefahren. Dort habe ich von meinem Erlebnis mit PM W. nichts erzählt. Allerdings grinsten das Geschäftszimmerpersonal, PM T. und PM S. mich verstehend an.

Im Jahr 1955 mußte ich dann bei der LPS Essen ein derartiges Gespann fahren. Ich muß zugeben, es hat mir viel Spaß gemacht, und ich mußte erkennen, daß man so ein Gefährt durchaus beherrschen kann.

In der ersten Nacht habe ich im Schlaf nochmals einzelne Etappen dieser Fahrt durcherlebt. Für den Anfang bei der neuen Dienststelle war das kein gutes Omen.

Am nächsten Tag wurde ich im Geschäftszimmer beschäftigt. Ich mußte Anzeigen, Berichte, Meldungen und Unfallanzeigen lesen, um mein Wissen auf dem Gebiet der Verkehrsüberwachung zu erweitern. Der Spieß hatte mich inzwischen zum Mittagessen in einer Gaststätte am Bahnhof angemeldet, so daß für das körperliche Wohl gesorgt war.

Am nächsten Tag ging es los mit der Streife 1 als „Hinterachsenbeschwerer.“ Jeder StKw war normal mit zwei Beamten zu besetzen! Die Fahrt ging über Unna, Werl, Soest und Erwitte nach Geseke. Ich habe diese Fahrt im offenen VW-Cabrio genossen und meine ersten Tätigkeiten mit nach Hause gebracht.



Kollege W. Schuster mit einem schnittigen VW-Cabrio.



Zuständig war das damalige Verkehrskommando Hamm für die Landkreise Unna, Soest, Lippstadt und Iserlohn. Auch die Bundesautobahn wurde nicht vergessen. Die Streifen 7 bzw. 7a erweckten wenig Begeisterung, da dieses Streifengebiet kaum von Fahrzeugen befahren wurde.



Kollegen Müller, links und Linnenlücke auf einer 750er BMW u. 350 ccm Horex



Die Kraftfahrer Dittmann, Stoffel, Schuster, Sundrop und Gebauer

Wie war es damals mit der Erreichbarkeit und der Nachrichtenübermittlung? Das Funkgerät in der heutigen Form gab es noch nicht. Wir wußten uns dennoch zu helfen. Jede Polizeidienststelle, die am Streifenweg lag, wurde angelaufen; so konnte uns der Dienststellenleiter von Zeit zu Zeit bei Bedarf erreichen.

Eine andere Regelung galt für die BAB. Die Besatzung für die Streifen 7 bzw. 7a mußten einen Telefonhörer mit Klinkenstecker mitnehmen. Im Mittelstreifen der BAB (Überwachungsbereich: Soest-Ahlen / Castrop-Rauxel) befanden sich kleine Säulen. Hier konnte man den Telefonhörer anschließen. Ich bin nie in die Verlegenheit gekommen, diese zweifelhafte Nachrichtenverbindung auszuprobieren.

An die erste Nachtdienstwoche kann ich mich noch gut erinnern. Die Streife 1 führte mich über die nachtdunkle Bundesstraße 1. Es gab keine Fahrbahnmarkierung; eine seitliche Begrenzung (Nebelpfähle pp.) war ebenfalls nicht vorhanden. Bei Gegenverkehr versuchte man, möglichst weit rechts zu fahren. Da der Verkehr damals in der Nachtzeit gering war, brauchte man zwischen Unna und Werl bei Gegenverkehr nur zwei- bis dreimal abblenden. Wie haben sich die Zeiten geändert! Heute ist es kaum möglich, kilometerlang mit Fernlicht zu fahren.

Inzwischen waren acht Wochen vergangen. Ich konnte bleiben. Wie ich später erfahren habe, wurde vor einer Versetzung zunächst die Personalakte übersandt. Nach der Prüfung dieser Akte wurde entschieden, ob der Bewerber geeignet war. Danach folgten acht Wochen als Probezeit.

Wie sah damals in Hamm der Fahrzeugpark aus? Soweit ich mich erinnern kann, hatten wir ca. zwölf VW-Cabrio (davon zwei Zivilwagen), ca. acht 500er BMW und einen Tempo Matador als technischen Prüfwagen.



Kollege K. Senz vor dem Tempo Matador



Techn. Prüfgruppe im Einsatz mit Radlastmesser und Geräuschprüfwagen

Die Pflege und Wartung der Fahrzeuge führten wir in der Regel selbst durch. Das hatte zur Folge, daß man sich unbedingt auf das Fahrzeug verlassen konnte. Ob Handscheinwerfer oder Sicherungsleuchten, alles war funktionstüchtig. Außerdem wurden bei dieser Gelegenheit Formulare, Ventilen pp. – soweit aufgebraucht – wieder aufgefüllt. Die Fahrzeuge waren auf die verschiedenen Dienstgruppen aufgeteilt; die Kräder bestimmten Beamten zugeteilt. Ein Abweichen von dieser Regelung war nur mit Zustimmung des Dienststellenleiters möglich.

Es war damals eine Ehre, zu den sogenannten „Weißen Mäusen“ zu gehören. Stellten wir auf den Straßen Verstöße fest, so schritten wir unnachsichtig ein. Bei Kleinigkeiten waren wir auch großzügig.

Anfang 1954 kursierten Gerüchte, daß wir bald nach Kamen verlegt werden sollten. Die Stadtverwaltung Hamm hatte sich vergeblich bemüht, das Verkehrskommando in der Stadt zu belassen. U. a. wollte sie ein Grundstück im Osten der Stadt zur Verfügung stellen.

Dann war es soweit! Für den 1. 4. 1954 wurde die Verlegung durch den RP Arnsberg angeordnet.

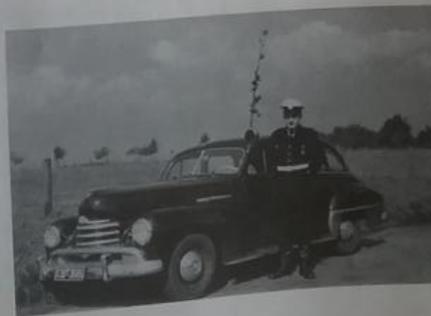
In einer langen Kolonne ging die Fahrt über Wiescherhöfen nach Kamen. Ein Teil der Kraftfahrer sicherte sie und übernahm die Verkehrsregelung. In Kamen angekommen, blieben viele Bürger auf den Gehwegen staunend stehen. Polizeifahrzeuge dieser Größenordnung hatten sie wohl noch nie gesehen. Vermutlich hatte die lokale Presse unser Erscheinen bereits angekündigt.

Die Fahrzeuge wurden auf dem Garagenhof abgestellt. Alle Beamten waren auf dem Appellplatz angetreten. Die Vollzugsmeldung an den neuen Zugführer, Herrn PK Zacharias, wurde von POM Krug durchgeführt.

Nach einer kurzen Ansprache und dem obligatorischen Pressefoto konnten wir wegtreten. Die in der Unterkunft dienstbaren Geister hatten vorgesorgt, denn es gab Erbsensuppe mit Würstchen. Die älteren Kollegen, die nur primitiv eingerichtete Zimmer kannten, fühlten sich in ein Schlaraffenland versetzt. Was gab es nicht alles in der Unterkunft: Eine funktionstüchtige Küche, eine Kantine, einen Leseraum mit Bibliothek und einen Duschraum.

Die gesamten Räume waren neu eingerichtet.

Die Dienststelle nannte sich von nun an I. VÜ.-Zug Kamen. Der II. Zug wurde in Arnsberg und der III. Zug in Siegen-Weidenau aufgestellt. Wenig später erschien auch die Bereitschaftsführung in Kamen. Der erste Leiter war POK Paschedag.



Kollege H. Leibrich mit einem Opel Kapitän.
Zur damaligen Zeit ein sehr leistungsstarkes Straßenfahrzeug.

Soweit
die Uhr
die ältere
erwähnt
vorstelle
Verkehr
kam oder
besonde
täuscht,
Verhältn
erhielten
hatte nu
während
Batterie
Gleichze
setzten F
(Unfallau
mitteln f
ebenfalls
Rauvel u



Ein US-Opel
auch alle Form

Ab 1. 4. 54
zugeteilt. In
der aufge
Um Präse
etwa drei S
Motor zum
nicht selte

Soweit ich mich erinnern kann, begann die turnusmäßige Überwachung der BAB rund um die Uhr am 2. 4. 1954. In der Dienstschicht wurden zwei Streifenwagen eingesetzt, nämlich die alten, bewährten VW-Cabrios. Als Nachrichtenverbindung diente nach wie vor der eben erwähnte Telefonhörer. Die jungen Kollegen werden sich diesen Sachverhalt nur schwerlich vorstellen können. Es war aber so! Es gab dennoch verschiedene Anzeichen, die auf einen Verkehrsunfall hinwiesen. Zum Beispiel, wenn auf der Gegenfahrbahn kein Fahrzeug mehr kam oder ein Hupkonzert auf der Gegenfahrbahn mit Handzeichen nach hinten auf eine besondere Lage hinwies. Wir haben dann sofort nachgesehen und wurden nur selten enttäuscht, denn es hatte wieder einmal gekracht! Dieser Zustand war auch nach damaligen Verhältnissen unhaltbar. Wie haben wir aufgeatmet, als wir Ende 1954 sechs DB 220 S erhielten. Die Fahrzeuge wurden nach und nach mit Funkgeräten ausgestattet. Die Sache hatte nur einen Haken. Die Betriebsspannung der Fahrzeuge war auf sechs V ausgelegt, während die Funkgeräte 12 V benötigten. Es mußten also eine 12 V Lichtmaschine und 12 V Batterie montiert werden. Die Werkstatt in Kamen hatte diese Aufgabe vorbildlich gelöst. Gleichzeitig wurde ein Funkgerät in der Unterkunft montiert. Endlich hatte man die eingesetzten Fahrzeuge auf der BAB an der „Strippe.“ Mit den DB-Fahrzeugen wurde ein Unkw (Unfallaufnahmewagen), 1,5 t Opel-Blitz, angeschafft. Dieses Fahrzeug war mit allen Hilfsmitteln für die Bergung von Verletzten ausgerüstet. Die Absicherung von Unfallstellen war ebenfalls gewährleistet. Allerdings war der Funkverkehr an den Bereichsgrenzen (Castrop-Rauxel und Soest-Ahlen) nicht ganz zufriedenstellend. Dennoch, der Fortschritt war enorm.



Ein 1,5 t Opel-Blitz als Unfallaufnahmewagen. Neben dem erforderlichen Abspermaterial zur Unfallaufnahme befanden sich im Fahrzeug auch alle Formulare nebst einer Schreibmaschine für die schriftlichen Arbeiten.

Ab 1. 4. 54 wurde dem I. VÜ.-Zug auch der Ennepe-Ruhr-Kreis zur Verkehrsüberwachung zugeteilt. Mit einer Personalstärke zwischen 1:81 bis 1:89 war eine optimale Überwachung der aufgezählten Überwachungsgebiete möglich.

Um Präsenz zu zeigen, stand ich Ostern 1955 mit dem Unkw in einer BAB-Baustelle. Nach etwa drei Stunden war die Batterie für das Funkgerät erschöpft. Zwangsläufig mußte der Motor zum Antrieb der 12 V Lichtmaschine laufen. Der Benzinverbrauch auf 100 km war nicht selten etwa 40 Liter.

Von den sechs gelieferten DB 220 S wurde ein Fahrzeug mit der „Robot-Anlage“ ausgerüstet und danach als Kamerawagen eingesetzt.



Kollege K. Senz mit einem DB 220 S auf der BAB.

Mit diesem Fahrzeug war eine einwandfreie Beweisführung möglich. Es hat sich vielfach bezahlt gemacht.



Pkw Ford als Kamerawagen.



Radarwagen Ein VW-Bulli.

Bei der Personalstärke war es ohne weiteres möglich, Deliktschwerpunkte zu bekämpfen. Stiegen in einer Stadt des Überwachungsbereiches die Alkoholdelikte besorgniserregend an, genügte eine kurze Mitteilung an den I. VÜ.-Zug. Wir sind dann in einer Schwerpunkt-nacht mit 10 Streifenwagen angerückt und haben mit der örtlichen Polizeidienststelle unter den Trunkenbolden aufgeräumt. Es lag auf der Hand, daß wir bei den Tätern nicht sehr beliebt waren.

1956 erhielt der I. VÜ.-Zug den ersten Radarwagen. Das Gerät war recht umfangreich, so daß es in einem VW-Bulli untergebracht werden mußte. Hier hatten wir ein Gerät, das für die Verfolgung von Geschwindigkeitsüberschreitungen ideal geeignet war. Es wurde schwerpunktmäßig in zwei Schichten eingesetzt. Ich gebe zu, diese Art des Einsatzes war bei den Kollegen nicht sehr beliebt, aber bei den notorischen „Schnellfahrern“ gefürchtet.

Ich erinnere mich an einen Einsatz in Rünthe (nördl. von Kamen). Wir waren angefordert worden, weil zuvor mehrere Schulkinder auf der B 54 innerhalb der geschlossenen Ortschaft angefahren worden waren. Es gab ein Todesopfer. Während einer Einsatzpause wurden wir von Anwohnern mit Kaffee und Kuchen versorgt!

Einige skeptische Kollegen, die an „TÄT 1“ gedacht hatten, wurden davon überzeugt, daß der Einsatz durchaus notwendig und auch sinnvoll war.

Der Einsatz und das Wirken des verstorbenen PM Potthast, Leiter der techn. Prüfgruppe, darf nicht unerwähnt bleiben. Er und seine Kollegen haben dafür gesorgt, daß so manches Fahrzeug mit schweren technischen Mängeln aus dem Verkehr gezogen wurde. Sie haben vorweggenommen, was später dem TÜV übertragen wurde. Wer von den älteren Kollegen erinnert sich nicht an das mühevollen Aufbau der schweren unhandlichen Radlastwagen? Wie stolz war PM Potthast, als der technischen Prüfgruppe ein neues Fahrzeug (Opel-Blitz 1,5) zugewiesen wurde. Endlich gab es keine Raumprobleme mehr. Wie niedergeschlagen war er, als das genannte Fahrzeug einmal selbst über eine geeichte Waage gefahren wurde. Der Prüfwagen war um mehr als 10% überladen!

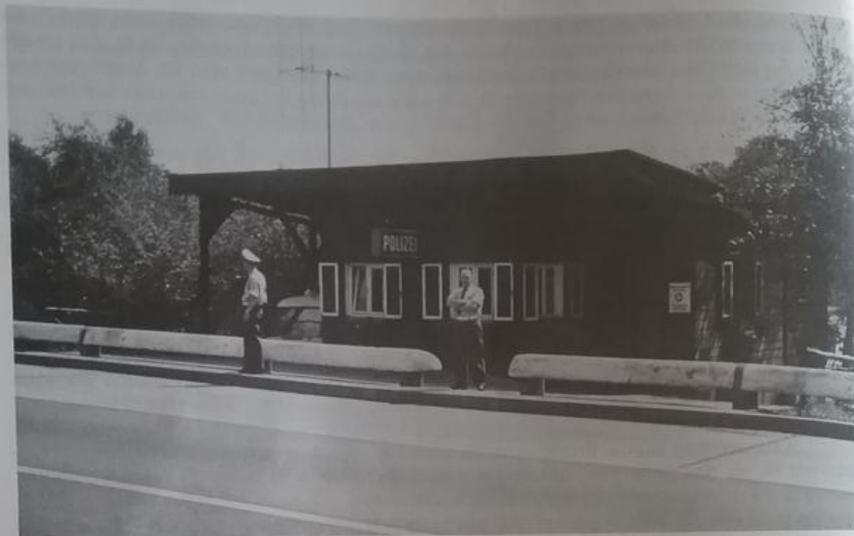
Von da an wurde der Prüfgruppe ein FuStkw für den Transport der Besatzung zugewiesen.



Die Kollegen Rentzing, Sonnenburg, Tobias, Sandmann und Bernshaus vor dem Prüfwagen.

Die Tatsache, daß die BAB-Streifen von der Unterkunft in Kamen eingesetzt und funkmäßig geführt wurden, konnte auf die Dauer nicht befriedigen. Die Überwachung der BAB wurde mehr und mehr Schwerpunkt durch steigende Unfallzahlen. Dieses blieb der Führung nicht verborgen.

1955 rückte eines Tages der Notstandszug der BPA I aus Bork an und baute bei km 407,7 Richtungsfahrbahn Hannover, eine Holzhütte.



Die Polizei-autobahnwache Altenböge. Beachtlich sind die Betonleitplanken vor dem Gebäude. Die Kollegen Bensch und Marquardt

Wer von den älteren Kollegen erinnert sich nicht? Wir nannten sie respektlos „Rocki-Tocki-Hütte.“ Ein einfacher, aber zweckmäßiger Bau! Die Versorgung mit elektrischer Energie war verhältnismäßig einfach, aber der Telefonanschluß war eine Sache für sich. Die entsprechende Leitung mußte über eine weite Entfernung herangeführt werden. Dieses dauerte und dauerte!

So konnte der Wachhabende zwar unmittelbar am Geschehen auf der BAB teilnehmen, war jedoch ohne telefonische Verbindung von der Außenwelt abgeschlossen. War das ein Schildbürgerstreich? Dabei wäre es ganz einfach gewesen, denn ein Telefonkabel der Autobahnverwaltung führte direkt an der Hütte vorbei. Aus postrechtlichen Gründen war ein Anschluß hier nicht möglich.



Weißer Streifenfahrzeuge. Pkw VW Cabrio und Ford 17 m.

Man wußte sich trotzdem zu helfen. Der Leiter der Autobahnmeisterei Kamen ergriff die Initiative. Neben der Hütte wurde ein Straßenwärterhäuschen errichtet. In dem Häuschen stand ein Tisch und auf diesem ein Telefon mit Drehkurbel. Das Klingelzeichen wurde durch eine außen angebrachte Glocke akustisch verstärkt. Der Schlüssel zu diesem Häuschen wurde in der Wache aufbewahrt.

Wollte der Diensthabende der AM eine Unfallmeldung machen, ließ er durchschellen, der Wachhabende verließ das Wachgebäude, öffnete das Wärterhäuschen, nahm den Telefonhörer ab und meldete sich. Nachdem er in umgekehrter Folge wieder die Wache erreichte, wurde über Funk die Streife eingesetzt. Aus der heutigen Sicht erscheint das wie ein Märchen. Wieviel wertvolle Zeit wurde hier vertan!

Wer kennt noch die Milchkanne? Sie wurde zweckentfremdet zum Transport von Wasser von der Raststätte Rhynern zur Wache gebraucht, damit Frau Scharwey den Wachraum säubern konnte. Da die Hütte nicht mit einem WC ausgerüstet war, mußten die Kollegen bei Bedarf, wie alle Rastplatzbenutzer, die „Büsche“ aufsuchen. Das änderte sich, als der Personalrat einen dementsprechenden Vorstoß machte. Eines Tages erschien auf der Wache ein Wüschelrutengänger. Er wurde in unmittelbarer Nähe fündig und entdeckte eine Wasserader. Bis zum WC war es dann nicht mehr weit her. Unser Wasser war allerdings damals schon belastet. Es durfte laut Untersuchungsbeschluß des Chemischen Untersuchungsamtes in Hamm nicht als Trinkwasser verwendet werden.

An der Ostseite der Wache hatten die Beamten der BPA einen Unterstellplatz für den Unkw angebaut. Um Startschwierigkeiten im Winter zu vermeiden, war das Fahrzeug mit einer 220 V Kühlwasserheizung ausgerüstet worden. Die Heizung wurde aus dem Stromnetz der Wache gespeist. Welcher Wachhabende kennt nicht den Umstand, daß er plötzlich bei Nachtzeit im Dunkeln saß, wenn die Besatzung des Unkw eilig zu einem Einsatz ausrücken mußte? Die eingesetzten Beamten hatten zum xten Male vergessen, das zuführende Stromkabel zu entfernen. Ein Kurzschluß war die Folge.



Polizei Autobahnwache Altenböge mit Streifenfahrzeug Ford Kombi (weiß) und Unfallaufnahmewagen Opel Blitz (weiß).

Man wußte sich trotzdem zu helfen. Der Leiter der Autobahnmeisterei kamen ergriff die Initiative. Neben der Hütte wurde ein Straßenwärterhäuschen errichtet. In dem Häuschen stand ein Tisch und auf diesem ein Telefon mit Drehkurbel. Das Klingelzeichen wurde durch eine außen angebrachte Glocke akustisch verstärkt. Der Schlüssel zu diesem Häuschen wurde in der Wache aufbewahrt.

Wollte der Diensthabende der AM eine Unfallmeldung machen, ließ er durchschellen, der Wachhabende verließ das Wachgebäude, öffnete das Wärterhäuschen, nahm den Telefonhörer ab und meldete sich. Nachdem er in umgekehrter Folge wieder die Wache erreichte, wurde über Funk die Streife eingesetzt. Aus der heutigen Sicht erscheint das wie ein Märchen. Wieviel wertvolle Zeit wurde hier vertan!

Wer kennt noch die Milchkanne? Sie wurde zweckentfremdet zum Transport von Wasser von der Raststätte Rhyern zur Wache gebraucht, damit Frau Scharwey den Wachraum säubern konnte. Da die Hütte nicht mit einem WC ausgerüstet war, mußten die Kollegen bei Bedarf, wie alle Rastplatzbenutzer, die „Büschle“ aufsuchen. Das änderte sich, als der Personalrat einen dementsprechenden Vorstoß machte. Eines Tages erschien auf der Wache ein Wüschelrutengänger. Er wurde in unmittelbarer Nähe fündig und entdeckte eine Wasserader. Bis zum WC war es dann nicht mehr weit her. Unser Wasser war allerdings damals schon belastet. Es durfte laut Untersuchungsbeschluß des Chemischen Untersuchungsamtes in Hamm nicht als Trinkwasser verwendet werden.

An der Ostseite der Wache hatten die Beamten der BPA einen Unterstellplatz für den Unkw angebaut. Um Startschwierigkeiten im Winter zu vermeiden, war das Fahrzeug mit einer 220 V Kühlwasserheizung ausgerüstet worden. Die Heizung wurde aus dem Stromnetz der Wache gespeist. Welcher Wachhabende kennt nicht den Umstand, daß er plötzlich bei Nachtzeit im Dunkeln saß, wenn die Besatzung des Unkw eilig zu einem Einsatz ausrücken mußte? Die eingesetzten Beamten hatten zum xten Male vergessen, das zuführende Stromkabel zu entfernen. Ein Kurzschluß war die Folge.



Rückansicht der Polizeiautobahnwache Altenböge mit Streifenfahrzeug Ford Kombi (weiß) und Unfallaufnahmewagen Opel Blitz (weiß).

Ende der 50er Jahre wurde der Fahrzeugpark auf Ford-Streifenwagen umgerüstet. Diese Fahrzeuge waren einheitlich weiß lackiert.



Heckansicht eines weißen Streifenfahrzeuges Ford-Tunier mit hochgestellten Weitwarnleuchten „Super Primär“ auf schwenkbarem Rohrgestell.



Anfang 1961. Fahrzeugverkehr am Kamener Kreuz. Die Fahrbahndecke war gepflastert.

Die jungen Menschen von heute

sollten gelegentlich daran denken,

daß sie die alten Herren

von morgen sein werden.

Dieses
hatten
wurden
Polizei
digkeit
Die Ve
Irgend
Verket
Hager
richter

Wer
über

Wer
ein k

Im A
stanz
Beck

Spät
berg

Die A
berm
Gene

Dieses war ein Fortschritt. Hinzu kam, daß die 65 PS dankbar angenommen wurden. Wir hatten allerdings die Rechnung ohne den Wirt gemacht. Auf Anordnung der Behörde wurden die Fahrzeuge mit einem auf dem Dach senkrecht stehendem Schild (Aufschrift: Polizei) versehen. Dieses Schild, auch Bremse genannt, verminderte die Höchstgeschwindigkeit um wenigstens 15 km/h. Auch dieser Kelch ging nach einigen Jahren an uns vorüber.

Die Verfügung wurde aufgehoben.

Irgendwann Anfang der 60er Jahre wurde die A 1 zwischen Hagen und Wuppertal für den Verkehr freigegeben. Der I. VÜ.-Zug übernahm die Überwachung. Die Autobahnwache in Hagen, Vorläufer der jetzigen PAW Hagen, wurde im Amtsgebäude in Hagen-Vorhalle eingerichtet.



Kollege W. Eckardt mit SustKw vor dem Wachgebäude in Hagen-Vorhalle. „Georg 15.“

Wer kennt noch das Dienstzimmer in der 1. Etage? Wer weiß noch, wie mühselig die Anfahrt über die Dörfer zu diesem Gebäude war?

Wer erinnert sich noch an den Landesautobahnzug (LAZ), der in der Unterkunft in Kamen ein kurzes Gastspiel gab?

Im April 1964 wurde dann die Verkehrsüberwachungsbereitschaft neu gegliedert. Es entstanden aus dem alten Stamm die VÜSt Nord, VÜSt Ost, VÜSt Süd, die PAST Kamen, PAST Beckum und PAST Hagen.

Später folgten die PAST Dortmund, PAST Anröchte, PAST Lüdenscheid und PAST Freudenberg.

Die Alten haben sich zum größten Teil in den Ruhestand zurückgezogen. Sie haben sich bemüht, Wissen und Erfahrung an die nächste Generation weiterzugeben. Möge diese Generation das übergebene Erbe bewahren und gut verwalten.

Rupp, PHK i. R.

VÜ-Züge II und III

Über die VÜ-Züge II (Ost) und III (Süd) wäre zu berichten, daß sie die gleichen Aufgaben wie im Bericht zum VÜ-Zug I (Kamen) zu erfüllen hatten. Den Zügen standen ebenfalls Streifenfahrzeuge sowie Fahrzeuge mit technischen Geräten für die überörtliche Verkehrsüberwachung zur Verfügung.



W-Cabrios und BMW-Kräder als Streifenfahrzeuge. Fahrzeugpfeil beim VÜ-Zug II

Zu den vielseitigen Aufgabenbereichen gehörte auch die routinemäßige Überwachung des Schwerlastverkehrs.



Kollegen beim Richtfest des Dienstgebäudes Hüstener Str.



Zwei Kraftfahrer des VÜ-Zuges III bei der Begleitung eines Schwertransportes.

Idealismus und Eigeninitiative müssen die Beamten mitbringen, die sich für das Überprüfen und Kontrollieren von Fahrzeugen verantwortlich fühlen.

Trotz einiger Lehrgänge und der guten Zusammenarbeit mit dem TÜV müssen die „uniformierten Techniker“ immer auf dem laufenden sein, was an technischen Änderungen und Bestimmungen erlaubt oder nicht erlaubt ist.



Kollege Kirchhoff vom VU-Zug II auf einem BMW-Motorrad



Kollege Götzsche vom VU-Zug II auf einem BMW-Motorrad

Nicht nur festgestellte Mängel bei Licht-, Bereifungs- und Bremskontrollen ergeben Anlaß zu Beanstandungen, sondern auch eigenmächtige, nicht eingetragene Veränderungen am Fahrzeug und die Überladung von Lkw, lassen die Beamten manchmal aus der Haut fahren.



Gruppenfoto des VU-Zuges II in Arnberg.

Nicht anders ist die Überwachung mit dem Radarwagen. Wenn ein Autofahrer mit einer zu hohen Geschwindigkeit durch den Meßstrahl des Radargerätes fährt, wird die gefährliche Geschwindigkeit auf einer Skala angezeigt, und es kommt zur manuellen oder automatischen Auslösung des Blitzlichtes in der Kamera.



1954 Anfang des VU-Zuges II in Arnsherg

Die in einiger Entfernung stehenden Beamten erhalten über Funk die überschrittene Geschwindigkeit und können entsprechend handeln und laut Bußgeldkatalog verfahren.

„Wir wollen durch Radarmessungen die Autofahrer nicht reinlegen. Angefordert von Kreispolizeibehörden stellen wir unsere Radarwagen nur dort auf, wo eine Unfallgefahr gegeben ist, wo Unfallhäufigkeit besteht und wo die Erfahrung es zeigt, daß dort die Geschwindigkeit überschritten wird.“



VU-zug III in Hüttental-Weidenau. POK Zimmermann 1961 mit seiner damaligen Mannschaft.

Nicht die Vorschriften

besorgen den Dienst,

sondern die Menschen.

Ruhrtangente (A 11) später A 1 – Straße Europas

Der 1. 9. 1961 wird als bedeutungsvolles Ereignis in die Geschichte der heimischen Verkehrsentwicklung eingehen. Wer an diesem Tage Zeuge der Übergabe des letzten Bauabschnittes der Bundesautobahn Köln – zwischen Hagen und Unna – an der AS Hagen-Ost bei fast 30 Grad im Schatten war, konnte erleben, daß hier nicht nur eine der dringlichsten Arbeiten auf dem Verkehrssektor, der in der heutigen Zeit alle angeht, ein gutes Stück vorangetrieben ist, sondern darüber hinaus ein Friedenswerk in des Wortes wahrster Bedeutung geschaffen wurde.

Das Netz vom Rhein zur Ruhr ist nun geschlossen. Die Verbindung zwischen Köln und Westfalen hat sich um nicht weniger als 34 Kilometer verkürzt. Städte wie Remscheid, Wuppertal, Schwelm, Hagen, Schwerte, Unna, wo zugleich der Stadtraum Dortmund angeschlossen ist, sind nun in kürzester Frist zu erreichen. Aber auch die überregionale Bedeutung ist ungeheuer. Vom Westhofener Kreuz sollen Fahrzeuge bald in alle Richtungen verkehren. Die durchgehende Autoverbindung von Skandinavien bis zum Süden Italiens ist beileibe keine Illusion mehr.

„Wir bauen nicht nur Straßen Deutschlands, sondern Europas. Auch damit dienen wir der wachsenden Integrität der alten Welt.“ Diese Worte standen als Leitmotiv über dem sonnenüberfluteten Einweihungszeremoniell, deren Teilnehmer aus allen Himmelsrichtungen in nicht endenwollenden Autokarawanen herbeigeströmt waren.



Erwartungsvolle Stille lag über der Menge, als Minister Seehofer (ganz rechts) – daneben Minister Erkers und Landesbaudirektor Geißdörfer – das weiße Band durchschritt.



Nach der Übergabefeier in Hagen setzte sich die Autokolonne mit den Gästen, voran der Bundesverkehrsminister, zur Fahrt über das neue Autobahnstück in Bewegung.

Der Landesautobahnzug „Westfalen“

Der LAZ NW hatte sich um die Erprobung und Entwicklung neuer Einsatzmethoden der Verkehrspolizei verdient gemacht. Vor allem bei der Anwendung moderner Erkenntnisse der Psychologie des Einschreitens gegen Verkehrsteilnehmer ging auch er erfolgreich neue Wege. Die bei den Landesautobahnzügen selbstverständlich gewordene Art des Umgangs mit Menschen (z. B. Vorstellung mit Namen, höfliche Anrede, Überreichung einer Visitenkarte) hat durch Weisungen des Innenministers inzwischen Eingang in den gesamten Polizeidienst gefunden.

Und so entstand in Düsseldorf der Beschluß, auch den Westfalen einen eigenen Landesautobahnzug zu geben.

Kurzum – am 13. März 1961 erhielt der Zugführer des damaligen VÜ-Zuges Siegen (POK Jochen Zimmermann) den Auftrag, in Kamen einen Landesautobahnzug „Westfalen“ aufzustellen und unverzüglich den Dienstbetrieb aufzunehmen. Dem lag ein Erlaß vom 27. 2. 61 zugrunde.

Vom RP Arnsberg wurde angeordnet, daß der Zug in den Dienstgebäuden Kamen, Dortmunder Allee 6, unterzubringen sei.

Als das Gerippe des neuen LAZ (bestehend aus altgedienten Düsseldorfer LAZ'lern) am 15. 3. 1961 am Spätmittag in der Unterkunft eintraf, standen genügend leere Räume zur Verfügung. Die Kollegen vom VÜ-Zug I hatten vorgesorgt. Am gleichen Tage trafen Lastwagen von Möbelfirmen und Büromittellieferanten ein. So begann der Betrieb in Kamen damit, daß man sich einrichtete, Möbel schleppte, Farbbänder in nagelneue Schreibmaschinen zog, Schränke mit Büromaterial füllte und Berge von Verpackungsmaterial verbrannte.

Innendienstmeister, Anzeigenbearbeiter und Schirrmeister steckten ihre Reiche ab und verteidigten sie gegen jeden platzsuchenden Eindringling.



In Reih und Glied standen gestern die nagelneuen weißen Porsche auf dem Gelände der Polizeikaserne an der Dortmunder Allee

Am 20. 3. 1961 nahm der LAZ „Westfalen“ den Streifendienst auf. Zwar mit Rahmenkräften, aber immerhin gehörten von jenem Tage an die weißen „Blitz“-Wagen zum westfälischen Image. Der Zug hatte eine Sollstärke von 1:41 Beamten, die aber erst am 1. 10. 1961 erreicht wurde. Es dauerte halt ein wenig, bis das Düsseldorfer gestandene Gerippe mit Kammerer Fleisch aufgefüllt werden konnte.

Der Zug hatte 20 weiße Cabrios, 1 hellgraues Coupé (Zivilwagen) und einen VW-Bulli als „Sammelwagen.“

Zuständig war der Zug auf den damaligen 248 km der westfälischen Autobahnen, d. h. in den Regierungsbezirken Arnsberg, Detmold und Münster, und zwar auf der BAB Oberhausen – Hannover (heutiger A 2) und der BAB Kamen – Hagen, die am 3. 9. 1961 bis nach Leverkusen durchgängig fertiggestellt wurde (heute A 1).

An den „Stehtagen“ der „Rheinländer“ fuhren die „Westfalen“ durch deren Bereich, genau wie sie ihrerseits an „Stehtagen“ der „Westfalen“ hier jagten.

Es wurde 12 Stunden-Dienst versehen. Täglich war ein Halbzug im Dienst. Es wurden Streifenstreifen gefahren, die in der Regel 400-500 Tages-km lang waren.

Die Tätigkeit in den drei Regierungsbezirken führte zu ständigem Kontakt mit den Beamten der Autobahnwachen.

Bedingt durch den Spezialauftrag der „Überholenden VÜ“, die geringe Möglichkeit, Verkehrssicherungsgerät mitzuführen oder Festgenommene abzutransportieren und die Notwendigkeit, möglichst rasch wieder auf der Strecke zu sein, mußten die Streifen des LAZ sich in aller Regel auf den ersten Angriff beschränken und darüberhinaus die Hilfe der Beamten der Autobahnwachen in Anspruch nehmen.

Das führte gelegentlich zum Gerede vom „feinen Max“, vom „Elitedenken“ und von „Arroganz.“ Damit wurde den Beamten des LAZ bitter Unrecht getan. Sie waren wirklich bis zur Grenze des Möglichen um gute Zusammenarbeit und Kollegialität bemüht. Eine Urzahl von Freundschaften, die im Laufe der Zeit entstanden, beweisen den Erfolg des unermüdlichen Werbens.

Über die „Überholende Verkehrsüberwachung“ braucht man hier nicht viel zu sagen. Interessant ist vielleicht, daß 1961/1962 in einer großangelegten Versuchsreihe vom LAZ „Westfalen“ festgestellt werden konnte, daß die Durchschnittsgeschwindigkeit des Autobahnverkehrs, die man bis dahin bei 85-90 km/h vermutet hatte, tatsächlich bei fast 120-130 km/h lag.

Im ersten Jahr fuhr der LAZ Westfalen 2.140 Verkehrsstreifen und 67 Kontrollstreifen mit insgesamt 820.000 Fahrkilometern.

Bei dieser Leistung gab es 11 Unfälle, dabei drei mit teilweisem Mitverschulden der Beamten. In Relation zur Fahrleistung bedeutet das einen Unfall auf je 75.000 km, einen mitverschuldeten Unfall auf je 280.000 km.

Im Laufe der Streifen ergaben sich 31.877 verkehrspolizeiliche Tätigkeiten (14,9 pro Streife). Es wurde etwa 45-50.000 mal eingeschritten.

Am Rande sei aber auch der Fahndungserfolg erwähnt. Alle angefallenen Fahndungen bei Unfallflucht, Trunkenheit und kriminellen Delikten konnten mit Erfolg abgeschlossen werden. Dabei wurden immerhin 107 Personen festgenommen.

Die Idee, eine der besten und wirtschaftlichsten Polizeieinrichtungen geschaffen zu haben, starb am 16. 3. 1964.

Im Zuge der Neugliederung der Verkehrsüberwachungsbereitschaften wurden neue „VÜSt“en und „PABSt“en geschaffen, Beamte hin- und herversetzt und die Porschwagen aufgeteilt nach dem Motto „Jedem einen (oder zwei).“



Einer der 20 Porschwagen, die in Kamen stationiert sind. Der Landesaufabfahrzeug „Westfalen“ hilft, die Autobahnen bei Detmold, Arnberg und Albstadt zu überwachen und von Verkehrsstörungen freizuhalten.

Notlandung auf der A 1 (damals A 11)

zwischen der AS Kamen-Süd und AS Unna-Massen im Frühjahr 1961

Flugzeugtyp: Cessna 172, einmotorig, mit vier Personen besetzt

Es herrschte richtig mieses Wetter. Regentrüchtige Wolken lagen tief auf, die von einem steifen Nordwest getrieben wurden. Hin und wieder gab es einen kräftigen Guß. Es stand reichlich Wasser auf den Fahrbahnen, und die Kraftfahrzeuge zogen Wasserfahnen hinter sich her.

Mit meinem Streifenkollegen Hilger Keller – nicht mehr bei der VÜB – befuhren wir die A 2 in Richtung Oberhausen. Wir hatten soeben den Brunsberg passiert, als wir Motorengeräusch über uns wahrnahmen. Und das sehr deutlich. Als bald tauchte das Flugzeug im Blickfeld vor uns auf. In niedriger Höhe schien es das Betonband der Autobahn als Orientierungshilfe zu benutzen. Was hat der Pilot eigentlich vor? Will er etwa auf der Autobahn notlanden? Diese und weitere Fragen stellten wir uns, ohne jedoch eine Antwort zu bekommen. Dann und wann zog der Pilot eine Schleife, so daß der Blickkontakt zwischen uns eigentlich nie abriß. Über dem Kamener Kreuz zog der Pilot abermals eine Schleife, um dann in Richtung Unna zu fliegen. Wir hatten uns entschlossen, dem Piloten irgendwie die Landung zu ermöglichen. Eine Kontaktaufnahme per Funk scheiterte. Ein zweiter Streifenwagen wurde herbeigerufen (PM Tobias / PM Senz), um den auflaufenden Verkehr abzusichern. Wir fuhren inzwischen mitten auf der Fahrbahn, verlangsamten den Verkehr und ließen uns nicht überholen. Die Flughöhe der Cessna war nun beängstigend niedrig. In Höhe Kamen-Zentrum überquerte eine Hochspannungsleitung die BAB. Diese sah der Pilot wohl erst im letzten Augenblick. Mit einem „Steilsprung“ – uns blieb fast das Herz stehen – schaffte er das Hindernis in letzter Sekunde.



Eine mit vier Personen besetzte einmotorige Cessna 172 mußte im Frühjahr 1961 auf der A 11 (später A 1) bei Dortmund-Unna notlanden.

Der vor uns befindliche Verkehr war inzwischen so weit abgelaufen, daß genügend Freiraum für eine Landung vorhanden war. Das erkannte auch der Pilot, der nun nach einer weiteren Schleife zur Landung ansetzte. Die Autobahn bestand zu dieser Zeit aus zwei Fahrstreifen und einem Seitenstreifen. Die Landung klappte dann ohne weitere Komplikationen.

Der Pilot benutzte die Leitlinie nach Zeichen 340 als Rotlinie bis zum damaligen Ausbauende. Hier räumten wir einige Baken an die Seite und stellten die Maschine auf der Hauptfahrbahn des Autobahnkreuzes Dortmund/Unna ab (zwar fertig, doch noch nicht freigegeben).

Alle atmeten auf. Der Pilot, der uns sehr dankte, weil er trotz widriger Witterungsverhältnisse und mit unserer Unterstützung sicher landen konnte; die Insassen, unter ihnen ein bekannter Dortmunder Unternehmer, weil sie ein fliegerisches Abenteuer unbeschadet überstanden, und schließlich wir, die so etwas noch nicht gemacht hatten.

Nach Besserung der Sichtverhältnisse wurde dem Pilot eine Starterlaubnis vom Autobahnamt Hamm erteilt. In der Gefällstrecke zum Liedbachtal wurde dann gestartet. Kurze Zeit danach landete die Cessna sicher auf dem Flugplatz Dortmund-Wickede.

So war das damals. Mit einem Vermerk auf dem Streifenbefehl war diese Aktion auch für uns erledigt.

Böhne, PHK

*Die schlechtesten Bücher sind es nicht,
an denen Würmer nagen,
die schlechtesten Nasen sind es nicht,
die eine Brille tragen.
Die schlechtesten Menschen sind es nicht,
die dir die Wahrheit sagen.*

Erinnerungen des ersten Stationsleiters der PAST Hagen

Der 29. Januar 1965 war ein bedeutender Tag für die Entwicklung der Autobahnpolizei im Lande Nordrhein-Westfalen. Die erste Polizeiautobahnwache des neuen Typs wurde in Hagen eingeweiht. Es könnte die Frage auftauchen: warum gerade in Hagen? Etwa weil der Innenminister in der Ascherodstraße in Hagen wohnte? Nein, es bestanden handfeste Gründe. Ich hatte angeregt, daß der Regierungspräsident Arnsberg die drei Polizeiautobahnstationen seines Bezirks einmal inspizieren möge. Als der damals zuständige Abteilungsleiter im Frühjahr 1964 die sogenannte Polizeiautobahnwache Hagen im ersten Stock eines uralten städtischen Gebäudes in Hagen-Vorhalle aufsuchte und im Treppenhaus beinahe gestürzt wäre, wollte er angesichts der in zwei winzigen Räumen herrschenden erbärmlichen Verhältnisse nicht glauben, daß er sich in einer Polizeidienststelle befand. Er sprach außer „Guten Tag“ und „Auf Wiedersehen“ kein Wort und brach seine Dienstreise ab. Dann gab es „Dampf.“ Am 29. 01. 1965 wurde vor der neuen Autobahnwache Flagge gehißt. Natürlich kann die Autobahnwache Hagen – als erste ihres Typs – nicht zu den heute modernen Autobahnwachen zählen. So bestehen auch bereits Pläne für ihren Neubau auf dem ihr gegenüberliegenden Rastplatz.



Internationale Polizeiausstellung 1966

Die Internationale Polizeiausstellung vom 27. 08. bis 11. 09. 1966 in Hannover zeigte der Öffentlichkeit in einer einzigartigen Gesamtschau Organisation, Aufgaben und Einsatz der Polizei des In- und Auslandes. Zuvor gab es in Deutschland erst zwei solcher Veranstaltungen, und zwar 1926 in Berlin und 1956 in Essen. Das Land NRW beteiligte sich 1966 u. a. mit Beiträgen über die Gliederung der Polizei des Landes und die Organisation der Schutzpolizei eines Polizeipräsidiums sowie einer Verkehrsüberwachungsbereitschaft (VÜB). Dem RP Arnsberg wurde die Ehre zuteil, seine VÜB vorzustellen, die damals noch gegliedert war in drei Polizeiautobahnstationen (Beckum, Hagen und Kamen) und drei Verkehrsüberwachungsstationen (Arnsberg, Kamen und Weidenau) und eine Polizeihubschrauberstaffel (Dortmund-Wickede). Als Projektleiter standen mir für die Vorstellung der VÜB zwei Beamte nach meiner Wahl sowie Finanzmittel in Höhe von 2.000 DM zur Verfügung. Ich hatte mir PM Muhl und PM Lücke ausgewählt. Die beiden hatten Ideen, waren Techniker, Bastler, Maler und die besten Organisatoren, die damals in der VÜB Dienst versahen. Mir blieben neben meinem normalen Dienst als Stationsleiter vier Monate Zeit. Das Modell unserer VÜB wurde in Kamen komplett gebaut, zerlegt, verpackt, dann transportiert und in Hannover im Ausstellungsgelände wieder aufgebaut. Der Inspekteur der Polizei besuchte uns alle vier Wochen, wobei ihm jedesmal die bange Frage im Gesicht stand, ob dies wohl rechtzeitig fertig werden würde. Das Modell stand am 26. 08. 1966 betriebsbereit in Hannover. Kernstücke waren das topographisch naturgetreue und maßstabgerechte Landschaftsrelief des Regierungsbezirks Arnsberg und eine ausgefeilte Technik, die dafür sorgte, daß über dreißig Bedienungsknöpfe Informationen aller Art sowohl akustisch, über Endlostonbänder, als auch optisch, durch Signale, abgerufen werden konnten. Praktisch handelte es sich um eine schöne Spielerei für Erwachsene und Kinder. Tausende haben daran gespielt. Das Modell erhielt einen Ehrenpreis.

Köhler, LPD

Verkehrsüberwachungsbereitschaft

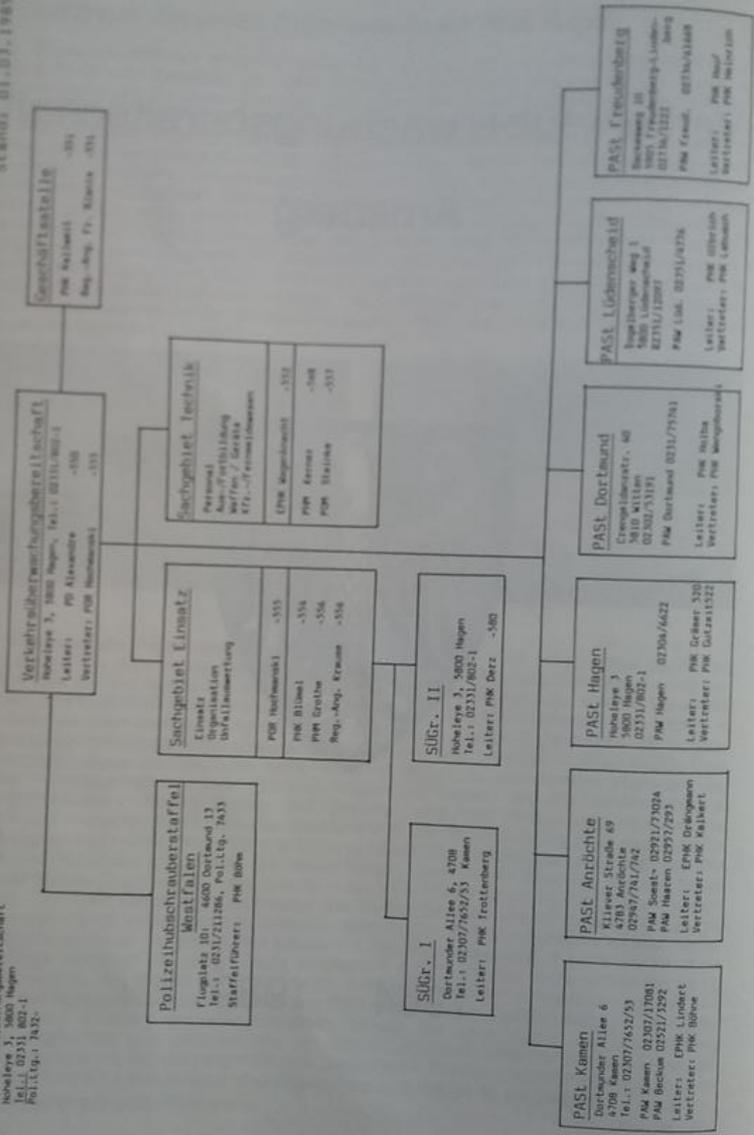
Arnsberg



1964 – 1989

Organisation der VUB
 Verkehrsoperativität Krimburg
 Hofeys 3, 5800 Hagen
 Tel.: 02331 802-1
 Pol.Li.Gp. 1 7432.

Stand: 01.03.1989



Der Regierungspräsident Arnsberg wurde durch Erlaß des Innenministers des Landes Nordrhein-Westfalen vom 16. 12. 1963 beauftragt, die bisher eingesetzten Polizeikräfte für die überörtliche Überwachung des Straßenverkehrs neu zu organisieren.

Die verschiedenartigen Strukturen des Verkehrs auf den Bundesautobahnen und den übrigen Straßen, die wachsende Bedeutung der BAB und die durch Baustellen und andere Umstände bedingten ständigen Verkehrsstörungen und -Umleitungen zwangen zu einer Neugliederung der für die überörtliche Überwachung des Straßenverkehrs eingesetzten Polizeikräfte.

Die Polizeikräfte, die auf den Bundesautobahnen eingesetzt waren, sollten organisatorisch von den Polizeikräften getrennt werden, die den Verkehr bisher auf den Bundes-, Land- und Kreisstraßen überwachten. Zu diesem Zweck sollten an den Bundesautobahnen anstelle der bisherigen Polizeiautobahnwachen „Polizeiautobahnstationen“ gebildet werden.

Die Verkehrsüberwachungsbereitschaft des RP Arnsberg sollte im einzelnen wie folgt neu gegliedert werden:

Für die Überwachung der Bundes-, Land- und Kreisstraßen sollten in den bisherigen Standorten der VÜ-Züge „Verkehrsüberwachungsstationen“ gebildet werden.

Gesamtstärke der Verkehrsüberwachungsbereitschaft:

7 Polizeioberbeamte
237 Polizeibeamte des mittleren Dienstes

Polizeiautobahnstation Altenböge

BAB-Fahrbahn Aachen-Berlin bei km 407,6

Stärke: 1 Polizeioberbeamter
36 Polizeibeamte des mittleren Dienstes

Überwachungsbereich: AS Hamm (km 399,7) –
AS Castrop-Rauxel (km 437,8)

Polizeiautobahnstation Beckum

BAB-Fahrbahn Aachen-Berlin bei km 376,9

Stärke: 1 Polizeioberbeamter
36 Polizeibeamte des mittleren Dienstes

Überwachungsbereich: AS Hamm (km 399,7) –
AS Wiedenbrück/Rheda (km 354,6)

Polizeiautobahnstation Hagen

BAB-Fahrbahn Leverkusen-Kamen bei km 61,0 Parkplatz „An der Heimke“

Stärke: 1 Polizeioberbeamter
36 Polizeibeamte des mittleren Dienstes

Überwachungsbereich: AS Wuppertal-Ost/Schwelm (km 37,63) –
Kamener Kreuz (km 80,0) und
BAB Dortmund-Gießen
Ruhrwaldkreuz (km 21,2) –
Westhofener Kreuz (km 24,4)

Verkehrsüberwachungsstation Nord in Kamen

Stärke: 1 Polizeioberbeamter
46 Polizeibeamte des mittleren Dienstes

Überwachungsbereich: Landkreise Soest, Unna, Iserlohn und Ennepe-Ruhr-Kreis

Verkehrsüberwachungsstation Ost in Arnberg

Stärke: 1 Polizeioberbeamter
36 Polizeibeamte des mittleren Dienstes
Überwachungsbereich: Landkreise Arnberg, Meschede, Brilon und Lippstadt

Verkehrsüberwachungsstation Süd in Weidenau

Stärke: 1 Polizeioberbeamter
46 Polizeibeamte des mittleren Dienstes
Überwachungsbereich: Landkreise Siegen, Wittgenstein, Olpe und Altena

Die Vollzugsmeldung an den Innenminister erfolgte am 01. 04. 1964

Aufgaben des Leiters der VÜB sowie der Stationsleiter

Der Leiter der VÜB ist Vorgesetzter aller Dienstkräfte der VÜB und für den gesamten Dienstbetrieb verantwortlich.

Leiter der VÜB



Die Stationsleiter heute und damals

Polizeiabahnstation
Kamen



EPHK Lindert

Polizeiabahnstation
Hagen



PHK Gräser

Polizeiabahnstation
Lüdenscheid



PHK Ulbrich

Polizeiabahnstation
Freudenberg



PHK Houf



1964
POK Leber †



1964
PK Köhler



1968
PHK Pottmeyer



1968
PHK Möckel

Polizeiabahnstation
Dortmund



PHK Holba

Polizeiabahnstation
Anröchte



EPHK Drängmann
1972

PHuSt Westfalen
Dortmund



PHK Böhm



PK Stein
PSt Beckum
POK Schröder †
VSt Nord



1971
PHK Frenkert



1966
PHK Alexandre



POK Werner
VSt Ost
POK Schütz
VSt Süd

Die Stationsleiter sind Vorgesetzte aller Dienstkkräfte ihrer Station und für den gesamten Dienstbetrieb verantwortlich. Sie haben sich genaue Kenntnisse über Struktur und Eigenarten ihres Überwachungsbereichs sowie der angrenzenden Verkehrsräume zu verschaffen.

Die ihnen unterstellten Beamten sind sinnvoll und rationell einzusetzen, anzuleiten und zu beaufsichtigen. Dabei sind Diensterteilung und Einsatzanordnungen den Erkenntnissen des täglichen Dienstes und der örtlichen Unfalluntersuchung sowie den jeweiligen Verkehrsverhältnissen anzupassen.

Um einen wirkungsvollen und den jeweiligen Verkehrsverhältnissen angepaßten Einsatz zu gewährleisten, führt der Leiter der Polizeiautobahnstation die eingesetzten Polizeikräfte grundsätzlich vom Dienstgebäude an der Bundesautobahn oder vom Überwachungsbe- reich aus. Soweit es die Lage erfordert, erteilt der Stationsleiter Einsatzanordnungen unmit- telbar vom Verkehrsbrennpunkt aus. Mit den zuständigen Kreispolizeibehörden, benachbar- ten Polizeiautobahn- oder Verkehrsüberwachungsstationen, zuständigen Autobahn- oder Straßenmeistereien sowie anderen interessierten Stellen hat der Stationsleiter zusammen- zuarbeiten.

Im übrigen gelten die Bestimmungen des „Entwurfs einer Dienstweisung für die Verkehrs- überwachungsbereitschaften des Landes NW“ sinngemäß.

Aufgabenstellung des mittleren Dienstes

Der Leiter einer PAST ist Vorgesetzter aller Bediensteten seiner PAST und für den ordnungs- gemäßen und effektiven Dienstablauf sowie für die Erfüllung der polizeilichen Aufgaben ver- antwortlich.

Er wird vertreten durch den Sachgebietsleiter, der im übrigen Vorgesetzter des Sachge- bietes Anzeigen- und Unfallbearbeitung ist.

In diesem Arbeitsbereich erfolgt durch Beamte des mittleren Dienstes und durch Angestellte die Bearbeitung von Strafanzeigen, Ordnungswidrigkeitenanzeigen sowie der Unfallan- zeigen.

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben wird der Dienststellenleiter durch die Geschäftsstelle un- terstützt. Die Geschäftsstelle wird im Regelfall von einem Beamten des mittleren Dienstes geleitet. Die erforderlichen Verwaltungs- und Büroarbeiten führen ein oder zwei Angestellte durch. Für die Betreuung der technischen Geräte und der Kraftfahrzeuge stehen einer PAST je nach Größe ein bis zwei Angestellte als Kraftfahrzeug- und Gerätewart zur Verfügung.



Aufstellung vor einem Einsatz.

Basis auch der autobahnpolizeilichen Aufgabenerfüllung ist der Wachdienst, der von jeweils drei Dienstgruppen im wöchentlichen Wechsel im Früh-, Spät- und Nachtdienst wahrgenommen wird.

Leiter einer Dienstgruppe ist der DGL, der überwiegend im Außendienst tätig ist und seine Dienstgruppe bei allen polizeilichen Anlässen zu führen hat und in erster Linie für die Aufgabenerfüllung verantwortlich ist.

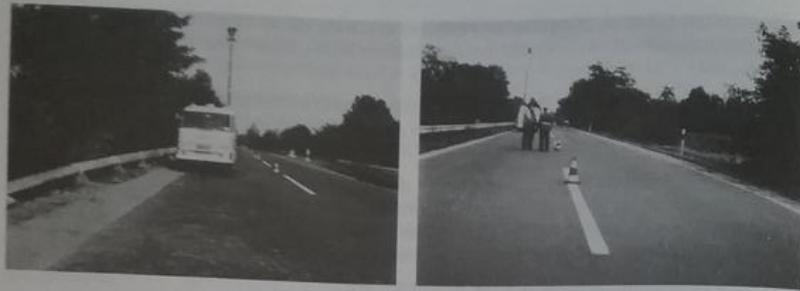
Bei größeren Dienststellen wird der DGL bei der Ausübung seiner Tätigkeit durch den WDF (Wachdienstführer) unterstützt, der insbesondere verantwortlich ist für den allgemeinen Dienstablauf und den Dienstbetrieb auf der Wache. Bei kleineren Dienststellen wird ein Teil dieser Aufgaben auch von einem Wachhabenden wahrgenommen.

Der polizeiliche Streifendienst auf der Autobahn erfolgt im allgemeinen durch Beamte des mittleren Dienstes. Sie betreiben die notwendige Überwachung des Verkehrsraumes, der Verkehrsmittel und des Verhaltens der Verkehrsteilnehmer. In dieser Tätigkeit schreiten sie zur Unterbindung von Störungen ein und veranlassen Maßnahmen zur Wiederherstellung des ordnungsgerechten Zustandes von Verkehrsraum und -mittel. Diese Aufgabe bringt es auch mit sich, daß gegen Verkehrsteilnehmer, die sich nicht den Vorschriften entsprechend verhalten, auch repressive Maßnahmen getroffen oder veranlaßt werden, sofern nicht ein belehrendes oder klärendes Gespräch ausreichend erscheint.



Einsatzfahrzeug um 1970

Kriminalitätsbekämpfung ist die andere wesentliche polizeiliche Aufgabe, mit der sich die Beamten der PAST und der SÜGr befassen müssen. Die Hauptaufgabe hier besteht in der Fahndung nach gesuchten Personen und gestohlenen Sachen sowie im Aufspüren von Rausch- und Suchtmitteln. Die allgemeine Gefahrenabwehr ist ein anderes Standbein verkehrspolizeilicher Tätigkeit. Hier gilt es, insbesondere durch Absicherung von Gefahrenstellen, Baustellen und Stauenden, durch beseitigen von Hindernissen etc. für eine möglichst sichere Benutzung der Schnellstraße zu sorgen. Eine andere Aufgabe, die den „Weißen Mäusen“ ihren guten Ruf brachte, ist die Hilfeleistung nicht nur bei Schäden am Kraftfahrzeug, sondern auch bei Erkrankungen, bei Verlust von Geld- u. Wertgegenständen.



Unfallaufnahme auf der BAB A 2 mit Lkw Opel-Blitz, bei halbausgefahrenem Teleskopmasten.

Die unangenehmste Aufgabe, nämlich die Aufnahme von Verkehrsunfällen, soll an dieser Stelle nicht unerwähnt bleiben.

Bei Unglück und Leid immer die richtigen und tröstenden Worte zu finden, ist nicht immer leicht. Und für die oft über den Rahmen des dienstlich erforderlichen hinausgehende Hilfeleistung gibt es nur in den seltensten Fällen von den Betroffenen ein Wort des Dankes.

Eine andere Tätigkeit belastet die Beamten des Streifendienstes auch in den letzten Jahren immer stärker: die Begleitung von Schwer- und Großraumtransporten, die viele Kollegen ihren eigentlichen Hauptaufgaben entzieht.

Das ganze Spektrum autobahnpolizeilicher Aufgabenerfüllung ist im übrigen so breit, daß es hier an dieser Stelle nicht umfassend aufgezählt werden kann.

*Stundenlanger Regen nieselt,
und es schmerzt schon das Gesäß,
und die Luft ist eingedieselt
durch die vielen Lkw's.*

*Immer weiter. Keine Liebe
kennt man auf der Autobahn.
Wütend beißt sich das Getriebe
und der Mensch durch – Zahn für Zahn.*

Polizeiabwahnstation Altenbögge (Dienstort Kamen)

POK Leber	PM Beier	PM Lehnert	PHW Bohn
PHM Beckenbauer	PM Berger	PM Leibrich	POW Bernhofer
POM Kordfunke	PM Blümel	PM Marquardt	POW Petri
POM Rommerskirchen	PM Bock	PM Stoltefuß	POW Richter-Werringhoff
PM Dinslaken	PM Böhne	PM vom Lehn	POW Rustige
PM Bernshaus	PM Bombe	PM Wittkamp	POW Schmidts
PM Ludewig	PM Gutzeit	PHW Schulten	POW Spork
PM Schuster	PM Hartmann	PHW Schäfers	POW Keller
PM Peikmann	PM Hinz	PHW Drängnann	POW Krause
PM Becker	PM Hufelschulte	PHW Hennig	POW Durkowiak

Polizeiabwahnstation Beckum (Dienstort Kamen)

PK Stein	PM Petersen	PHW Fritsch	PHW Wiebke
POM Heitböhrer	PHW Kranz	PHW Horn	POW Bartkowiak
POM Matthäs	PHW Droshagen	PHW Lungenhausen	POW Hausmann
PM Striewski	PHW Freitagsmüller	PHW Meyer	POW Otte
PM Puschmann	PHW Frenkert	PHW Rosiny	POW Pfohl
PM Bolte	PHW Herkendell	PHW Cremer	POW Schmidt

Polizeiabwahnstation Hagen (Dienstort Hagen)

PK Köhler	PM Frosting	PM Muhl	PHW Beierlein
POM Büscher	PM Hoffmeier	PM Lipka	POW Eberhardt
POM Körte	PM Menzel	PHW Deifuß	POW Ulmke
POM Becker	PM Obermann	PHW Karmann	POW Kläffs
POM Krug	PM Rathofer	PHW Pohlmann	POW Luck
PM Müller, F.	PM Sagurna	PHW Seewald	
PM Müller, K.	PM Rohr	PHW Eckardt	
PM Dönecke	PM Overbeck	PHW Graf	

Verkehrsüberwahnstation Nord in Kamen

POK Schröter	PM Boss	PM Höll	PHW Schultheis
PHM Thimm	PM Düerkop	PM Verhufen	PHW Senz
POM Baumann	PM Lücke	PM Spielmann	PHW Dietzel
POM Pothast	PM Salthammer	PHW Ahlers	PHW Fittkau
POM Schrock	PM Suntrup	PHW Grude	PHW Raus
PM Dittmann	PM Tobias	PHW Eixler	POW Kaiser
PM Zora	PM Lackner	PHW Lüdke	POW Trottenberg
PM Stoffer	PM Tummes	PHW Neff	POW Hochmanski
PM Rupp	PM Hilkenbach	PHW Reinirkens	POW Kaim

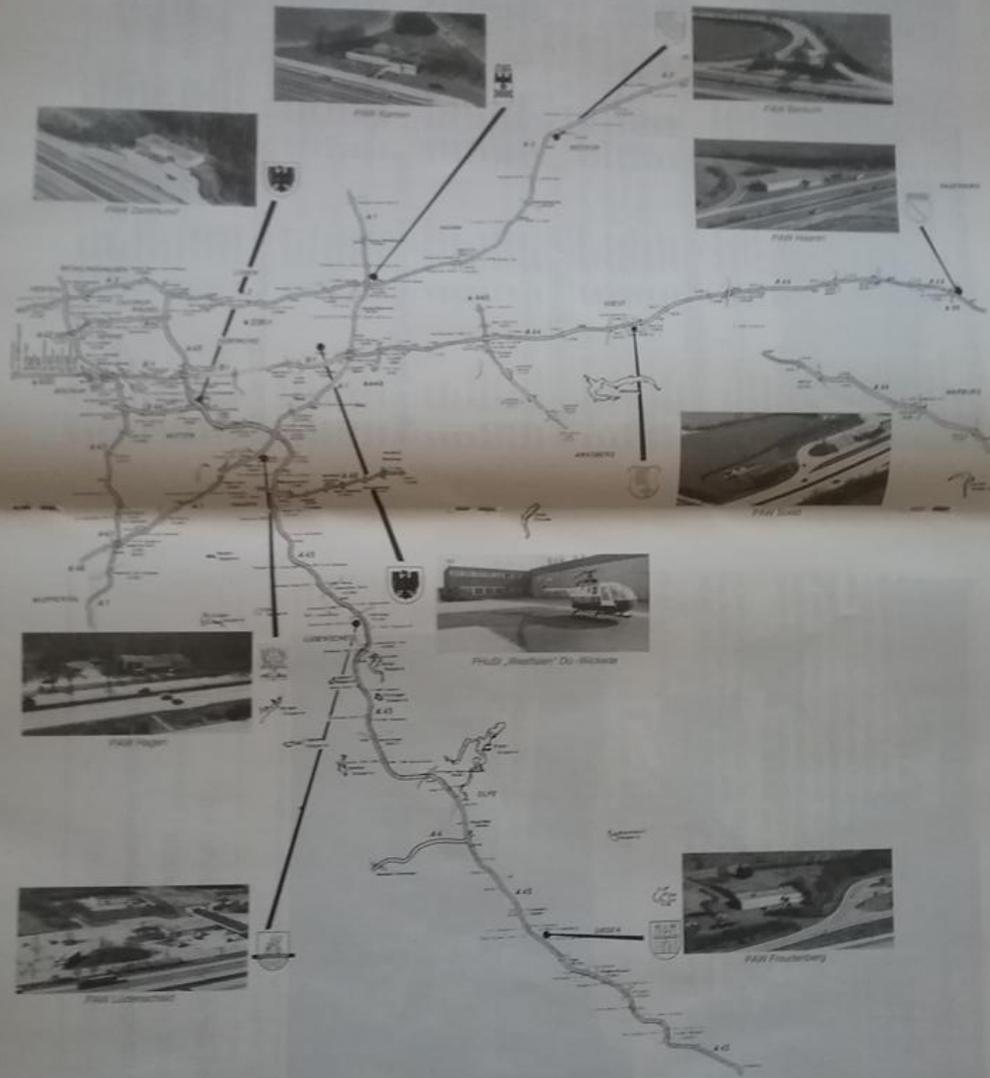
Verkehrsüberwahnstation Ost in Arnsberg

POK Werner	PM Hagn	PM Goesmann	PHW Sandmann
PHM Wölting	PM Herrmann	PM Plucinski	PHW Schreiner
POM Heimann	PM Holewa	PM Wilinski	POW Bersch
POM Neumann	PM Kirchhof	PM Brinkschulte	POW Brandt
POM Sartorius	PM Langer	PHW Selaskowski	POW Wapelhorst
POM Stadler	PM Lehmann	PHW Heger	POW Wiesenberg
PM Klost	PM Lensing	PHW Linke	POW Manz
PM Gödde	PM Padberg	PHW Reichel	POW Schulte

Verkehrsüberwahnstation Süd in Weidenau

POK Schulze	PM Höntsch	PHW Klinkhammer	POW Beyer
PHM Drangenstein	PM Katz, D.	PHW Bartscheck	POW Dimmerling
POM Burgmer	PM Katz, H.	PHW Bernatzki	POW Dworaczek
POM Kraus	PM Wilhelm	PHW Niephaus	POW Göttlicher
POM Rama	PM Mann	PHW Richter	POW Kania
POM Riese	PM Nimz	PHW Reh	POW Pohlmann
PM Albert	PM Ney	PHW Kalkert	POW Kay
PM Schneider	PHW Landwehr	PHW Behrend	POW Rapsch
PM Bernshausen	PHW Lind	PHW Straub	POW Maaß
PM Sartor	PHW Helder	PHW Friedrich	POW Hasenau
PM Treude	PHW Braun	PHW Schubert	
PM Fischer	PHW Hafer	PHW Licht	

Übersichtsband der Bundesautobahn im Bereich der VÜB Arnberg



Ein Reporter berichtet von „seiner Streifenfahrt“

Mit Blaulicht und Martinshorn

Hart geht es bei der Autobahnpolizei im dienstlichen Alltag zu. Wie Ungetüme bewegen sich die nie endenwollenden Auto-Schlangen auf vier Fahrbahnen am berühmten Kamener Kreuz in alle Himmelsrichtungen. Hier liegt der gefürchtete Unfallherd der Polizeiautobahnstation Altenböge-Bönen. Es dauert nicht lange. „Unfall mit Personenschaden.“ Als wir im schnellen Kombiwagen mit höllischem Tempo, eingeschaltetem Blaulicht und Martinshorn die Kilometer zur Unfallstelle fahren, wissen die beiden Beamten schon, was sie in etwa erwartet. Neben der Unfallaufnahme und der Versorgung der Verletzten, wird sich der Ärger der an der Unfallstelle wartenden übrigen Verkehrsteilnehmer, wie so oft, auf sie entladen, denn – so meinen viele – „sie sind ja nie da, wenn man sie braucht.“

Das kennen sie, der sympathische Streifenführer, der oftmals einen Zigarrenstummel im Mund hat und stolzer Eigenheimbesitzer in Unna ist, und sein Kollege, ein sportlicher und agiler junger Mann. Die Unfallbeteiligten können sich nicht einigen. Jeder behauptet, der andere sei Unfallverursacher. Der Verkehrsrichter wird das entscheiden.

„Anzeiger“ vom 23. 10. 65



Kollege Bombe und Kollege Bierhofer beim Abtransport der verletzten Person auf der BAB A 2.

*Der Kerl, der die Arbeit erfunden hat,
muß nischt zu tun jehabt haben!*

Reden wir doch erstmal über meene Jehaltserhöhung!

(Berliner Redensart)



Seit gestern im Einsatz: Der neue „Porsche 912 Targa“ der Autobahnpolizei.

Foto: Thölen

„Porsche-Polizisten“ jetzt mit 200 „Sachen“

Die Autobahn-Fahrer sollen „auf den rechten Weg zurückgebracht werden“

„Immer wieder diese Linksfahrer“, stöhnen die Beamten der Autobahnpolizei und schätzen, daß die „Linken“ in 75 Prozent aller Auffahrunfälle verwickelt sind. 1966 ereigneten sich im Bereich der Autobahnstation Altenböge, die den Dortmunder Bereich betreut, 263 Auffahrunfälle — einer der größten Posten in der traurigen Bilanz, die mit 810 Unfällen abschließt.

Sieben Menschen wurden auf der Autobahn getötet, 112 schwer und 317 leicht verletzt. 98mal war zu hohe Geschwindigkeit, 74mal waren Fehler beim Überholen die Ursache. Geschätzte Schadenssumme: Mehr als eine Million DM.

Seit gestern rollt der Star der Autobahnpolizisten über das Asphalt-

band — ein „Porsche 912 Targa“, 200 Stundenkilometer schnell und damit schnell genug, (fast) jeden anderen Wagen zu überholen. Mit dem neuen Porsche wollen die Beamten der Autobahnpolizei die Verkehrsteilnehmer wieder „auf den rechten Weg bringen“, denn die linke Fahrbahn ist ausschließlich zum Überholen da.

Wo der neue Wagen gesichtet wird, ob auf Patrouillenfahrt oder im Einsatz — dann mit ausgefahrenem, rotierendem Blaulicht — machen (fast) alle anderen Autofahrer Platz. Der neue Porsche wird nach Schätzungen der Beamten pro Jahr an etwa 1000 Stunden eingesetzt. Pro Streifenfahrt legt der „Targa“

rund 300 Kilometer zurück, im Jahr 60 000 bis 70 000.

Auf dem heruntergeklappten Rücksitz des Sportwagens sind Lampen und Warngeräte deponiert. Die „Porsche-Polizisten“ übernehmen an Unfallstellen erste Sicherungsmaßnahmen, nehmen aber selbst keine größeren Unfälle auf, weil sie freibleiben müssen für „die überholende und überwachende Tätigkeit“.

Wilfried Böke, Kommissar und Leiter der Autobahnstation, wünscht sich bessere Verkehrsdisziplin auf den Autobahnen, größeren Sicherheitsabstand bei Autoschlängen und weniger Neugierde der Kraftfahrer, die Unfallstellen passieren: „Oft verschulden die Neugierigen weitere Unfälle, weil sie zur Unfallstelle schauen und nicht nach vorn.“

„Dortmunder Stadtanzeiger“ vom 24. 02. 67

Wir arbeiten Hand in Hand —

was die eine nicht schafft,

läßt die andere liegen.

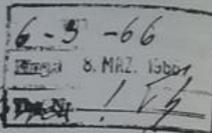
Auch damals gab es schon den „Kritischen Kraftfahrer“

1. Horst Tröckenberg zur Heurerei!

2. Mahrer in Heurerei!

Bil. 5/4 Vp.

Sehr geehrte Herr!



B¹ (30) 23377 ※

Gebührenpflichtige Verwarnung

Sie sind wegen einer Ihnen mündlich näher bezeichneten Verkehrsübertretung auf Grund des § 22 des Straßenverkehrsgesetzes gebührenpflichtig verwarnet worden.

Diese Bescheinigung gilt zugleich als Quittung über 5,- DM Verwarnungsgebühr.

(Siegel)
BfV Bwg. den 5.12.65
(Ort) (Tag)
Mahrer
(Name, Amtsbezeichnung/Bef. Faltz/Beamtin)

Es war mir ein Vergnügen,
mich mit 36 Fahrpraxis-
Jahren an einem jungen
Polizei-Schüler lehren zu
lassen. Er machte es sehr
nett, dafür allein zahlte
ich gern 5,- DM.
Nur hatte er leider Unrecht.

5,00 DM zahlte ich auch mir, nachdem
der andere, nämlich wirklich Schülde,
bereits ebenfalls bezahlt hatte.

Aud im übrigen:
wenn Sie künftig Ihren PKW
verlassen dann stellen Sie bitte den
Motor per St.V.O. ab. Das müssen
wir nämlich auch.

Nicht für unglück!

Horst Tröckenberg:

Dr. Heilmann

Polizei Autobahnstation Kamen

Die Polizei Autobahnstation Kamen ist eine der ältesten und größten Autobahnstationen im Regierungsbezirk Arnsberg. Ihre Unterkunft an der Dortmunder Allee 6 in Kamen ist autobahnpolizeilich von historischer Bedeutung. Diese damalige Gendarmerekasernen wurde zeitgleich mit der heutigen BAB A 2 (Oberhausen-Hannover), die im Jahre 1936 im hiesigen Raum für den Verkehr freigegeben wurde, gebaut. Die darin untergebrachte motorisierte Gendarmerei überwachte als erste Autobahnpolizei u. a. den Verkehr auf dieser Autobahn.

Nach dem Krieg wurde die Polizeikasernen – wie sie im Kamener Volksmund genannt wird – wieder von der Autobahnpolizei in den verschiedensten Organisationsformen, wie Verkehrsüberwachungszug oder Landesautobahnzug (besser als Porschezug bekannt), belegt.

Am 01. 04. 1964 wurden die Polizei Autobahnstationen aus der Taufe gehoben. Autobahnwachen der heutigen Bauart gab es noch nicht. Nur im Kamener Bereich gab es auf der A 2, RF Hannover, auf dem Rastplatz Kolberg eine Wache im Blockhausstil, die im Mai 1955 von einem Notstandszug der Bereitschaftspolizei erstellt wurde. Da diese Wache im Bereich der Gemarkung Altenböge lag, hieß die Polizei Autobahnstation Kamen zu der Zeit „Polizei Autobahnstation Altenböge.“ Als man am 15. 05. 1968 die Autobahnwache im Kamener Kreuz bezog, wurde aus der Polizei Autobahnstation Altenböge die „Polizei Autobahnstation Kamener Kreuz“.



Die Polizei Autobahnstation „Kamener Kreuz“ nahm gestern um 14 Uhr ihren Dienst auf. Die Einrichtung in dem 260 qm großen Bau ist völlig neu. Neben der großen Garage haben 1 Wache, 1 Aufenthalts-, 1 Schreib-, 1 Vernehmungsraum und 1 Zimmer für den Stationsleiter Platz, außerdem gehören noch sanitäre Anlage dazu. Im Wachraum befinden sich PKW Bänke und PHM Bänkefeld. 1



Angehörige der PAST Kamener Kreuz am Tag der Erweihung hinter dem Wachgebäude. Streifenfahrzeuge der PAST Kamener Kreuz.

Zum 01. 04. 1964 wurde auch die Polizeiautobahnstation Beckum gegründet. Sie hatte ihren Zuständigkeitsbereich im ostwärtigen Bereich der A 2.



Polizeiautobahnwache Beckum

Wegen Gebietsabtretungen im Osten und Streckenentschärfung in diesem Bereich wurde die Polizeiautobahnstation Beckum am 01. 07. 1976 aufgelöst und in die Polizeiautobahnstation Kamener Kreuz, die dann in Polizeiautobahnstation Kamen umbenannt wurde, eingegliedert.

Die Eingliederung war deshalb vor allem recht unproblematisch, weil die Bediensteten der Polizeiautobahnstation Beckum auch in der Unterkunft Dortmund Allee 6 untergebracht waren.

Der Überwachungsbereich der Polizeiautobahnstation Kamen beträgt z. Zt. rund 110 Autobahnkilometer und umfaßt die Autobahnen A 1 (vom Rastplatz Lichtendorf bis zur Anschlußstelle Hamm-Bergkamen), die A 2 (von der Anschlußstelle Dortmund-Mengede bis zur Anschlußstelle Oelde), die B 236 n (im autobahnähnlich ausgebauten Bereich), die B 1/A 44 (von der Anschlußstelle Dortmund-Aplerbeck bis zum Autobahnkreuz Unna-Ost) und die A 443 (von der Anschlußstelle Unna bis zur Anschlußstelle Unna-Süd).

Zu den rund 110 Autobahnkilometern, aufgeteilt nach Richtungsfahrbahnen sind es eigentlich 220 km, kommen noch 5 Autobahnkreuze, die mit ihren Parallelfahrbahnen, Kreiseln und Tangenten die Gesamtstrecke erheblich verlängern.

Die Autobahnen im Zuständigkeitsbereich der Polizeiautobahnstation Kamen tangieren die kreisfreie Stadt Dortmund im Süden mit der A 1 in Höhe Dortmund-Lichtendorf und mit der A 2 vom Dortmunder Nordosten bis zur Anschlußstelle Dortmund-Mengede im Nordwesten. Mit der A 44/B 1 wird Dortmund von Osten her erschlossen, und die B 236 n dringt vom Norden fast bis zum Borsigplatz – dem heimlichen Zentrum Dortmunds – vor. Weiterhin verlaufen die Autobahnen durch den Kreis Unna, die kreisfreie Stadt Hamm und den Kreis Warendorf.

Während die A 44/B 1, die A 443 und die B 236 n nur von regionaler Bedeutung sind und meist zur Zeit des Ziel- und Quellverkehrs stark belastet werden, haben die A 2 und vor allem die A 1 überregionale, fast internationale Bedeutung. Nicht umsonst ist das Kamener Kreuz (hier kreuzen die A 1 und die A 2) zumindest bundesweit bekannt und mußte hier und da für einen Vers oder Liedtext herhalten.

Seinen Bekanntheitsgrad hat das Kamener Kreuz in den sechziger und siebziger Jahren aber auch durch seine gefürchteten Staus erhalten. Seit dem teilweise 3-streifigen Ausbau der A 1 und A 2 ab dem Kamener Kreuz sind diese Schrecken fast Nostalgie, aber das Kamener Kreuz ist weiterhin bekannt.



Zur Überwachung dieses verzweigten Autobahnnetzes stehen 60 Außendienstbeamte zur Verfügung, damit an allen Tagen und zu allen Zeiten genügend Polizeibeamte für den Dienst auf der Autobahn verfügbar sind. Zum Funktionieren einer Autobahnstation gehört auch der Innendienst, der an der Dortmunder Allee 6 untergebracht ist und in dem 7 Polizeibeamte, 7 Angestellte und 6 Mitarbeiter im Arbeitsverhältnis beschäftigt sind.

Lindert, EPHK

*Ein Mensch erblickt das Licht der Welt –
doch oft hat sich herausgestellt,
nach manchem trüb verbrachten Jahr,
daß dies der einzige Lichtblick war.*

*Besichtigung der Polizeiautobahnwache Kamener Kreuz
durch den RP Arnberg, Herrn Grünschläger,
bei einer „eichamtlichen Überprüfung“ des Radlastmessers*

Als Wäger fungieren: PDR Böke als V&B Leiter
PR Standop als Stellvertreter
PHK Lindert als Stationsleiter

und Herr Lohmann vom Dezernat 25 im Sommer 1964.





In der Septemberausgabe „Die Streife“ wurden die Gebrüder K. aus H. auf dem FuStW sitzend als „Polizistenwuchs von morgen“ bezeichnet. 15 Jahre später stellte sich heraus, daß sie in ihrem Berufsleben einen anderen Weg eingeschlagen haben.

Stellenangebot

come to die polizei

when your are always the gelackmeierte, when you have to nix gebracht of a green zweig

come to die polizei

we are a young team and pensionsberechtigt, we have a betriebsklima like at florida, we have the eight stundenday and the

seven-works-week

we have 115 feierdays in the year, 52 sundays and genau so much samsdays, we have the world best krankenscheinsystem.

na, is this nothing?

you are our man when you can not so hard zupacken.
take it easy, when you are weyerling
es max nix,
also lets go an so, come to the

deutsche polizei

+sss nwdokapt nr 364 2505 1149=

01 duesseldorf im
02 duesseldorf lka
03 arnsberg rp
04 arnsberg pwb (nachr.)
05 hamm op 14. k (nachr.)=

we-meldung

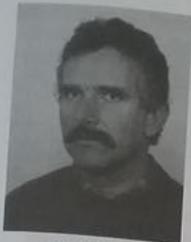
betr.: flucht zweier jugendlicher aus der ddr
bezu.: fernmündliche vorausmeldung an im u. rp arnsberg

am 25.5.84, gegen 06.35 uhr, erhielt eine streife der
past kamen einen einsatz zur rast- u. tankanlage rhyern-nord,
a 2, rf oberhausen, km 397, weil dort 2 verdächtige personen
im kofferraum eines pkw angetroffen wurden.
bei den personen handelte es sich um
thomas assel, geb. 29.5.67 in magdeburg, wohnh. magdeburg-sued,
meisensteig 24 und
klaus bolak, geb. 13.5.68 in magdeburg, wohnh. magdeburg-sued,
oersdorfer weg 9,
auf befragen gaben beide an, dass sie an der transitstrecke
in richtung grenzstation -marienborn- auf dem rastplatz
-zisar- unbeobachtet in den unverschlossenen kofferraum eines
mercedes 220 gestiegen waren.
der pkw gehoert einem west-berliner ehapaar, das sich mit sohn
auf einer reise befand und auf dem besetzten rastplatz zigaretten
kaufte. erst auf der a2 im hiesigen raum vernahm das ehapaar
klopfgerauesche und stimmen aus dem kofferraum. deshalb fuhrten
sie auf die raststaette rhyern, um dort nachzusehen. die
jugendlichen wurden mit bericht dem zustaeendigen jugendant
der stadt hamm uebergeben.
das 14.k - op hamm - erhielt ebenfalls kenntnis.=

past kamen - 6780 - Lindert - 250584+

Die jugendlichen soll en. 3 wochen spaeter
von einem Vater - nach vorherigen Verhaer-
by des jugendlichen kamm mit einem
Beitrag zur staetigen Verhelf der DDR -
in die DDR zurueckgeholf werden.

Li 8/3.



Leiter SÜGr. I
PHK Trottenberg

Die SÜGr'en Entstehung und Aufgabenzuweisung



Leiter SÜGr. II
PHK Derz

Genau 10 Jahre, von 1964 bis 1974, währte das historische „Vorbild“ der Schwerpunkt- und techn. Überwachungsgruppe (SÜGr), die Verkehrsüberwachungsstation (VÜSt).

Polizei-Kontrolle



Standkontrolle der VÜSt Nord in Werl

Prüfung auf „Herz und Nieren“

Von 100 Fahrzeugen 40 nicht in Ordnung

Während ihre Kollegen in den rheinischen und westfälischen Hochburgen des Karnevals Großkampftag hatten, gingen Polizeibeamte der Verkehrsüberwachungsstation Nord in Kamen – techn. Prüfgruppe – in Werl am Rosenmontagsmorgen ihrer Aufgabe nach. Sie hatten auf dem zukünftigen Busbahnhof an der Grafenstraße Station bezogen und überprüften hauptsächlich schwere Lastzüge auf ihre Verkehrssicherheit. Auch die Papiere wurden einer genauen Kontrolle unterzogen.

„Von 100 überprüften Fahrzeugen sind im Durchschnitt vierzig nicht in Ordnung“, versicherte uns der Leiter der mit der Verkehrsüberprüfung beauftragten Beamten. Als hauptsächlich Mängel, die immer wieder auftreten, wurden schlechte Reifen, nicht einwandfreie Bremsen und defekte Beleuchtung genannt.

Ein Auge werfen die Beamten auch auf die Ladepapiere und die Fahrer selbst. In erster Linie wird darauf geachtet, ob der Fahrer die für den Fernverkehr zulässigen Papiere hat.

Der Einsatz wird von der vorgesetzten Dienststelle angeordnet. Heute sind die Beamten von der technischen Prüfgruppe hier, morgen dort. Ein Schild mit der Aufschrift „Polizeikon-trolle“, hundert Meter von der Stelle aufgestellt, an der die Überprüfung der Fahrzeuge statt-findet, ist einziger Hinweis auf ihre Tätigkeit. Willkürlich greifen sich die Beamten immer wie-der kleinere Lastzüge und ganz „schwere Brocken“ aus dem vorbeifließenden Verkehr.

Werden Mängel festgestellt, so ist dafür Sorge getragen, daß das Straßenverkehrsamt nach einer bestimmten Frist nachprüft, ob alle Mängel behoben worden sind. Bei schweren Ver-stößen gegen die bestehenden Vorschriften droht dem Eigentümer eine Strafe.

Über die Wichtigkeit dieser Polizei-Spezialabteilung braucht wohl kein Wort verloren zu wer-den. Die Beamten, die im grünen Overall die technischen Anlagen überprüfen, werden zu einem wesentlichen Teil mit dazu beitragen, die Gefahren im Verkehr zu vermindern.

„Beobachter an der Haar“ vom 22. 02. 66

Kradstreifen, Radareinsätze, Kamerawagenüberwachung und Prüfgruppen für den Schwer-verkehr verteilten sich im Regierungsbezirk auf die Standorte Siegen, Arnsberg und Kamen. Von hier führen die „Weißen Mäuse“ in alle Landkreise und auf die Autobahnen des Reg.-Bezirks.

1974 kam dann das „Aus“. Die Oberkreisdirektoren stellten eigene Verkehrsdienste zusam-men, um flächendeckend gegen das Phänomen der zunehmenden Massenmotorisierung mit allen negativen Auswirkungen anzukommen.

Zwei Radargeräte vom Typ Mesta 204 „rettete“ die Führung der Verkehrsüberwachungsbe-reitschaft (VÜB) aus Beständen der VÜSt'en und teilte sie zunächst den beiden großen Auto-bahnstationen Kamen und Hagen zu.

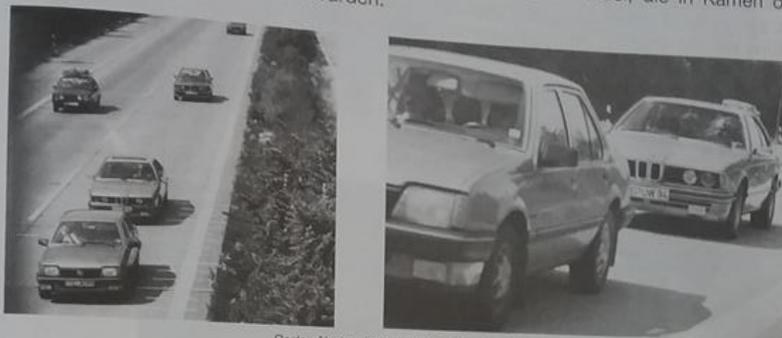
Was aber lag näher, als eine unaufhaltsame Spezialisierung voranzutreiben. Der Radartrupp wurde mit der seit langem bestehenden Sonderstreifengruppe (überwiegend Kradfahrer) zu-sammengelegt, und am 01. 05. 1975 war die Geburtsstunde der SÜGr. I und II gekommen.

Damals machte der geflügelte Satz die Runde: „Und fährst Du heim zur Abendsuppe, dann kommt die Gebührentruppe.“ Fragwürdiges oder eher anerkennendes Anhängsel?

Von Kamen und Hagen und zunächst unter einer Gesamtleitung – später dann getrennt – agierten auf allen Autobahnen des gesamten Reg.-Bezirks Arnsberg die Mitarbeiter der SÜGr'en. „Knöllchen“ wurden eher zum Nebenprodukt. Gefragt war und ist, solche Verfeh-lungen zu erkennen und zu ahnden, von denen besondere Gefahren ausgehen. Grundlage für gezielte Aufträge bleiben dabei stets die wichtigen Unfallauswertungen.



Lag das Hauptaugenmerk zunächst im technischen Bereich und dabei in der Überwachung von Baustellen durch Radar, so kam Ende der 70er Jahre die Abstandsmessung von der Brücke hinzu. Der Beweiswert dieses Verfahrens ist durch mehrere Modifizierungen inzwischen sehr gut. Impulse für landesweite Verbesserungen gingen sowohl im Abstandsbe- reich als auch in der technisch anspruchsvollen Frontalfotografie mit Rotblitz und drahtloser Fernbedienung stets von den SÜGr'en des RP Arnsberg aus. Und so finden sich heute bun- desweit und auch im europäischen Ausland Entwicklungen wieder, die in Kamen oder Hagen ausgedacht und publiziert wurden.



Radar-Abstands-Messung mit Frontaufnahme

Es mag auf Anhieb beruhigen, wenn die Zahl der aggressiv Fahrenden auf ca. 5% geschätzt wird. Da aber im Schnitt 30 Fahrzeuge/Min. je Richtung die Autobahn befahren, passiert an jeder Stelle der BAB zu jeder Zeit alle 20 s ein „Problemfall“ den x-beliebigen Standort. Drei in der Minute, macht 180 in der Stunde. Dieses Aggressionspotential herauszufinden, ist die Aufgabe der Technik und weiterhin der Zivilstreifen der SÜGr'en.



Abstandsmessung durch Nachfahren

Nach wie vor ein Dauerbrenner bleiben gefährliche Standardverstöße im Straßenverkehr wie deutliche Lenkzeitüberschreitungen oder die Mißachtung dringend gebotener Ruhezeiten. Non-Stop-Fahrten von 24 und mehr Stunden sind nicht selten. Unfälle infolge Übermüdung ebenso. Nicht wenige Fachleute sehen mit dem Wegfall der EG-Grenzen 1993 eher eine Verschärfung des Problems durch verstärkten Wettbewerb. Davon sind auch Busfahrten nicht ausgenommen, wo krasse Verfehlungen noch tragischere Auswirkungen haben können.

Nicht zuletzt der erschütternde Unfall im spanischen Los Alfaques rüttelte das öffentliche Bewußtsein wach und sensibilisierte verantwortliche Behörden. Die „Zeitbombe auf Rädern“ wurde zum geflügelten Wort und Kontrollen von Gefahrguttransporten verstärkt. Eine komplizierte und umfassende Rechtsmaterie mußte von der Polizei beherrscht werden. Spezialisten waren gefragt. Seminare, Betriebsbesichtigungen und zahlreiche Fahrzeugüberprüfungen festigten mehr und mehr Wissen und damit Wirksamkeit von Kontrollen. Erste Auswirkungen sind zu spüren. Wesentliche Beanstandungen, vor allem bei Tankfahrzeugen, sind seltener geworden. Dazu trägt neben dem Fachwissen auch eine vorzeigbare Ausrüstung bei, die für eine Überwachung des Schwerverkehrs beschafft worden ist.



Verunfallter Lastzug

Ein eigens dafür ausgestatteter Prüfkraftwagen mit zwei vollwertigen Arbeits- bzw. Schreibplätzen erleichtert gezieltes Vorgehen. An Bord befinden sich elektronische Radlastwaagen, WK-Tester für Manipulationserkennung an Fahrtschreibern, Prüfschablone für Schaublattauswertung, bis auf über 4 m ausziehbare Aluminiumleiter für die Kontrolle von Domdeckeln der Tankfahrzeuge pp., Fotoausrüstung, Fotokopierer, Stützlastwaage, Höhenmeßgerät, Schallpegelmeßgerät, Rollbrett, Schreibmaschine und Verkehrssicherungsgerät.

Sorge bei den Kontrollen im Gefahrgutbereich bereiten mehr und mehr Stückguttransporte, verborgen unter einer Plane, mit gefährlichen Stoffen beladen und kennzeichnungspflichtig, aber ohne Kennzeichnung. Eine beängstigende Gewißheit, gerade bei Verkehrsunfällen.

Von den insgesamt fast 40 Beamten der beiden SÜGr'en Hagen und Kamen wird auch weiterhin die flexible Angleichung an neue Rechtsnormen und neue Technik erwartet. So darf noch 1989 mit dem für NRW erstmaligen Einstieg in die Truvelo-Technik gerechnet werden, einem Geschwindigkeitsmeßgerät über Induktionsschleifen in der Fahrbahn. Radarwarngeräte haben hier keine Chance.

Auch der Schritt in die Video-Technik bei Abstandsmessungen wird voraussichtlich noch 1989 vollzogen und löst hiermit die derzeitige Brückenabstandsmessung per Kamera ab.

Wenig bekannt und darum erwähnenswert bleibt noch, daß die VÜB und damit die SÜGr., wann immer es in NRW „brennt“ und Großeinsätze wie Demos pp. den „letzten Mann“ fordern, Beamte für die Alarmhundertschaft des Reg.-Präsidenten zu stellen hat. Dies ist bitter, als Konzession an personelle Engpässe aber unvermeidbar.



GGV'S Kontrolle



In dieser Zeit ruht ein Teil der alltäglichen Kontrolltätigkeit, um Aufgaben, die vorübergehend höhere Priorität genießen müssen, zu erfüllen.

Trottenberg, PHK

Es genügt nicht, keine Gedanken zu haben,

man muß auch unfähig sein, sie auszudrücken.



Die Kollegen Harringhaus und Fleck, RASst Kamen.

*Der Harringhaus und auch der Fleck, die fahren oft als Streife weg.
Das machen sie tagein, tagaus, und nachts und viele Jahre.
Der eine schreitet „Parterre“ ein, der andere eben „Oben“,
die Teamarbeit ist, siehe da, stets zu empfehlen und zu loben.*

Polizei Autobahnstation Hagen

- Gestern - heute - morgen (Kurzbeobachtung)

Gestern

Die Polizei Autobahnstation Hagen gehört zu den ersten drei Dienststellen dieser Art im Regierungsbezirk Arnsberg. Sie entstand im April 1964 neben den PAST'en Beckum und Altenbögge und hat als einzige der drei ihren ursprünglichen Namen behalten.



Die Kollegen Krug und Hoffmeier mit einem FuStKw Porsche vor der Unterkunft in der Prenzelstraße.

Der Zuständigkeitsbereich der PAST Hagen erstreckte sich zu Beginn auf die derzeit im hiesigen Bereich ausschließlich vorhandene BAB „Hansalinie“ – heute A 1 – zwischen der Anschlußstelle Wuppertal/Ost – Schwelm und der Anschlußstelle Kamen-Zentrum (früher Kamen-Süd).

Die heute noch vorhandene BAB-Wache der PAST Hagen wurde im Januar 1965 als erste Wache dieser Art in Nordrhein-Westfalen fertiggestellt und vom damaligen Innenminister NW, Weyer, übergeben.



Innenminister Willi Weyer (links) bekam von Oberwärter Rudi Dabntz (AM Hagen) einen Waldstrauß überreicht. Rt. Wüstenberg als Bereitschaftsführer beobachtet den Vorgang aufmerksam.

Im Rahmen des weiteren Ausbaus des BAB-Netztes veränderte und vergrößerte sich der Überwachungsbereich der PAST Hagen. Zeitweise zählte dazu auch ein Teil der BAB A 46, Wuppertal-Düsseldorf, von der AS Wuppertal-Nord bis zur AS Wuppertal-Vlamesbeck.



PWA Hagen wurde am 22. 01. 1965 eingeweiht.

Neuer Stützpunkt der Autobahnpolizei Weyer: „Höflichkeit ist stärkste Waffe“

Erste von 22 Autobahnstationen in Dienst gestellt
„Zuständigkeit“ zwischen Schwelm und Kamen

Pünktlicher als die Preußen – nämlich vier Minuten vor der Zeit – übernahmen die Polizeibeamten der Autobahnbereitschaft Hagen-Ost die neueraute Polizeistation an der Autobahn Wuppertal-Kamen (Tankstelle Lennhof). Innenminister Willi Weyer stellte den Stützpunkt gestern morgen vor der vollzählig angetretenen Bereitschaft in Dienst. Innenminister Willi Weyer erhofft sich von den neuen Stützpunkten – bis etwa 1970 sollen 22 ähnliche Stationen an den Bundesautobahnen gebaut werden – eine erhöhte Einsatzbereitschaft der Autobahnpolizei. Der Minister, der besonders stolz ist, daß die erste neue Autobahnstation im Weichbild seiner Vaterstadt Hagen gebaut wurde, meinte gestern zu den Bereitschaftsbeamten, daß die Höflichkeit immer noch die stärkste Waffe der Polizei sei. Gerade jetzt, wo die Polizei und Verkehrsgesetze wieder einmal im Brennpunkt der Öffentlichkeit stünden. Im übrigen konnte sich Weyer einen Seitenhieb auf Verkehrsminister Seehofer nicht verkneifen. Erst als Seehofer am eigenen Leibe die Vorzüge einer einsatzschnellen Autobahnpolizei erfahren habe (Minister Seehofer blieb mit seinem Wagen einmal auf der Autobahn liegen), habe er Stützpunktplänen zugestimmt.

Bei der Auswahl der Standorte für die neuen Dienstgebäude sind vielerlei Gesichtspunkte maßgebend. In erster Linie ist entscheidend, daß die Station von den Benutzern der Autobahn in beiden Fahrtrichtungen ohne Schwierigkeiten und ohne nennenswerte Zeitversäumnisse aufgesucht werden kann. Diese Voraussetzung ist auch bei der jetzt in Dienst gestellten Polizeiautobahnstation Hagen-Ost erfüllt. Um es den Autofahrern noch einfacher zu machen, ist den Benutzern der Gegenfahrbahn – also der Fahrtrichtung Kamener Kreuz-Wuppertal – die Gelegenheit gegeben, von dem gegenüberliegenden Rastplatz die Station unmittelbar von einer Ruhsäule anzusprechen. Die Möglichkeit, im Notfall auch einen Polizeihubschrauber unweit des neuen Dienstgebäudes landen und starten zu lassen, ist ebenfalls vorhanden.

Das Dienstgebäude der Polizeiautobahnstation Hagen wurde einschließlich der Außen- und Verkehrsanlagen mit einem Kostenaufwand von rund 175.000 DM errichtet.

Die Polizeiautobahnstation (1 Polizeioberbeamter und 36 Polizeibeamte) ist zuständig für die Verkehrsüberwachung auf dem Streckenabschnitt von der Anschlußstelle Wuppertal-Ost-Schweim bis zum Kamener Kreuz.

Sie ist ausgestattet mit folgenden Dienstkraftfahrzeugen: 2 Funkstreifenwagen vom Typ Porsche, 5 Funkstreifenwagen, 6 Krädern, 1 Unfallkraftwagen und einem Prüfkraftwagen.

„Westfalenpost“ vom 29. 01. 1965

Heute

Der Zuständigkeitsbereich der PAST Hagen erfaßt heute Teilbereiche der A 1, A 45 und A 46 und zwar

BAB A 1 von der RuTA „Lichtendorf“ bis zur AS Gevelsberg	= 23,8 km
BAB A 45 vom Autobahnkreuz Dortmund-Witten bis zur AS Hagen-Süd	= 20,8 km
BAB A 46 von der AS Hagen-Feithstr. bis zur AS Hemer	= 17,6 km

Das ergibt eine Gesamtstrecke von 62,2 km.

Kritischer Punkt ist das Westhofener Kreuz. Hier vereinen und verflechten sich die Verkehrsströme von zwei der bedeutendsten Autobahnen im hiesigen Raum, die der A 1 und der A 45. Im Zusammenhang mit dem hier noch nicht erfolgten 6-streifigen Ausbau der BAB A 1 kommt es zu den Verkehrsspitzen, vornehmlich an Freitagnachmittagen und Sonntagmittagen z. T. zu erheblichen Verkehrsstörungen, die auch durch den Einsatz der Polizeibeamten und der Zuhilfenahme von Verkehrsbeeinflussungsanlagen aufgrund der hohen Verkehrsdichte nicht in der erhofften Weise in den Griff zu bekommen sind.

Im Zusammenhang mit dem Ausbau und der Sanierung des Autobahnnetzes in den Regierungsbezirken Arnsberg, Düsseldorf und Münster werden durch den Landschaftsverband Westfalen-Lippe Verkehrsbeeinflussungsanlagen installiert.

Es sind

- die Wechselwegweisungsanlagen im Westhofener Kreuz, im Kamener Kreuz sowie in den Autobahnkreuzen Wuppertal-Nord und Münster-Süd,
- die Nebel- und Glatteiswarnanlage auf der A 45 im Bereich Lüdenscheid,
- sowie die Verkehrsbeeinflussungsanlage im Bereich Bochum auf der A 43 (Geschwindigkeitsbeschränkung und Überholverbot für Lkw).

Geplant ist weiterhin eine Stauwarnanlage auf der A 45 von Lüdenscheid bis zum Westhofener Kreuz für die Richtung Dortmund.

Die o. a. Wechselwegweisungsanlagen sowie die Nebel- und Glatteiswarnanlage können von einem Terminal auf der BAB-Wache Hagen angesteuert werden. Dadurch ist es möglich, auf die Verkehrsströme auf den BAB'en A 1, A 2, A 43, A 44, A 45 und A 46 in Teilbereichen regelnd einzugreifen.

Nach Beschaffung neuer Techniken beim Landschaftsverband Westfalen-Lippe sollen diese o. a. Verkehrsbeeinflussungsanlagen nicht mehr, wie bisher, von der PAST Hagen, sondern von einer noch neu zu schaffenden Verkehrsleitzentrale beim RP Arnsberg gesteuert werden, sofern eine automatische und störungsfreie Schaltung nicht möglich ist.

Zur Erfüllung der polizeilichen Aufgaben stehen der PAST Hagen z. Zt. 0:6:45 Beamte, davon 0:4:40 im Außendienst, sowie 6 Angestellte, zur Verfügung. Die SÜGr. II der VÜB Arnberg mit 0:1:16 Beamten wird durch die PAST Hagen verwaltungsmäßig betreut.

Den Beamten der PAST Hagen und der SÜGr. II stehen zur Verfügung

19 FuStkw „Ford-Scorpio“	1 Unkw
4 FuStkw (0) (Zivil)	2 sonstige FuStkw
2 Radarwagen	8 Kräder

Im allgemeinen Negativtrend der Verkehrsunfallentwicklung liegt leider auch die PAST Hagen. So hat sich die Anzahl der Verkehrsunfälle (gesamt) von 1981 bis 1988 nahezu verdoppelt; von 1987 zu 1988 war eine Zunahme von (absolut) 181 Verkehrsunfällen zu verzeichnen.

Zu der negativen Unfallentwicklung hat der unter z. T. schwierigen Bedingungen erfolgte und inzwischen abgeschlossene 6-streifige Ausbau der BAB A 1 zwischen den AS Hagen-Nord und Hagen-West, der sich nahezu über fünf Jahre hinzog, nicht unerheblich beigetragen.

Morgen

Der 6-streifige Ausbau der BAB A 1 im Überwachungsbereich der PAST Hagen wird sich nach den jetzigen Erkenntnissen bis zum Ende dieses Jahrtausends hinziehen. Durch die dabei unvermeidlichen Verkehrsbehinderungen wird es während der gesamten Bauzeit zu erheblichen Verkehrsstörungen kommen. Von den Verkehrsteilnehmern wird viel Geduld und Einsicht zu fordern sein. Die dabei entstehenden Probleme können von den Beamten der Dienststelle bei der vorhandenen Personalknappheit nur mit der auch bisher gezeigten hohen Einsatzbereitschaft bewältigt werden.

In diesem Zusammenhang muß auch die BAB-Wache Hagen der Autobahn weichen. Geplant ist ein – hoffentlich geräumigerer – Neubau auf dem der jetzigen Wache gegenüberliegenden Rastplatz „Lennhof.“

Gräser, PHK

Wildgewordene Kuh kann Odyssee nicht stoppen

Drei kriminelle Abenteurer stolpern von einem „Fall“ in den anderen – Nickerchen beendet abenteuerliche Reise

Eine abenteuerliche Reise, die auch eine wild gewordene Kuh nicht zu stoppen vermochte, endete in der Nacht zum Sonntag für drei junge „Aussteiger“ im Alter von 15 und 17 Jahren im Hagener Polizeigewahrsam. Ein Nickerchen auf einem Autobahnplatz beendete die Odyssee des Trios, als Autobahnpolizisten an's Fenster klopfen.

Bröckchenweise rückten die Burschen dann heraus, was sie alles seit dem 10. September „erlebt“ hatten. In ihrem Heim in Schwalmstadt hatten sie sich mit ihrem Heimleiter angelegt, der die Extra-Touren seiner Zöglinge mißbilligt und angedeutet hatte, beim nächsten Mal brauchten sie erst gar nicht mehr wiederzukommen.

Was die drei wörtlich nahmen. In Schwalmstadt stahlen sie ein Auto, fuhren nach Hannover, wechselten, als der Sprit ausgegangen war, das Gefährt mit einem zweiten gestohlenen Wagen und kehrten ins Heim zurück. Das Donnerwetter des Heimleiters ließ sie ein zweites Mal ausrücken. Den Wagen hatten sie an einer Scheune versteckt. Beim Kick-Start nahm eine Kuh das Auto auf die Hörner. Nach einem Luftsprung war der Wagen hin.

in der Nähe von Korbach klauten sie ein drittes Auto, reisten nach Burg auf Fehmarn ab und versenkten den Wagen, aus welchen Gründen auch immer, im Hafengebäck. Ein viertes Auto mußte her. Sie brachen in ein Haus ein, fanden die Schlüssel zu dem vor dem Haus geparkten Wagen und ab ging die Post, immer entlang der Küste. Nach einem Einbruch in ein Antiquitätengeschäft, füllten sie ihre Reisekasse mit 1000 Mark Bargeld, fuhren ins Land desinnere und „besorgten“ sich per Einbruch in einen Kiosk Reiseproviant und Geld. Nun sollte es über die Autobahn Sauerlandlinie nach Frankfurt gehen. Aber, wie gesagt, auf einem Autobahnparkplatz bei Hagen war die Reise zu Ende. Die drei werden dem Haft-richter vorgeführt.

„Hagener Zeitung“ vom 20. 09. 1982

Kinder danken Polizei für Hilfe in der Not

Eichlinghofer Autobahn-Wache half schnell

Eichlinghofen. Im Siegerland wartet der kleine Daniel, der unter epileptischen Anfällen leidet, dringend auf seine Medikamente. Ein Koffer mit dem kostbaren Inhalt ist vertauscht worden und nach einer regelrechten Odyssee in Essen gelandet. Retter in der Not sind schließlich die Beamten der Eichlinghofer Autobahn-Polizei: Sie organisieren eine Stafette von Streifenwagen, die den Medikamenten-Koffer sicher nach Siegen bringen. Daniel und elf weitere behinderte Kinder bedankten sich gestern bei einem Besuch in der Polizeiwache für die schnelle und unbürokratische Hilfe.

Die ungewöhnliche Polizei-Aktion nahm ihren Lauf in den späten Abendstunden des 15. September: Der wachhabende Beamte, Polizeihauptmeister Jürgen Jeskulke, nimmt den Anruf des Essener Bus-Unternehmens Meiners entgegen. In Bochum seien morgens zwei Koffer vertauscht worden, als Kinder des dortigen Christophorus-Hauses ins Schullandheim nach Siegen starteten.

Der Koffer mit den Medikamenten ging zunächst auf eine Tour in den hohen Norden, wurde dann von dort nach Essen zurückgebracht. Jürgen Jeskulke schaltet schnell: Mit dem Bus-Unternehmer vereinbart er einen Treffpunkt in Wattenscheid, wo die Polizei die Medikamente übernimmt. Der erste Rettungsfahrer heißt Dieter Ahlfänger: Der Polizeihauptmeister startet mit dem Dienstwagen über die Sauerlandlinie in Richtung Süden. Als er die „Bereichsgrenze“ erreicht, stehen seine Kollegen von der Autobahn-Wache Hagen schon bereit, um den Koffer weiter zu transportieren. Über die Autobahn-Polizei in Lüdenscheid und Freudenberg gelangen die Medikamente schließlich zur Raststätte Siegerland – dort wartet Martin Weber, Lehrer des Christophorus-Hauses, und nimmt den Koffer in Empfang.

„Wir benötigten die Medikamente sehr dringend“, sagte Martin Weber gestern bei einem Besuch in der Eichlinghofer Wache. Der Lehrer, zwei weitere Betreuer und zwölf behinderte Kinder dankten den „Freunden und Helfern“ auf ihre Weise. Selbstgemalte Bilder brachten sie als Gastgeschenk mit, sangen ein Lied und trugen das Gedicht „Herbst“ vor. Die Polizisten revanchierten sich: Zunächst gab es Aufkleber und Poster, und dann „grünes Licht“ für eine „Streifenwagen-Besichtigung“. Mit heller Begeisterung ließen die Kinder das Martinshorn aufheulen und riefen durch das Megaphon „Hier spricht die Polizei!“

„Wir erwarten für unsere vielen Hilfeleistungen kein Dankeschön, aber der heutige Besuch ist eine Bestätigung unserer Arbeit“, hatte zuvor der Dienststellenleiter, Polizeihauptkommissar Heinrich Frenkert, erklärt. Er versicherte, daß die Polizei-Beamten gern der Einladung zum Basar des Bochumer Christophorus-Hauses Folge leisten würden.

„Ruhrnachrichten“ vom 15. 09. 86

Polizei Autobahnstation Dortmund

„Der Crengeldanz (Kringeltanz) war in früheren Zeiten für die Germanen ein Ort der Erholung und Freude.“

Heute nun zieht es eine halbe Hundertschaft Autobahnpolizei zu diesem Platz, um helfend und ordnend den Tanz auf unseren Straßen zu regeln.

„Mit freundlichen Wünschen zum Einzug.“

Diesen Willkommensgruß in Form einer Urkunde übermittelte 1972 ein Nachbar anlässlich des Einzuges in das Unterkunftsgebäude Crengeldanzstraße 40 in Witten.

Dieser Einzug – oder genauer gesagt: Umzug – war nicht die Geburtsstunde der Autobahnpolizei im Ballungsbereich der Ruhrgebietsschiene Essen - Bochum - Dortmund, denn im Jahre 1971 nahmen die Polizeiautobahnstationen Witten-Ost und Witten-West, noch als Gäste im Schutzbereich Herne, formal getrennt, aber unter Führung eines Stationsleiters, des damaligen Polizeioberkommissars Heinrich Frenkert, ihren Dienst auf. Eine Wache an der Autobahn gab es (noch) nicht.

Während anfangs 42 Beamte im Wachdienst waren, sind es heute 56, die rund um die Uhr von der im März 1972 ihrer Bestimmung übergebenen Wache an der BAB A 45 in Höhe des Ortes DO-Eichlinghofen aus im Einsatz sind.



Einweihung der PAW Dortmund-Eichlinghofen am 29. 03. 1972

Die PAST Dortmund hat heute ein Streckennetz zu überwachen, das sich seit 1971 verdoppelt hat. Sie ist für folgende Strecken zuständig: BAB A 2 (von Anschlußstelle DO-Mengede bis zur Anschlußstelle Castrop-Rauxel/Henrichenburg), BAB A 45 (von Autobahnkreuz DO-Nordwest bis zum Autobahnkreuz DO-Witten), BAB A 42 (von der Anschlußstelle DO-Bodelschwingh bis zur Anschlußstelle Castrop-Rauxel/B 235), OW III a (von der Anschlußstelle Bärenbruch bis zur Anschlußstelle Huckarder Straße), B 1/BAB A 430 (von der Anschlußstelle DO-Dorstfeld bis zur Anschlußstelle Gelsenkirchen), BAB A 44 (vom Autobahnkreuz DO/Witten bis zur Anschlußstelle Altenbochum) und die BAB A 43 (von der Anschlußstelle Herne-Eickel bis zur Anschlußstelle Sprockhövel). Die Gesamtlänge beträgt ca. 83 km, hauptsächlich im Regierungsbezirk Arnsberg gelegen, tangiert aber auch die Regierungsbezirke Düsseldorf und Münster.

Die Entwicklung der Jahre, man kann auch sagen, die Haushaltslage, hat dazu geführt, daß man auf den projektierten Bau einer Autobahnwache an der BAB A 43 verzichtete und als logische Folge 1975 beide Autobahnstationen als Polizeiautobahnstation Dortmund zusammenlegte. Bis auf das Anbringen neuer Dienststellenschilder und dem Beschaffen neuer Stempel war das eine äußerst preiswerte Maßnahme, die einen bereits seit Anfang an bestehenden Zustand offiziell werden ließ.

Die geografische Lage dieser Autobahndienststelle bedingt einen Aufgabenumfang, der für Autobahnpolizeien untypisch ist. Hebt sich der Überwachungsbereich schon durch 7 Autobahnkreuze und 33 Anschlußstellen von anderen Dienststellen deutlich ab, so liegen die zwei stärkst befahrenen Autobahnstrecken im Regierungsbezirk Arnsberg, die BAB A 43 mit ca. 76.000 Fahrzeugen pro Tag und die B 1 / BAB A 430 mit ca. 90.000 Fahrzeugen pro Tag mit ihrem Kreuzungspunkt Bochumer Kreuz im hiesigen Bereich.

Das außergewöhnlich hohe tägliche Verkehrsaufkommen, die unmittelbare Nähe zu den Ruhrgebietsballungsräumen mit ihren vielfältigen Industrien, den Ruhruniversitäten Dortmund und Bochum, den Sport- und Kulturzentren Dortmund, Bochum und Wattenscheid sowie das in die Jahre gekommene, teilweise erneuerungsbedürftige Schnellstraßennetz, für das bauunterhaltungsmäßig 5 Autobahnmeistereien zuständig sind, bedingt einen Arbeitsanfall, der bei anderen Autobahnstationen mit vergleichbarer Streckenlänge als täglich unbekannt ist. So sind im Jahr mehr als 2.000 Verkehrsunfälle aufzunehmen und zu bearbeiten, eine Vielzahl von Verkehrsstörungen durch Baustellen und Unfällen abzusichern. Der eigentliche Auftrag, an den Unfallursachen orientierte Verkehrsüberwachung zu betreiben, ist nur durch konsequentes Ausnutzen der Einsatzlücken mit Engagement der Beamten zu leisten.

Hier setzt das tägliche hohe Einsatzaufkommen Grenzen, die nur durch personelle Aufstockung nachhaltig überwunden werden könnten. Wenn beispielsweise der VfL Bochum im Ruhrstadion auf Bundesligapunktejagd geht, sind mindestens 6 Beamte der PAST „aufgestellt“, um die An- und Abreise der Fans auf der BAB A 430 in geordneten Bahnen ohne große Auswirkungen auf die anderen Verkehrsteilnehmer zu lenken.

Der Verkehr zu den großen Einkaufszentren in Dortmund und Bochum geht über die B 1 / BAB A 430, also auch nicht spurlos an uns vorüber.

Und Veranstaltungen im Bereich der Dortmunder Westfalenhalle und ihrer Umgebung hinterlassen ebenfalls, wenn auch in der Regel keine bleibenden Spuren, doch immer sind Beamte der Autobahnpolizei dabei.

Gerne würden wir jedem alkoholisierten Autofahrer das Befahren unseres Bereiches unmöglich machen, jeden Fußgänger davon abhalten, leichtsinnig sein und anderer Leben aufs Spiel setzend, die Autobahn zu überqueren. Es gelingt zum Teil, aber leider kommen wir manchmal zu spät und sind dann mit den Folgen konfrontiert. Auch möchten wir häufiger „Diebe“ fangen als es die Beamten tun, die Kriminalität bekämpfen.



Dienstälteste Doppelstreife der PAST Dortmund NW7: PHM Müller (58 Jahre) rechts und PHM Großpietsch (54 Jahre) links.

Setzt man das tägliche Verkehrsaufkommen in Relation zu den dienstversehenden Beamten, so wird einem klar, daß trotz sorgfältiger Planung, orientiert am Einsatzaufkommen, der Zufall die Erfüllung unserer Aufgaben erheblich beeinflußt.

Denn bei einem Verkehrsaufkommen von ca. 370.000 Fahrzeugen am Tag und durchschnittlich täglich 25 Beamten im Dienst muß 1 Beamter 14.800 Fahrzeuge „überwachen“.

Obleich den Beamten 2.560 Pferdestärken oder wie es neuerdings heißt, ca. 1.883 Kilowatt zur Verfügung stehen, ist der Crengeldanz und seine weitere Umgebung, nämlich der Überwachungsbereich der PAST Dortmund, „kein Ort der Erholung“ und nur eingeschränkt „ein Ort der Freude“, wengleich Freude am Beruf es einfacher macht, mit den besonderen Problemen dieses so untypischen Autobahngebietes fertig zu werden.

Nachts auf der A 43 festgenommen:

13 Kilo Hasch in der Tasche

Rauschgift-Kuriere kamen aus Amsterdam – Ziel war Kassel

(R.H.) Es war der größte Rauschgiftfang auf Bochumer Gebiet. Mittwochnacht, 0.30 Uhr. Auf der A 43, Höhe Abfahrt Bochum-Laer, fällt den Beamten einer Autobahnstrecke ein Ford Capri mit Kasseler Kennzeichen auf. Der Wagen schlingert in Fahrtrichtung Hattingen/Sprockhövel, da kommt die rote Kelle: „Fahrzeugkontrolle!“ Der 31jährige Fahrer stoppt den Wagen, rollt sich blitzschnell auf den Rücksitz, mimt den Schlafenden. Der 21jährige Beifahrer rutscht ans Steuer, schaut die Polizisten mit Unschuldsmiene an. Dann beginnen beide emsig nach Papieren zu suchen. Nur eine Tasche, sie liegt auf dem Rücksitz, wird von den beiden peinlichst gemieden. Bis einer nicht aufpaßt. Die Tasche kippt um, zwei anderthalb Kilo schwere Haschisch-Ballen fallen den Beamten fast auf die Füße. Aus der Traum: 33,196 Kilo brauner Haschisch stecken in der Tasche, vermutlich von Amsterdam eingeschleust.

„Ein herausragender Erfolg“, freut sich Kriminalhauptkommissar Helmut Strozyk, Leiter des Rauschgiftkommissariats der Bochumer Kreispolizeibehörde. Ein Erfolg der Dortmunder Auto-

bahnpolizei, wie er deren Leiter, Kommissar Holber, mehrfach versichert. Wie Holber berichtet, hat die Autobahnpolizei seit einiger Zeit gezielt eine Streife eingesetzt, die auf

den grauen Pisten nach Auffälligkeitsen Ausschau halten. 150.000 Autos rauschen täglich an den beiden Beamten vorbei, da ist man auch auf Glück angewiesen.



ÜBER 13 KILO HASCHISCH entdeckte die Dortmunder Autobahnpolizei bei einer Verkehrskontrolle auf der A 43 in einem Kasseler Ford Capri. Ein Volltreffer für den Leiter der Autobahnpolizei Dortmund, Holber (links) und den Sprecher der Bochumer Kreispolizeibehörde, Otto Heßmann, die gerade die braunen Haschisch-Pakete im Polizeipräsidium stapeln.

Diesmal war es „die umichere Fahrweise“ des Capri. Der 31jährige, der zunächst am Steuer saß – er besitzt keinen Führerschein – entpuppte sich als einschlägig Vorbefragter. Geboren in Mönchengladbach, jetzt mit Wohnsitz in Amsterdam. „In einem Hotel, das uns als Quartier von Drogenabhängigen bekannt ist“, weiß Kommissar Strozyk. Der Wahl-Amsterdamer ist drogensüchtig, sein junger Beifahrer, der aus Kassel stammt, ebenfalls. Im Wagen stoben die Beamten auf eine winzige Menge Kokain, finden auch ein Kokainbesteck, 3.900 DM werden sichergestellt. „Bestimmt Dealgeld“, bleibt Strozyk im Branchen-Jargon.

Einkaufswert 55.000 DM, Verkaufswert etwa 150.000 DM, taxieren die Bochumer Rauschgiftfahnder mit Kennern die Funde. Wo der Stoff herkam? – „Vermutlich über die grüne Grenze aus Holland“, meinen die Fahnder. Die beiden Festgenommenen schweigen sich weitgehend aus, wurden am selben Tag nach dem Halfrichter vorgeführt. Der ältere hat noch 14 Monate Freiheitsstrafe abzubaßen, Rest einer dreieinhalbjährigen Gesamtstrafe.

„WAZ“ vom 28. 07. 85

Japanisches Fernsehen filmte in Dortmund für TV-Serie

Durch Vermittlung des Amtes für Wirtschafts- und Strukturförderung hielt sich im Januar ein Aufnahmeteam der japanischen Fernsehgesellschaft TBS (Tokyo Broadcasting System) in Dortmund auf, um einen halbstündigen Beitrag für die Unterhaltungsserie „The Challenger“ („Der Herausforderer“) zu drehen. In dieser Serie, die von 12 Millionen Zuschauern in Japan gesehen wird, werden die Erlebnisse eines Japaners geschildert, der in einer ausländischen Stadt in seinem erlernten Beruf tätig wird.

Der „Challenger“ in Dortmund, Tadaschi Kamata, ein japanischer Sicherheitsangestellter, nahm „aktiv“ am Dienst der Autobahnpolizeistelle Eichlinghofen teil. Neben der Spielhandlung wird



Japanischer Gast in deutscher Polizeiuniform mit deutschen „Kollegen“

den japanischen Zuschauern auch die Stadt vorgestellt, in der der „Challenger“ tätig wird. Am 12. Januar 1984 ist Tadaschi Kamata in die Aufgaben der Autobahnpolizei eingewiesen worden. Am 13. Januar hat er am sportlichen Training und an der Schießausbildung der Polizei in Bork

teilgenommen. Dem Samstag und Sonntag (14. und 15. Januar) waren Aufnahmen von Dortmund vorbehalten.

Am 16. und 17. Januar nahm Tadaschi Kamata an aktuellen Polizeiaktionen der Autobahnpolizei teil. Dazu gehörte ein Einsatz mit dem Polizeihubschrauber vom Landeplatz DO-Wickede aus.

„Ruhrnachrichten“ vom 12. 01. 84

Beamte aus dem Revier schützen deutschen Pavillon

„Expo 67“ in Montreal

Seit einiger Zeit polierten 17 Beamte in Nordrhein-Westfalen ihre Kenntnisse in Englisch und Französisch auf. Denn vom 1. August 1967 an sollten sie diese Sprachfertigkeiten während ihres Dienstes anwenden, um die sie einige tausend Kollegen zwischen Rhein und Weser beneideten. Am 01. 08. 1967 lösten sie, die seit Beginn der „Expo 67“ in Montreal diensttuenden Berliner Kollegen ab. Sie waren im deutschen Pavillon mit der „Wahrnehmung von Schutzaufgaben“ betraut.

Es war die erste Weltausstellung, auf der einzelne Nationen ihre Pavillons durch heimatische Polizei bewachen ließen. Auf dem „Expo-Gelände“ war so eine Art UNO-Polizei vertreten. Ihre Befugnisse waren jedoch nicht „weltweit“, sie beschränkten sich vielmehr auf das extritoriale Gebiet des nationalen eigenen Pavillons.

Man wählte die 17 Beamten unter 25 gemeldeten Bewerbern aus allen Regierungsbezirken aus. Drei Tage lang wurden sie in Düsseldorf „unter die Lupe genommen.“ Vereidigte Dolmetscher prüften ihre Sprachkenntnisse. Polizeioberst Imhof testete ihre Allgemeinbildung. Auch Aussehen und Auftreten waren für die Auswahl mit entscheidend.



H. Frenkert mit Kollegen aus Montreal



Holba, PHK



Wie im Fluge vergingen rückblickend die 23 Jahre der PHuSt bei der VÜB Arnberg.

Im Fluge selbst erfüllte die Hubschrauberstaffel „Westfalen“ die polizeilichen Aufgaben.

Die rasante Zunahme der Verkehrsdichte auf dem veralteten Fernstraßennetz, die Anhäufung der Verkehrsunfälle und das aufgekommene „Stau-Zeitalter“ zwangen die VÜB förmlich in die Luft zu gehen, um noch den nötigen Überblick zu behalten.

Nachdem Nordrhein-Westfalen als erstes Bundesland 1962 eine Polizei-hubschrauberstaffel in Wuppertal mit zwei amerikanischen Hubschraubern Bell 47 J 3 gegründet hatte und ein Jahr später in Düsseldorf stationierte, konnten sich die westfälischen Regierungsbezirke Arnberg, Münster und Detmold seit dem 10. 11. 66 auf die PHuSt „Westfalen“ stützen.



POK Alexandre, PM Borgsmüller, PM Güttler, PM Matzner, POM Ostrowski und die Bordwarte PM Herbst, PM Fobbe, PM Vielmann und PHM Zimnik waren die Geburtshelfer der am Flugplatz Dortmund-Wickede aufgebauten Hubschrauberstaffel.

Inzwischen hatte Nordrhein-Westfalen die mit einem Kolbenmotor angetriebenen Bell 47 durch die Alouette II-Astazou mit der leistungsstärkeren Turbine ersetzt.

Mit den neuen „Arbeitsbienen“ wurden die Verkehrsbeobachtung und -lenkung betrieben. Wegen fehlender Standstreifen kamen die Polizei- und Rettungsfahrzeuge oft nicht schnell genug zur Unfallstelle, so daß die Hubschrauberbesatzungen häufig zuerst eintrafen, Erste Hilfe leisteten, Verletzte transportierten oder Rettungs- und Bergungsmaßnahmen frühzeitig veranlassen konnten. Der Rufname „Hummel“ wurde zum vertrauten Ansprechpartner im polizeilichen Einsatz auf der Autobahn.

Gerade wegen der Schnelligkeit und Geländeunabhängigkeit wurden die Hummeln vermehrt im Rettungsdienst eingesetzt.

Diese Rettungsdienste wurden später durch speziell dafür zusammengestellte Besatzungen und ausgestattete Rettungshubschrauber übernommen (Piloten des BGS, der Bundeswehr oder des ADAC, Notarzt und Rettungssanitäter).



Es geht um Minuten: Auf der Autobahn übernimmt der Polizeihubschrauber einen Schwerverletzten.

Es sollte sich bald herausstellen, daß die Polizei auch außerhalb der Autobahn auf die wesentlichen Vorteile des Hubschraubers, nämlich der Beweglichkeit, Straßenunabhängigkeit und Übersichtsmöglichkeit, häufig nicht verzichten konnte. So wurde die Palette der Einsatzmöglichkeiten erweitert.

In Zeitungsausschnitten der ersten „Staffeljahre“ erscheint der Hubschrauber als neues polizeiliches Einsatzmittel z. B. bei Fahndungen und Vermißtensuchen wie eine Sensation:

Wegen des steigenden Bedarfs erhielt die PHuSt 1970 die dritte Alouette II, 1972 die so elegant aussehende Gazelle und 1973 die siebensitzige Alouette II.

Mit zunehmenden Einsatzstunden stieg auch der Aufwand im Bereich der Wartung der Hubschrauber. Die Staffel war ja nicht nur Polizeidienststelle, sondern ein vom Luftfahrtbundesamt anerkannter luftfahrttechnischer Betrieb mit den erforderlichen Einrichtungen wie Werkstatt, Prüfteilung, Lager und Dokumentation.

Da auf eine Flugstunde ca. 1,5 bis 2 Wartungsstunden kamen, mußten die Kontrollen und Reparaturen durch das eigene Personal, also Bordwarte und Piloten, durchgeführt werden.

Aber die Kollegen denken heute nicht ungern an die Arbeiten mit Schraubenschlüssel und Rodelzange zurück. Sie überprüften ihre „Hummeln“ auf Herz und Nieren, und sollte doch einmal eine Biene im Einsatz ihre „Mucken“ zeigen, so konnten ihr diese häufig schnell wieder ausgetrieben werden.

Da die Bordwarte während der Wartung im Flugdienst fehlten, wurden zu ihrer Entlastung drei zivile Hubschraubermechaniker bzw. Prüfer eingestellt. So konnten von den fünf Hubschraubern mindestens drei einsatzbereit gehalten werden.

1975 wurde bei der PHuSt „Rheinland“ am Flughafen Düsseldorf eine Hubschrauber-Zentralwerkstatt eingerichtet, die die Wartungsarbeiten für beide Staffeln übernahm. Die tägliche Kontrolle, Pflege und Wartung bis zur 50-Std.-Durchsicht wird weiterhin vom fliegenden Personal erledigt. Auch heute noch ist die PHuSt „Westfalen“ ein luftfahrttechnischer Betrieb mit eigenen Prüfern und somit zur Instandhaltung der Hubschrauber berechtigt. Zusätzlich ist die Dortmunder PHuSt für die Aus- und Weiterbildung der Angehörigen beider Staffeln zuständig.



Am 01. 09. 76 konnte die PHuSt am Dortmunder Flugplatz in ihr heutiges Gebäude mit der angebauten großräumigen Hubschrauberhalle einziehen.

Inzwischen war auch das jährliche Flugaufkommen auf weit über 2.000 Stunden pro Jahr angewachsen.

In den Dürreperioden des gleichen Jahres patrouillierten die „Hummeln“ über den Waldgebieten der westfälischen Regierungsbezirke. Einige Piloten und Bordwarte waren in jenem Jahr über 600 Stunden in der Luft.

Ein großer Rückschlag war der Flugunfall am 04. 06. 78, bei dem die Besatzung PHM Günter Mattner und PHM Rainer Kittendorf kurz nach dem Start in Dortmund-Wickede neben der Autobahn bei Unna-Afferde tödlich verunglückte. Die Ursache des tragischen Absturzes konnte nie geklärt werden.

Während in den folgenden Jahren die Anzahl der Einsätze an der BAB wegen des verbesserten Straßennetzes rückläufig war, nahmen die Anforderungen bei den Polizeibehörden und -einrichtungen zu. Hierbei half auch die Einführung des zweimotorigen Hubschraubers BO 105. Seit 1978 wurden die französischen Maschinen durch neue deutsche Muster von Jahr zu Jahr ersetzt. Heute sind neun BO 105 im Dienst der Polizei Nordrhein-Westfalen.

Als Ergänzung hat das Land soeben zwei Hubschrauber BK 117 in Auftrag gegeben. Mit bis zu 11 Sitzplätzen wird das Einsatzspektrum der Staffeln dadurch noch einmal erweitert.



*Jede Aussage,
die Sie hier lesen,
kann gegen Sie
verwendet werden!*

Die BO 105 eignete sich besser für das Training mit den inzwischen aufgestellten Sondereinsatzkommandos:

Das Verlasten und den Transport von Einsatzkräften, das Abseilen aus dem Hubschrauber und das Einrichten von mobilen Kontrollstellen.

Mit den mobilen Einsatzkommandos nahmen gerade in den letzten Jahren die Observationen zu. Der schnelle Transport von Feuerwerkern zu Sprengstofffunden wurde zur Selbstverständlichkeit.

Fernsehübertragungsanlagen vermitteln dem Einsatzleiter bei Großveranstaltungen, Demonstrationen oder Staatsbesuchen den Blick aus der Vogelperspektive auf den Bildschirm in der Leitstelle. Flugzeugabstürze, Eisenbahnunglücke, Explosionen, Großbrände, Hochwasser, . . . sind nur einige der zahlreichen Einsatzanlässe. Auch die Verfolgung von Umweldelikten mit dem Hubschrauber hat in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen.

Im November 1986 konnte die PHuSt ihr 20jähriges Jubiläum und ihre 50.000ste Flugstunde feiern.

Als Ersatz für die älteren Kollegen, die in einigen Jahren mit vielleicht 10.000 Flugstunden auf dem Buckel – oder besser gesagt: auf der geplagten Wirbelsäule – in den wohlverdienten Ruhestand gehen, werden im zweijährigen Rhythmus neue Piloten bei der Firma Motorflug in Baden-Baden ausgebildet, um die Personalstärke von 18 Beamten zu erhalten.

Den zukünftigen Piloten wird der neue und ungewohnte Arbeitsplatz sicherlich schnell vertraut werden:

Doch gerade die älteren Kollegen bringen mit ihrer Erfahrung und ihren Anekdoten die besondere Atmosphäre in die Staffel.

Geschichten wie die über die Bergung eines eingebrochenen Eisseglers auf dem Harkortsee oder die Rettung der vom Hochwasser der Ruhr eingeschlossenen Lämmer, lockern den Fliegeralltag auf. Hieran erkennt auch der Leser dieses Berichtes, daß den Einsatzmöglichkeiten keine klaren Grenzen gesetzt sind. Der polizeiliche Arbeitstag bietet bestimmt genügend Anlässe, den Hubschrauber vielleicht noch häufiger als erfolversprechendes Einsatzmittel einzubeziehen.



„Hummel 6“ im Anflug auf die Autobahn A 45 im Bereich Dortmund-Süd.

Die ersten 23 Jahre sind geschafft!

Jahre, in denen es vorwiegend bergauf ging, teils mit großen Schritten, meistens aber langsam, über Hürden und Umwege.

Eine kleine Gemeinschaft, die sich der Fliegerei verschrieben hat, deren Aufgabe und Ziel es ist, sich und das ihr anvertraute Fluggerät mit optimaler Leistungsfähigkeit zur Verfügung zu stellen, feiert „Geburtstag“, zieht eine Zwischenbilanz.

Das bedeutet zurückzuschauen, Daten und Fakten zu sammeln, einen Blick nach vorn zu wagen – kurzum, sich einmal Gedanken über sich selbst zu machen. Für alle, die uns verbunden sind – dienstlich, geschäftlich und darüber hinaus – haben wir einiges davon festgehalten, niedergeschrieben, mit unseren bescheidenen Mitteln aufbereitet.

Böhm, Staffelführer

Sportliche Reminiszenzen

Mit Sport wird ein breites Betätigungsfeld bezeichnet, das sich nicht genau abgrenzen läßt. Was der einzelne unter Sport versteht, hängt vor allem vom Angebot ab, das sich ihm bietet. Hier wirken sich die Sportarten genauso aus, wie die Motive, die sein Sporttreiben bestimmen. Streben nach Leistung, Freude an der Bewegung, Zusammensein mit anderen und nicht zuletzt Spaß, die Spiel und Wettkampf bieten.

Wenn man im Englischen von jemandem sagt: „He is a sportsman“, so bezieht sich das keineswegs auf seine athletischen, sondern seine moralischen Qualitäten. Es heißt soviel wie „man kann sich auf ihn verlassen“, er läßt einen nicht im Stich.

Wenn ein Priester in seiner Grabrede von einem Dahingegangenen sagt: „He was a sportsman“, so will er den Toten nicht als hervorragenden Läufer, Fußballer oder Kegler, sondern als einen anständigen Charakter rühmen.

Wenn es auch den Sport nicht gibt, so lassen sich doch Merkmale nennen, die sein Wesen kennzeichnen. Jeder Sport ist an Bewegung und körperliche Aktivität gebunden, wird freiwillig betrieben und bereitet auch bei unterschiedlicher Anstrengung, Ausgleich und Erholung. Die beiden letzteren Merkmale haben für die Fitneß des Berufstätigen einen arbeitsmedizinisch begründeten hohen Stellenwert.



1964 Gewonnenes Fußballspiel in Rhyern zwischen Angestellten der Firma Caterpillar und Kollegen der PAST Kamener Kreuz.

Der Polizeiberuf stellt an seine Angehörigen besondere körperliche Anforderungen. Nur der Polizeibeamte wird seinem Beruf gerecht werden können, der neben einer gründlichen Fachausbildung über die notwendige körperliche Gewandheit, Ausdauer und Widerstandsfähigkeit verfügt. Eine regelmäßige sportliche Betätigung, auch in der Freizeit, ist deshalb unerlässlich. Zu dieser Betätigung bieten die Sportvereine den Polizeibeamten hervorragende Möglichkeiten. Ein Sportverein ist daneben in besonderer Weise geeignet, als verbindendes Glied zwischen Bevölkerung und den Bediensteten der Polizei Brücken menschlichen Verständnisses zu schlagen.

Herauszustellen ist auch in diesem Zusammenhang die hervorragende sportliche Leistung des Kollegen Hennig – PAST Dortmund –, der mit der deutschen Mannschaft Polizei-Europameister im Fußball wurde.

Kamener Alwin Hennig wurde in Marseille Meister der Europäischen Polizeifußballer

Gegen Belgien und die Schweiz je zwei Tore erzielt – mit Goldmedaille zurück

Kamen. Mit einer Goldmedaille, die ihm der Bürgermeister von Marseille überreicht hat, kehrte jetzt der Kamener Polizeimeister Hennig aus Frankreich zurück. Er war mit der deutschen Mannschaft Polizeimeister von Europa im Fußball geworden. Für den 27jährigen, der in der Verbandsligamannschaft des Hammer Sportvereins stürmt, war das der bisher größte sportliche Erfolg. Seine Kollegen von der Autobahnstation Altenböge-Bönen sparten deshalb auch gestern nicht mit Glückwünschen.

Der Kamener war zunächst in die deutsche Polizeiauswahl gerufen worden für das Qualifikationsspiel gegen Norwegen, das mit 4:0 in Lübeck gewonnen wurde. Einen später folgenden Auswahllehrgang mit 46 Spielern in Duisburg-Wedau bestand er glänzend.

Er war schließlich unter den 21 Spielern, die in der Staatlichen Sportschule des Saarlandes auf die Spiele in Marseille vorbereitet wurden. Die Generalprobe fand gegen die Mannschaft des 1. FC Saarbrücken (Trainer J. Derwall) statt. Die Polizei gewann 6:3, Hennig schoß vier Tore. Mit vierzehn anderen deutschen Polizeifußballern ging es schließlich am 23. Mai 1965 nach Südfrankreich. Der auf halbrechts spielende Hennig schoß in beiden Vorrundenspielen vier Tore. Der Titelverteidiger Belgien und die Schweiz wurden beide mit 4:0 geschlagen. Damit hatte sich die Mannschaft für das Endspiel qualifiziert, in dem die starke schwedische Mannschaft der Gegner war. „Uns gelang gleich in der dritten Minute ein Treffer“, berichtete Alwin Hennig von diesem Spiel. „Schweden stürmte dann ununterbrochen, aber wir haben bis zum Schluß unseren Vorsprung verteidigen können.“



Stolz zeigt Alwin Hennig (links) einem seiner Kollegen in der Geschäftszimmer der Polizei-Autobahnstation Aftensböge-Börsen die Goldmedaille, die er in Marseille gewann.

Der junge Polizeimeister äußerte sich besonders lobend über den guten Empfang und die gute Betreuung durch die französische Polizei. Gern erinnert er sich auch an die Empfänge, die der deutschen Mannschaft u. a. auch vom deutschen Konsul gegeben wurden.

„Hellweger Anzeiger“ vom 02. 06. 1965

Eine Vielzahl von ausgezeichneten Plazierungen und sehr beachtlichen Ehrungen von Kollegen unserer Behörde in den vergangenen Jahren zeugen von dem mannigfachen Engagement auf den unterschiedlichsten sportlichen Ebenen in Sportarten wie Schwimmen, Handball, Leichtathletik, Basketball, Faustball, Judo, Skilanglauf, Schießen und Fußball. Der Verfasser bittet um Nachsicht, wenn nur zwei sportliche Ereignisse beispielhaft aufgeführt werden. So wurde der Kollege Trottenberg von der SÜGr. I 1966 in NW 2. beim 110 m Hürdenlauf und 1969 Westfalenmeister in der 4 x 100 m Staffel mit dem HSV Hamm. Der Kollege Schütze von der PAST Lüdenscheid konnte sich 1987 bei einer landesoffenen Radsportveranstaltung in der II. Klasse des Einzelzeitfahrens als 4. plazieren.

Der neue Sportlerlaß für die Polizei NW hebt nicht so sehr auf eine verbesserte oder gar vermehrte dienstlich verordnete Sportgestaltung ab, sondern auf die Förderung der individuellen Neigungen des einzelnen. Das soll dadurch geschehen, daß der einzelne neben den vielfältigen Formen der auch bisher praktizierten dienstlichen Sportgestaltung mehr als bisher seinen persönlichen Neigungen entsprechend Sport machen kann- auch in Sportarten, die bisher nicht zum Dienstsport zu rechnen waren, wenn sie denn einen sinnvollen Bezug zum Dienst haben und geeignet sind, mindestens die allgemeine Kondition und körperliche Fitneß zu stärken.

*Vierundvierzig Beine rasen durch die Gegend ohne Ziel,
und weil sie rasen müssen nennt man das ein Rasenspiel.*

*Rechts und links steh'n zwei Gestelle, je ein Spieler steht davor.
Hält den Ball er, ist ein Held er, hält er nicht, schreit man: „Du Tooor!“*

*Fußball spielt man meistens immer mit der unteren Figur.
Mit dem Kopf, obwohl's erlaubt ist, spielt man ihn ganz selten nur.*

FU
19

Sie

Wä
Mü
VÜ
die
die
sie
in
Mc
ch
Sa

Ga
ten
Pet
ren
für
Nat
ste
akt

Der
Ess
Anf
Ein:
Vier
tion

Das
satz
rend
Inne
pers
von
den



Fünf Polizeibeamte der VÜB Arnsberg bei den Olympischen Spielen 1972 in München

Sie trugen Modelle von Courrèges

Während die deutschen Spitzensportler noch um die Fahrkarten zur Münchener Olympiade kämpften, packten bereits fünf Angehörige der VÜB Arnsberg die ersten Sachen in den Koffer: Anfang August fuhren die fünf in die „heimliche Hauptstadt“ Deutschlands. Sie reisten dienstlich. Denn für die Dauer der 20. Olympischen Spiele versahen sie im Olympia-Park den Ordnungsdienst. U. Holzapfel und K. Becker in gewohnter Uniform, P. Petersen, E. Selaskowski und A. Hennig mit Modellen aus Paris: Schöpfer Andre Courrèges hatte für die in München eingesetzten 2.000 Polizeibeamten einen hellblauen Anzug in Safarilook entworfen.

Ganz ohne Beziehung zum Sport waren die nach München entsandten Beamten (die alle Englisch sprechen) nicht, Alwin Hennig (34) und Peter Petersen (38) von der Verkehrsüberwachungsstation Kamen waren altgediente Sportler. Hennig kickte beim HSV Hamm sogar schon für Geld als Vertragsspieler in der II. Liga-West. 1965 wurde er mit der Nationalmannschaft der Polizei in Marseille europäischer Fußballmeister. Senior Petersen war als Wasserballschiedsrichter des SV Kamen aktiv.

Den Vorgeschmack auf München vermittelte den Olympiateilnehmern ein Vortrag in der Essener Polizeischule. Auch zu Hause hatten sich die Polizeibeamten, die sich nach einer Anfrage des Nationalen Olympischen Komitees (NOK) an die Behörden, freiwillig für den Einsatz gemeldet, mit Hausaufgaben des NOK zu befassen.

Vierzehn Tage vor Beginn der Spiele reisten sie ab und erhielten hier die letzten Instruktionen.



Das Organisationskomitee für die Spiele der XX. Olympiade in München hat sich für die Einsatzfreude der Beamten und deren Bereitschaft, „all die kleinen Unvollkommenheiten während der Olympischen Tage widerspruchlos hinzunehmen“, mit einem Schreiben an den Innenminister des Landes NW bedankt. Der Regierungspräsident Arnsberg hat mit einem persönlichen Schreiben den Beamten von links nach rechts P. Petersen, U. Holzapfel, K. Becker, A. Hennig und E. Selaskowski den Dank übermittelt.



E. Selaskowski in schicker Olympia-Uniform

Die Polizeiabahnstation Anröchte und ihr Einsatzbereich

Die Polizeiabahnstation Anröchte, mit der Wahrnehmung der polizeilichen Aufgaben im westfälischen Bereich der Bundesautobahn A 44 beauftragt, hat ihren Dienstsitz in 4783 Anröchte, Kliever Straße 69 (Tel. 029 47 / 741).

Von hier aus erfolgt die zentrale Einsatzplanung, Führung und Versorgung der im Außendienst eingesetzten Beamten, die von zwei Polizeiabahnwachen aus ihre Aufgaben erfüllen.



Unterkuft

Der Einsatzbereich umfaßt zur Zeit 122 Autobahnkilometer, nämlich

- den im westfälischen Bereich liegenden Abschnitt der BAB A 44, vom AK Unna-Ost bis zur AS Diemelstadt, = 94,8 km
- ein Teilstück der BAB A 33, von der AS Haaren bis zur AS Borcheln, = 8,4 km
- ein Teilstück der BAB A 445, von der AS Sönnern bis zur AS Neheim, = 18,9 km

Die personellen und materiellen Voraussetzungen, nämlich derzeit 67 Beamte (dazu drei Angestellte) und 27 Dienstfahrzeuge einsetzen zu können, ermöglichen eine reibungslose Aufgabenerfüllung „rund um die Uhr“ im Interesse der Bürger, weil 93 Prozent der Einsatzkräfte Wechseldienst „vor Ort“ versehen.

Die heutige Organisationsform und Dienststellenbezeichnung existiert seit Juli 1975, dem Zeitpunkt der Verkehrsfreigabe des letzten Teilstücks der BAB A 44, zwischen Soest und Wünnenberg.

Alle Menschen sind klug,

die einen vorher, die anderen nachher.

Orga
Verke
stadt,
die, h
nahm
Die d
„Soes
Dortm
nomm

Die Ge
beginn
hunder
Kraftfa
Die pla
nordde
ein deh



Freigabe der BAB A 44 im Jahre 1975 ostwärtiger Teil.

Organisatorische Vorläuferinnen waren ab August bzw. November 1972, dem Zeitpunkt der Verkehrsfreigabe der ersten Teilstücke von Unna bis Soest bzw. Wünnenberg bis Diemelstadt, die ursprünglich getrennt konzipierten Polizeiautobahnstationen Soest und Haaren, die, bei gemeinsamen Dienstsitz in Anröchte, mit jeweils 24 Beamten den Dienst aufnahmen.

Die diesen Stationen zugeordneten Polizeiautobahnwachen in Soest (KM 113,6, Rastplatz „Soester Börde“, Richtungsfahrbahn Kassel) und Haaren (KM 70,8, Richtungsfahrbahn Dortmund) konnten fast gleichzeitig mit der Verkehrsfreigabe der jeweiligen Teilstücke übernommen werden.



Rückansicht der PAW Soest.

Die Geschichte der BAB A 44 – von der Planung bis zur durchgehenden Verkehrsfreigabe – beginnt, im Zuge der schnellen Entwicklung des Kfz, in den zwanziger Jahren dieses Jahrhunderts mit der Idee, Autobahnen als bahnmäßig gestaltete, kreuzungsfreie und nur für Kraftfahrzeuge bestimmte Verkehrswege zu konzipieren.

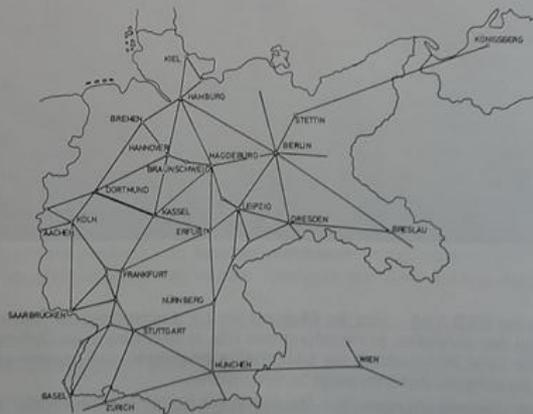
Die planerischen Untersuchungen zur Bauvorbereitung einer Autostraße zwischen den Norddeutschen Hansestädten – Frankfurt – Basel im Jahre 1926 durch den HAFRABA-Verband dehnten sich bereits im Jahre 1927 auf einen Linienplan für ein gesamtes deutsches

Autobahnnetz aus. Dieser Linienplan enthielt schon damals alle auch heute noch verkehrspolitisch wichtigen Autobahnen. Hierzu gehörte auch eine im Raume Dortmund beginnende, über Kassel, Erfurt, Leipzig und Dresden nach Breslau führende Schnellstraße.

Historisch interessant ist die Feststellung, daß der Linienplan des Jahres 1927 im Wesentlichen den bereits 1779 veröffentlichten Überlegungen des Ingenieurs Christian Friedrich von Lüder entsprach, der unter Zusammenfassung der uralten Handelswege einen „Generalwegeplan zur Durchkreuzung Deutschlands mit Chausseen“ vorlegte.



Generalwegeplan zur Durchkreuzung Deutschlands mit Chausseen von 1779.



Linienplan von 1927.

Die
natl
des
Plan
Nac
läng
193
193
1941
195
1965
1964
1968
1972
1975
was
992
Seith
und
lände
mige
Verbi
Daß
kehr
ender
Die
hender
führ
Die
derze
den
Haupt
Das
schrei
Von
Gefahr
Dieme

thrs-
ggin-

ntli-
von
eral-

Die BAB A 44, von Dortmund nach Kassel, übernimmt – auch wenn ihr im Augenblick die natürliche Fortsetzung in den thüringischen Raum fehlt – die uralten Verkehrsbeziehungen des sog. Hellweges, einer Heer- und Handelsstraße, in modernster Form.

Planung und Ausführung der heutigen BAB A 44 wurde durch den 2. Weltkrieg und den Nachkriegswirren erheblich verzögert. Planung – Ausführung – Verkehrsfreigabe in Gesamtlänge zogen sich über 41 Jahre hin und lassen sich in folgenden Etappen kurz darstellen:

- 1934 – Aufnahme einer Autobahn zwischen Kassel und dem Ruhrgebiet in das Ausbaunetz für Reichsautobahnen.
- 1937 – Beginn der Bauarbeiten im Kasseler Kreuz und im Bereich Rhynern/Soest in Form von Erdbau- und Brückenarbeiten.
- 1941 – Unterbrechung der Bauarbeiten als Folge der Kriegsereignisse.
- 1957/ – Wiederaufnahme der Planung und verkehrswirtschaftliche Untersuchungen in den
1965 Ländern Hessen und Nordrhein-Westfalen, und ab
- 1964 – Beginn der Brückenbau- und Erdarbeiten im Bereich des Landes Hessen.
- 1968 – wie vor im Bereich des Landes Nordrhein-Westfalen.
- 1972 – Verkehrsfreigabe der Teilstücke im Lande NW
 - a) Dortmund-Unna bis Soest (37,1 km) im August.
 - b) Wünnenberg bis Diemelstadt (23,5 km) im November.
- 1975 – Verkehrsfreigabe des letzten Teilstückes, von Soest bis Wünnenberg (39,9 km), im Juli und damit Fertigstellung der Gesamtstreckenführung von Dortmund bis Kassel mit einer Gesamtlänge von 149 km.

was insgesamt für Grunderwerb, Erdbau, Deckenbau, Nebenanlagen und Ausstattungen 992 Mio. DM erforderte (6,5 Mio. DM/km).

Seither verbindet die BAB A 44 das rheinisch-westfälische Industriegebiet mit Ostwestfalen und Nordhessen, stellt das Kernstück einer Ost-West-Verbindung zwischen den Beneluxländern, dem Ruhrgebiet, Nordhessen und der DDR dar und dient im Rahmen einer großräumigen Verkehrsverbindung als Querspange nach Süddeutschland zwischen den Nord-Süd-Verbindungen A 1 und A 7.

Daß die A 44 die verkehrsplanerischen Erwartungen erfüllt hat, beweisen die täglichen Verkehrsmengen mit rd. 42.000 Fz/Tag, wobei Verkehrsspitzen von 60.000 Fz/Tag an Wochenenden und Feiertagen die Regel sind.

Die Erfahrungen im täglichen Dienst haben im Laufe der Jahre drei markante, gefahren erhöhende Besonderheiten ergeben, die zumeist für den Benutzer durch optisch gerade Linienführung, zu dem durch reizvolle Landschaften, überdeckt werden:

Die die BAB A 44 künftig kreuzenden drei Nord-Süd-Verbindungen (A 33, A 445, A 443) sind derzeit erst in Teilen fertiggestellt. Durch das zwangsläufige Fehlen von starkem, einmüden den Verkehr an den Verbindungsknoten kann die BAB A 44 auch zu Verkehrsspitzen – und Hauptreisezeiten immer überdurchschnittlich schnell befahren werden.

Das bedeutet erhöhte Unfallgefahren durch überhöhte Geschwindigkeiten, oft von Unterschreitungen der erforderlichen Sicherheitsabstände begleitet.

Von der Linienführung her optisch nicht wahrnehmbar, weist die BAB A 44 die typischen Gefahren einer durch Mittelgebirge geführten Autobahn auf, weil sie zwischen Geseke und Diemelstadt einen Höhenunterschied von 410 m üNN überwindet.

Die durchschnittliche Höhenlage von 230m üNN und der weitere Nachteil des fast ständigen, freien Windeinfalles entlang des Haarstranges verursachen erhebliche Wintergefahren.

Mit 217 Brückenbauwerken ist die BAB A 44 die Autobahn mit der häufigsten Brückenfolge in der Bundesrepublik Deutschland.

Allein im Bereich zwischen Büren und Diemelstadt (= 33 km) weist sie 12 Talbrücken in dichter Folge auf, die zusammen eine Fahrbahnlänge von über 4 Kilometern ausmachen, also während der Frostperioden zusätzliche erhebliche Gefahrenpunkte darstellen.

Dennoch: Die Angehörigen der Polizeiabteilung Anröchte werden sich auch künftig, wie in den vergangenen 17 Jahren, „rund um die Uhr“ bemühen, die Gefahren für die Benutzer der BAB A 44 so gering wie möglich zu halten.



Besuch des Regierungspräsidenten, Herrn Grünschläger, anlässlich einer Informations- und Pressefahrt 1978.



1984 – 10 Jahre PAST Anröchte.

Drängmann, EPHK

Polizeiautobahnstation Lüdenscheid

Die Linienführung des BAB-Abschnittes folgt von Hagen einem fast durchgehenden Höhenzug, der Wasserscheide zwischen Lenne und Voime bzw. Agger. Die Stadt Lüdenscheid liegt auf diesem Höhenrücken und zwang dazu, die von der Natur vorgezeichnete Linie streckenweise zu verlassen. Dabei werden mehrere scharf eingeschnittene Täler durch hohe Brücken überquert.



Provisorische Unterkunft für 30 Beamte ab dem 21. 10. 68 in der alten Schule in Winkeln.

Der über 600 m hohe Querriegel des Ebbegebirges wird von der BAB A 45 an seiner nach Westen auslaufenden Hangseite nahe Meinerzhagen umgangen. Hier erreicht die Sauerlandlinie im Bereich der Talbrücke „Sichter“ ihren höchsten Punkt mit 532 m über NN.

Die Strecke zwischen Hagen und Olpe/Drolshagen wird in langen Aufstiegsrampen mit kurzen Gefällestrecken bewältigt.

In Nord-Süd-Richtung sind das
der über 36 km lange Aufstieg von Hagen (rd. 106 m über NN)
in den Raum Lüdenscheid-Meinerzhagen (rd. 532 m über NN)
Höhenunterschied 426 m,

in Süd-Nord-Richtung
der rund 20 km lange Aufstieg von Olpe (rd. 352 m über NN)
in den Raum Meinerzhagen-Lüdenscheid (rd. 532 m über NN),
Höhenunterschied 180 m.

Zur Überwindung der erheblichen Höhenunterschiede müssen Steigungsstrecken bis zu 4% Längsneigung bewältigt werden. Die Steigungsstrecken haben hier alle eine durchgehende dritte Fahrspur.

Im Streckenabschnitt von Hagen bis Drolshagen liegen 16 Talbrücken.

Ulbrich, PHK



Am 05. 11 1968 wurde dieser ausrangierte Wohnwagen auf dem Rastplatz „Röhrveder Mühle“ als provisorische Wache eingerichtet.



Die neue Bleibe der Autobahnpolizei bei der Raststätte Sauerland.

In der Nachbarschaft der Raststätte

Morgen wird die neue Autobahnwache bezogen

Dann hat die Polizei ihr endgültiges Domizil – Schöne lichte Räume

Lüdenscheid. Morgen, Freitag, zieht die Autobahn-Polizei in ihre neue Bleibe, in ihr endgültiges Domizil um. Dann wird sie unter den Nummern 4777 und 4778 telefonisch zu erreichen sein. Selbstverständlich über Lüdenscheid, denn ihre Unterkunft liegt im Nahbereich der Autobahnraststätte Sauerland auf der dem Zentrum der Stadt zu gelegenen Seite der Autobahn. Dort, auf dem kleinen Hügel, ist ein nettes, eingeschossiges Gebäude entstanden, in dem so viel Raum ist, daß dort auch die DRK-Wache ihren Platz gefunden hat.

Der Wachraum ist so gebaut, daß man durch seine großen Fenster den ganzen Autobahnbereich überschauen kann. Er ist mit zwei Telefonen und zwei Funkgeräten bestückt, während man den Fernschreiber im benachbarten größeren Aufenthaltsraum installiert hat. Selbstverständlich wurde in diesem Raum auch eine Spüle und ein Wasserboiler eingebaut sowie ein Schrank mit Geschirr aufgestellt. Nebenan ist das Vernehmungszimmer eingerichtet worden. Dem schließt sich der Waschraum für die Bereitschaft des Deutschen Roten Kreuzes an und schließlich folgt an der Rückseite des Gebäudes das Zimmer für den Chef der Autobahnpolizei.

Auf der Gegenseite sind Dusch- und Baderaum, die Toilette, ein Geräteraum und schließlich eine von außen zu betretende Toilette für Besucher eingerichtet worden. – Eine Ölheizung sorgt für die erforderliche Wärme im Wachgebäude und die geräumige Garage bietet Platz für die Fahrzeuge, die von der Wache für den Aufsichts- und Kontrolldienst benötigt werden. Ab morgen, Freitag, also, wird die Autobahn-Polizei über die eingangs genannten neuen Telefonnummern bzw. von der Leifringhauser Straße her im Bereich der diesseitigen Raststätte Sauerland zu erreichen sein.

„Rundschau“ vom 25. 01. 73

P
Di
Au
De
Be
de
wu
un
die
lar
10:
Au
Zu
sch
ca.
ber
Kre
der
Gla
nich
der
von
wei
Brü
keit
Die
Verk
kehr
Bere
men
erste
unfa
eine
gepa
rung
Verg
geme
schw
Ein v
gefä
fang
fälle,
Es be
Burba
Rahm

Polizeiautobahnstation Freudenberg

Die SAUERLAND-LINIE – nicht zu Unrecht als Schönheitskönigin unter den deutschen Autobahnen bezeichnet – führt durch eine der reizvollsten Mittelgebirgslandschaften Deutschlands. In einer Höhenlage zwischen 100 und 530 Metern zieht sie sich über die Berge und Täler des Sauer- und Siegerlandes. Sie gilt trotzdem als „lastwagenfreundlich“, denn keine ihrer Steigungen ist stärker als 4% und überall dort, wo es erforderlich erschien, wurden Kriechspuren angelegt, um den Verkehr flüssig zu halten. Sie durchquert das Sauer- und Siegerland von Hagen bis Haiger/Burbach in Hessen auf einer Länge von 91 km. Auf diesen 91 km überspannen 29 Brücken große Täler. Diese Brücken sind insgesamt 11 km lang = 12% der Gesamtlänge. Die Siegtal-Brücke, die Siegen-Eiserfeld in einer Höhe von 102 Metern überspannt und 1050 Meter lang ist, ist das gigantischste Brückenbauwerk der Autobahnlinie.

Zum Überwachungsbereich der PAST Freudenberg gehört auf der A 45 der Abschnitt zwischen der AS Drolshagen und der AS Haiger/Burbach, wobei aufgrund einer Vereinbarung ca. 3,4 km hess. Territorium mitüberwacht werden. Auf der A 4 gehört zum Überwachungsbereich der Abschnitt zwischen AS Eckenhagen und der AS Wenden. Dabei werden die Kreise Dillenburg, Siegen, Olpe und Gummersbach berührt. Daß die Sauerlandlinie besonders witterungsempfindlich ist, beweisen die zahlreichen Rundfunkdurchsagen über Nebel, Glatteis und Schnee. An diesen Tagen haben die Beamten alle Hände voll zu tun. Es sind nicht nur Unfälle aufzunehmen, es müssen auch zahlreiche Hilfeleistungen erfolgen, damit der Verkehrsfluß nicht unnötig gehemmt wird. Hinzu kommen an diesen Tagen eine Vielzahl von Anrufen aus der Bevölkerung, die sich über den Fahrbahnzustand erkundigen wollen, weil noch eine Reise ansteht. Als besondere Gefahrenpunkte haben sich die zahlreichen Brücken erwiesen. Plötzlich auftretendes Glatteis hat schon oft für hektische Betriebsamkeit auf der Wache gesorgt.

Die Autobahnpolizei hat den gesetzlichen Auftrag, für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Autobahn zu sorgen. Dies geschieht in erster Linie durch die tägliche Verkehrsüberwachung. Im Durchschnitt passieren zur Zeit täglich ca. 58.000 Fahrzeuge den Bereich der PAST Freudenberg – der Anteil des Schwerverkehrs beträgt etwa 20%. Im Rahmen der Verkehrsüberwachung rangiert daher die Überwachung der Geschwindigkeit an erster Stelle, da dieses Delikt auf der BAB – wie auch auf anderen Straßen – zu den Hauptunfallursachen gehört. Es geht dabei in den meisten Fällen weniger um die Überschreitung einer höchstzulässigen Geschwindigkeit, als vielmehr um die Überwachung einer nicht angepaßten – einer unangemessenen – Geschwindigkeit in Bezug auf die Straßen- und Witterungsverhältnisse. Die Verkehrsunfälle unter Beteiligung des Schwerverkehrs haben in der Vergangenheit in den Medien unrühmliche Schlagzeilen als sogenannte „Nebelunfälle“ gemacht. Eine der wesentlichen Unfallursachen war – neben der unangemessenen Geschwindigkeit und zu geringer Abstand – die Nichteinhaltung der Lenk- und Schichtzeiten. Ein weiterer Schwerpunkt der polizeilichen Arbeit ist die Überwachung des Transportes umgefährlicher Güter auf der Straße. Die Bearbeitung dieses Arbeitsbereiches erfordert ein umfangreiches Spezialwissen der Beamten. Im Jahresmittel ereignen sich ca. 550 Verkehrsunfälle, davon sind die Hälfte sogenannte Bagatellunfälle.

Es begann alles am 30. 11. 1967. An diesem Tage wurde das Teilstück Siegen-Süd bis Haiger/Burbach als A 13 dem Verkehr übergeben. Die Überwachung dieses Bereiches erfolgte im Rahmen der Streife durch Beamte der damaligen VÜSt-Süd.



Sauerland.

ndgüti-
reichen
ich der
er Auto-
nden, in

bahnbe-
fährnd
lbstver-
wie ein
et wor-
kreuzes
er Auto-

ließlich
reizung
et Platz
werden.
neuen
n Rast-

01. 73



Etwas bwingt Köhler sich die Kollegen Gerold und Schnelker in der Wächstube in Freudenberg. Wenn Anfang Februar das neue Gebäude an der Autobahnansäße Siegerland eröffnet wird, gibt es mehr Platz.

Die eigentliche Geburtsstunde der PAST Freudenberg ist terminiert auf den 24. 10. 1968. An diesem Tage nahm die PAST Freudenberg mit 25 Beamten, die aus dem gesamten VÜB-Bereich nach Freudenberg versetzt worden waren, den regulären Dienstbetrieb auf der Strecke Freudenberg-Haiger/Burbach auf.



Unter Leitung des PHK Möckel versahen drei Dienstgruppen mit insgesamt 23 Beamten einen geregelten Streifendienst auf der BAB. Untergebracht war die PAST mit Wache und Unterkunft in der alten Schule in Freudenberg-Lindenberg. Im Oktober 1971 wurde die Autobahn durchgehend eröffnet. Der Personalbestand wurde auf 1:33 Beamte erhöht. Aus der A 13 wurde die A 45. Mit 8 Streifenwagen – davon 1 Zivilfahrzeug – einem Unfallaufnahme-wagen und vier Krädern überwachten die Beamten nunmehr die Autobahn.

Am 29. 03. 1972 wurde die neue Wache an der Tank- und Rastanlage SIEGERLAND-OST eingeweiht. Aus dieser Zeit datieren auch die ersten Bestrebungen für einen Unterkunfts-neubau auf der Wilhelmshöhe in Freudenberg. Die ständig zunehmende Verkehrsdichte machte eine stetige Erhöhung des Personals und des Einsatzgerätes erforderlich. Für die ständig zunehmenden Aufgaben stehen heute 5:40 Beamte mit insgesamt 15 Streifen-wagen und 4 Krädern zur Verfügung. Ergänzt wird das Personal durch eine Angestellte, einem Kfz- und Gerätewart und einen Hausmeister.

Nach langwierigen Schwierigkeiten ist nunmehr für die Zukunft eines sicher: Die neue Unter-kunft der PAST Freudenberg wird im Frühjahr 1990 auf der Wilhelmshöhe bezogen werden. Damit hat ein langes Provisorium in Bezug auf die Unterbringung der Beamten ein gutes Ende gefunden.

Houf, PHK

Die Verkehrsüberwachungsbereitschaft (VÜB) Arnberg – eine Dienststelle mit kurzer, aber bewegter Geschichte

Das „Neandertal“ der VÜB Arnberg liegt in Hamm.

Am 01. 10. 1949 wurde den damaligen Chefs der Polizei Verkehrskommandos unterstellt, die ihren Sitz in Arnberg, Hamm, Lüdenscheid und Weidenau hatten.

Nach der Verstaatlichung der Polizei im Oktober 1953 blieben die Verkehrskommandos zwar bestehen, unterstanden aber nun dem Regierungspräsidenten in Arnberg.

Zu Beginn des Jahres 1954 legte Innenminister Dr. Franz Meyers mit einem Erlaß unter dem Aktenzeichen IV E 3 – 30. 03 - Tgb. Nr. 589/53 – die neue Stärke und Verwendung der Vollzugspolizei fest und ordnete damit u. a. zugleich eine Verstärkung des Verkehrsüberwachungs- und Verkehrsunfalldienstes an: „In Anbetracht der Zunahme des motorisierten Straßenverkehrs und der steigenden Zahl der Verkehrsunfälle“ (Duplizität der Ereignisse von 1954 und 1989?) wurden auf Landesebene 313 Schutzpolizeistellen sowie 257 unbesetzte Stellen der Schutz- und Kriminalpolizei (!) zur Verstärkung der Verkehrsüberwachungs- und -unfalldienste der Landes- und Kreispolizeibehörden verwendet.

Seit dieser Zeit besteht eine „Verkehrsüberwachungsbereitschaft (VÜB) im Landespolizeibezirk (heute: Regierungsbezirk) Arnberg.“ Sie gliederte sich damals in drei Verkehrsüberwachungszüge mit Sitz in Kamen, Arnberg und Weidenau sowie in zwei technische Prüfgruppen.

Sie hatte den Auftrag, den Straßenverkehr in den Landkreisen und auf der damals einzig bestehenden Autobahn Oberhausen - Hannover zu überwachen.

Die Leitung der VÜB bestand aus einem PHK, einem POM und einem PM. Dienstsitz war Kamen.

Bei den nachgeordneten Dienststellen versahen 2 POK, 2 PK, 9 POM, 38 PM und 107 PHW Dienst.

Im Jahre 1957 wurde ein Gebäude für den II. VÜ-Zug in Arnberg, Hüstener Str. 50-52, fertiggestellt.

Auch die Bereitschaftsführung zog in diese Unterkunft, und zwar in die Räume des 2. Obergeschosses, ein.



Hüstener Straße

Wer sich an den baulichen Zustand der meisten polizeilichen Dienstgebäude jener Zeit erinnert, weiß auch, wie sehr die Mitarbeiter ihr „neues Paradies“ zu schätzen wußten, obwohl nun die anderen Dienststellen der VÜB nur nach längerer Fahrt, zum Teil erst nach einer Tagesreise, zu erreichen waren.

Im Laufe der Zeit erhöhte sich zunächst mit dem Verwaltungsaufwand auch die Zahl der Mitarbeiter der VÜB, während heute immer mehr Aufgaben mit dem selben Personalbestand in immer kürzerer Zeit bewältigt werden müssen. Mit der Neugliederung der ihr nachgeordneten Dienststellen im Jahre 1964, d. h.: mit der „Geburt“ der VÜB in der Form, wie sie hinsichtlich der Überwachung des Autobahnverkehrs heute noch, also seit 25 Jahren, besteht, wurde die unveränderte Bereitschaftsführung statt für drei nun schlagartig für sechs Dienststellen zuständig, darunter 3 sog. Verkehrsüberwachungsstationen (VÜST) für die Betreuung der Verkehrsteilnehmer in den Landkreisen.

Nach der Aufstellung der Polizeihubschrauberstaffel „Westfalen“ und der Polizei-autobahnstationen Lüdenscheid, Freudenberg, Witten-Ost, Witten-West sowie Soest und Haaren hatte sie später bis 1975 immerhin zwölf Dienststellen zu führen. Das wirkte sich auch planstellenmäßig aus: Die Stelle des Leiters der VÜB wurde in eine Funktion des höheren Dienstes umgewandelt, und Stellen des mittleren Dienstes wie für einen Angestellten in der Unfallauswertung kamen hinzu. Schließlich wurde der VÜB noch ein Fotolabor angegliedert. Im Jahre 1970 versahen bei der Bereitschaftsführung POR Wolper, PK Hochmanski, PHM Klappert, PHM Blüggel, PHM Kerner, POM Brüggemann und Reg.-Ang. Fr. Werlitz sowie im Fotolabor Frau Wolf und Frau Schmidt, Dienst.



PD Alexandre seit 1964 VÜB-Leiter.

1975 wurden die Verkehrsüberwachungsstationen, deren z. T. weiß gekleidete Beamte durch ihr häufig überraschendes Auftreten in den Landkreisen „Weiße Mäuse“ gleichermaßen gefürchtet und beliebt waren, aufgelöst und fast die Zustände von vor 1964 wieder erreicht. Damit wurde eine Entwicklung eingeleitet, deren Auswirkungen bei Verkehrsexperten auch heute noch umstritten sind.

Taktische Überlegungen und eine Entscheidung des IM NW führten 1976 zur Verlegung der Bereitschaftsführung nach Hagen in das neue Dienstgebäude des dortigen Polizeipräsidenten. Seitdem befindet sich die VÜB auch beinahe in der geografischen Mitte ihres Zuständigkeitsbereiches.

Es folgte die Zusammenlegung von Polizeiautobahnstationen (PAST): aus Kamener Kreuz (vormals Altenböge) und Beckum wurde Kamen, aus Witten-Ost und Witten-West wurde Dortmund und aus Soest und Haaren wurde Anröchte. Durch das Bilden von zwei Abschnitten als Zwischenebene erhielt die VÜB im Jahre 1976 einen neuen Unterbau, die im Jahre 1983 der Reduzierung des Stellenplanes zum Opfer fiel.



POR Hochmanski

Die Aufgaben der VÜB sind seit 1964 ständig gewachsen, die Anzahl der Verkehrsunfälle vervielfältigte sich, neue Überwachungsbereiche kamen hinzu, neue Tätigkeiten, wie der Schutz von Atomtransporten oder die Kontrolle anreisender Gewalttäter zu Demonstrationen, mußten übernommen werden; die Anzahl der Bediensteten, die vielfältige Aufgaben im Außendienst wahrzunehmen haben, hat sich kaum verändert. Die Alten, inzwischen im Ruhestand, haben an die Jüngeren weitergegeben: „Alles kommt irgendwann mal wieder!“



Die heutigen Angehörigen der Bereitschaftsführung: PD Alexandre, POR Hochmanski, EPHK Wagenknecht, PHK Kallweit, PHK Blümel, PHM Kerner, PHM Grothe, POM Steinke, Reg.-Ang. Krause und Reg.-Ang. Frau Blania.

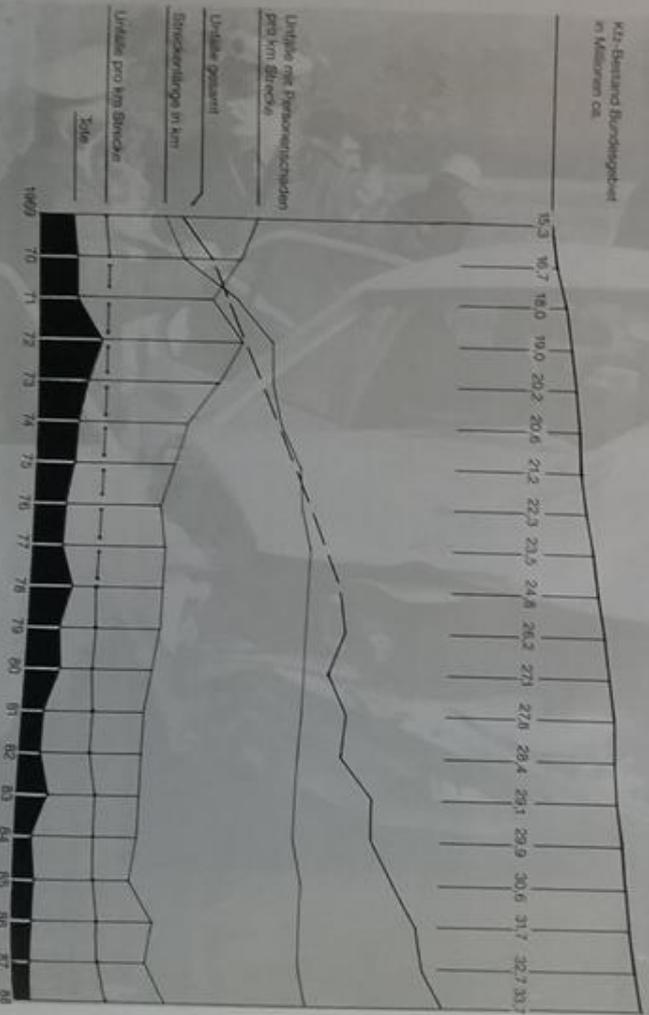
Sie werden wohl bald die Koffer packen: Ein „Rückzug“ nach Arnberg steht in absehbarer Zeit ins Haus. Was dann folgt? Das weiß heute niemand. Aber: Stillstand ist Rückschritt!
Hochmanski, POR

„Verkehrsunfälle im Spiegel der Zeit“

Jahr	Tote	Unfälle gesamt	Unfälle pro km Strecke	Unfälle mit Personenschaden pro km Strecke	Beschädigte in Mio.
1969	26	2305	11,09	3,8	213,2
1970	42	2871	11,86	3,4	242,0
1971	52	keine Angaben		2,9	300,3
1972	106	keine Angaben		3,4	369,2
1973	84			3,0	389,2
1974	67			2,6	406,8
1975	65			2,3	435,9
1976	53			2,1	439,6
1977	52			2,2	460,9
1978	69	6136	11,14	2,2	460,9
1979	53	5281	11,40	2,2	460,9
1980	57	5031	10,91	2,1	460,9
1981	38	6317	11,57	2,0	460,9
1982	36	6269	11,00	2,0	465,8
1983	54	5810	12,74	2,0	465,8
1984	28	5881	12,90	2,0	455,8
1985	36	6218	13,12	1,9	473,8
1986	34	6632	13,91	2,3	476,7
1987	30	6723	14,10	2,2	476,7
1988	29	7398	15,30	2,5	480,4

Angaben nach Unterlagen der VDB Arnsberg

KV-Bestand Bundesgebiet in Millionen km



Bestand an Kraftfahrzeugen im Bundesgebiet gemäß statistischer Mitteilung des Kraftfahr-Bundesamtes Heft 9, Spalte 7, Stand 1. Juli 1988

Neue, schärfere Gesetze sind für sich allein kaum ein geeignetes Instrument zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, wenn das Risiko, entdeckt zu werden, so gering bleibt, wie es z. Zt. ist, und darüber hinaus die Beweisanforderungen bei den Massendelikten viel zu hoch angesetzt werden.

In diesem Zusammenhang sei auf die Entwicklung der Rechtsprechung zur Geschwindigkeitsmessung durch Nachfahren oder zum zu schnellen Fahren bei Nebel, Eis, Schnee und Regen hingewiesen. Andere gesetzliche Regelungen, wie z. B. die, die den Transport von Gefahrgut regeln, sind so überdurchschnittlich, daß selbst die mit ihrer Vorbereitung befaßten Stellen den Wirrwarr kaum mehr überblicken können, geschweige denn, daß der Streifenbeamte sie kennen und in ihrer Vielfalt anwenden kann.

Eine Verbesserung der Verkehrsmoral kann nicht ohne eine intensive Präsenz der Polizei erzielt werden. Das wiederum bedeutet auch, daß die Verkehrsüberwachung auf den Autobahnen des Landes in verstärktem Maß nach einheitlichen Konzepten erfolgen muß und die Intensität von Maßnahmen nicht von der Zugehörigkeit eines Überwachungsabschnittes zu dieser oder jener VUB abhängig ist. Die Verflechtung des Schnellstraßennetzes erfordert im Gegensatz zu den früheren Jahren auch außerhalb der Hauptreisezeiten fast täglich überörtliche Verkehrslenkungsmaßnahmen. Solange diese von zivilen Stellen veranlaßt und verantwortet werden, führt das zu unterschiedlichen Einschätzungen gleichgelagerter Situationen und wirkt sich im Endeffekt nachteilig für den Betroffenen, den Verkehrsteilnehmer, aus.

Mit der geplanten Einrichtung von Verkehrsleitzentralen bei den Regierungspräsidenten Arnsberg und Köln wurde ein richtiger und zukunftsweisender Schritt vollzogen. Hier wird für die Autobahnpolizei künftig in akuten Fällen in Verbindung mit den Leitstellen bei den RP Köln und Arnsberg eine Verkehrsbeeinflussung möglich sein, die sich günstig auf das Verkehrsgeschehen auswirken dürfte.

An die Stelle des Begriffs „Verkehrsüberwachungsbereitschaft“, der formell und vom Inhalt her nicht mehr zutreffend ist, könnte, wie oben bereits einmal eingeflossen, die VUB in Autobahnpolizei umbenannt werden. Ein entsprechender Antrag liegt dem Innenminister bereits vor.

Nachzudenken ist nach einem bereits erfolgten Versuch über neue Formen der Fahndung und Kriminalitätsbekämpfung auf der BAB, Vielleicht könnte einmal erprobt werden, ob durch die Verwendung eines Kriminalbeamten g. D. als Verbindungsbeamter zu den Abteilungen K der Kreispolizeibehörden und zum LKA mehr kriminalpolizeiliche Erkenntnisse in den Bereich der Fahndung nach Straftätern und Sachen gelangen könnten.

Die Fortbildung der Beamten der Autobahnpolizei sollte zentral in Form von Seminaren geregelt werden, um die übrigen Führungskräfte von dieser Mehrbelastung zu befreien, denn ein guter Dienststellen- oder Sachgebietsleiter ist nicht immer ein qualifizierter Fachlehrer für bestimmte spezifische Lehraufgaben.

Für die Bewertung der Anzeigen und Verkehrsunfälle des gesamten Zuständigkeitsbereichs könnte eine zentrale Anzeigen- und Unfallbearbeitung eingerichtet werden. Die Tätigkeiten erfolgen in der Regel nach einem standardisierten Programm, so daß gerade an dieser Stelle künftig die ADV vermehrt und effizient eingesetzt werden kann.

Da das Durchschnittsalter der auf der Autobahn durchgehend Wechseldienst vershenden Beamten erheblich höher liegt als bei den Kreispolizeibehörden und ein geregelter Austausch aufgrund des bestehenden Versetzungssystems und der vorhandenen Integrationsprobleme sowohl im gehobenen Dienst als auch im mittleren Dienst in den nächsten Jahren unmöglich erscheint, könnten Möglichkeiten in Erwägung gezogen werden, die Autobahnpolizei aus folgenden Gründen durch Spezialeinheiten erheblich zu verstärken:

Den Regierungspräsidenten könnte neben den Kreispolizeibehörden die Überwachung des Bundesfernstraßennetzes mit Spezialkräften im Hinblick auf den EG-Binnenmarkt wieder übertragen werden. Dies würde zu einer erheblichen Entlastung der Verkehrsdienste der KPB führen.

Ein großer Vorteil wäre in diesem Zusammenhang die Lösung der Probleme der Beamten, die durch Austausch nicht mehr bis zum 60. Lebensjahr auf der Autobahn durchgehenden Wechseldienst zu versehen brauchten. Diese Humanisierung der Arbeitsbedingungen wäre ein großer sozialer Fortschritt.

Die vorgestellten Gedanken zur künftigen Wahrnehmung polizeilicher Aufgaben im Autobahnbereich sollen keinesfalls das „non plus ultra“ darstellen. Sie sollen lediglich auf die Notwendigkeit zur Innovation hinweisen und einen Anreiz zur Diskussion über ein Thema bieten, das uns im Zuge fortschreitender Technisierung und Automatisierung im Bereich der Verkehrsüberwachung, -regelung und -lenkung dringend angeht. Die nächsten 25 Jahre liegen vor uns, darum packen wir's an.

Hochmanski, POR / Köhler, LPD

Entwicklung der Straßenverkehrstechnik und Sicherheit auf den Autobahnen.

Die Autobahnen sind heute die sichersten Straßen; sie sind rund 4 mal sicherer, als alle außerörtlichen zweispurigen Straßen. Diese größere Sicherheit gegenüber anderen Straßen ist neben straßenbaulichen Besonderheiten, wie Anbau- und Kreuzungsfreiheit sowie Trennung der Fahrtrichtungen, auch die Folge der ständigen Verbesserung der verkehrstechnischen Ausstattung sowie der Intensivierung Verkehrssicherheitsarbeit.

Die Entwicklung der Straßenausstattung und Sicherheit der Autobahnen war in den vergangenen zweieinhalb Jahrzehnten im wesentlichen durch:

- Passive Schutzeinrichtungen wie Schutzplanken,
- Baustellensicherung,
- Straßenmarkierung,
- Maßnahmen zur Verhinderung von Falschfahren,
- neue Markierung von Autobahnkreuzen,
- Autobahnwegweisung,
- Autobahnnummer und Europastraßennummer
- Verkehrszählung,

geprägt.

1. Verkehrsbeeinflussung

Die Entwicklung des Verkehrsaufkommens auf den Bundesfernstraßen zeigt, daß auch in Zukunft trotz des weiteren Aus- und Neubaus mit erheblichen Störungen gerechnet werden muß. Um die Auswirkungen dieser Störungen, die mit instabilem Verkehrsfluß und Unfällen verbunden sind, in Grenzen zu halten, wurden in den letzten Jahren eine Reihe von Verkehrsbeeinflussungsanlagen installiert, einige weitere Projekte sind in Vorbereitung.

Maßnahmen zur Verkehrsbeeinflussung auf Autobahnen zielen im wesentlichen auf

- die Erhöhung der Sicherheit durch verkehrsflußstabilisierende Maßnahmen,
- die Erhöhung der Sicherheit durch Warnung vor besonderen Gefahren (z. B. Nebel, Glätte),
- die Steigerung der Leistungsfähigkeit des Netzes durch Umlenkung von Verkehrsströmen auf weniger belastete Alternativrouten,
- die Minimierung der Reisezeiten,
- die Minimierung der Umweltbelastung durch den Verkehr.

Nach dem räumlichen Umfang der Auswirkungen lassen sich die Verkehrsbeeinflussungsanlagen in drei Gruppen einteilen

- punktuelle Maßnahmen
(z. B. Nebelwarnung im Bereich einer Flußniederung, Fahrstreifenzuteilung in Knotenpunkten),
- linienbezogene Maßnahmen
(z. B. verkehrsabhängige Beeinflussung eines störanfälligen Autobahnbereiches, Nebelwarnung in einem besonders gefährdeten Autobahnbereich),
- netzbezogene Maßnahmen
(z. B. in Abhängigkeit von der jeweiligen Verkehrsbelastung, Umlenkung von Verkehrsströmen auf Alternativrouten).