

DP

DEUTSCHE POLIZEI

01/26

Das Magazin
der Gewerkschaft
der Polizei



Straßenverkehr

Arbeitsplatz in der Gefahrenzone





Wir schützen Beschützer.

Unsere leistungsstarken Versicherungen für die Polizei.

Es hat sich viel getan, seit SIGNAL IDUNA vor über 110 Jahren gegründet wurde. Eins ist immer geblieben: Unser Anspruch, als Gemeinschaft füreinander einzustehen. Vor allem durch unseren Spezialversicherer, die Polizeiversicherungs AG, kannst Du Dich auf maßgeschneiderte Versicherungslösungen verlassen.

PVAG
Die Polizeiversicherung

DAS GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN VON



Gewerkschaft
der Polizei

SIGNAL IDUNA



Profiberatung in Deiner Nähe

PVAG Polizeiversicherungs-AG

Joseph-Scherer-Straße 3
44139 Dortmund

Telefon 0231 135-2551
polizei-info@pvag.de
www.pvag.de



Kontaktdaten scannen!

Titel

Vorschau: 64. Verkehrsgerichtstag in Goslar



- 6 Sicherheit, Recht und Mobilität
- 12 Aufregen hilft nicht
- 14 Cannabis-Update
- 16 Arbeitsplatz in der Gefahrenzone

- 20 Wir stoßen an Grenzen
- 24 Prävention oder verschärfte Regeln?
- 26 Fortschritt oder Feigenblatt?

Schwerpunkt Tarif

Erste Tarifrunde: Arbeitgeber blockieren



- 2 Demos mit klarer Ansage

Innenleben

- 5 Paukenschlag!
- 23 In Gedenken
- 29 Verbindlicher Gesundheitsschutz
- 30 Waschmaschine der Seele
- 31 „Mir stockte der Atem!“ (Teil 1)

Ausgesprochen

- 27 Gefährliches Privileg

Termin

- 32 „Schifoan“ um die Wette

- 32 **Zu guter Letzt**
- 32 **Impressum**



**Gewerkschaft
der Polizei**
Bundesvorstand

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

im Namen des Bundesvorstandes wünsche ich Euch allen ein gutes, gesundes und sicheres Jahr 2026. Dieser Wunsch zielt direkt auf den Schwerpunkt dieser Ausgabe. „Arbeitsplatz in der Gefahrenzone“ lautet der Titel und verdeutlicht, wie unsicher die Arbeit der Kolleginnen und Kollegen im Kontext der polizeilichen Verkehrsüberwachung ist. Mit der Januar-DP setzen wir unsere Reihe fort, jeweils vor dem traditionellen Verkehrsgerichtstag in Goslar Ende Januar, dem Thema „Straßenverkehr“ Vorfahrt zu gewähren.

Als für „Verkehrspolitik“ und den Bundesfachausschuss (BFA) Verkehr zuständiges Mitglied des Geschäftsführenden GdP-Bundesvorstandes liegt mir die polizeiliche Verkehrsüberwachung, auch aus ehemals dienstlicher Perspektive, in jeder Hinsicht sehr am Herzen. Ich freue mich, dass die Autoren des umfangreichen DP-Titels unsere gewerkschaftlichen Positionen und unser GdP-Engagement so klar und überzeugend darstellen. Und allerorten schwingt in den Texten mit: Wir müssen den polizeilichen Arbeitsplatz Straßenverkehr viel, viel sicherer machen.

Selbstverständlich hat auch die „Vision Zero“ auf die Höhe des Risikos der Einsatzkräfte draußen einen unmittelbaren Einfluss. Je sicherer der Straßenverkehr, desto sicherer ist unser Arbeitsplatz. Als GdP werden wir daher die Politik in die Pflicht nehmen, das Notwendige und Mögliche zu tun. Ja, da ist noch viel Luft nach oben. Ihr, liebe Kolleginnen und Kollegen, erlebt dies täglich.

**Michael Mertens, stellvertretender
GdP-Bundesvorsitzender, zuständig
für die Verkehrspolitik.**



GdP/Herschelmann

Es war, freundlich ausgedrückt, eine unglückliche Entscheidung des Gesetzgebers, Cannabis-Konsumenten einen höheren Grenzwert zuzugestehen. Es ärgert mich, dass trotz aller Warnhinweise damit falsche, womöglich fatale Anreize geschaffen wurden. Klar ist: Wenn wir über Cannabis debattieren, reden wir ebenso über den Alkohol, weitere Drogen und Medikamente. Wer berauscht ist, gehört auf das Sofa oder ins Bett, bestimmt nicht hinter das Lenkrad!

Ohne zu viel verraten zu wollen, steht bald ein neues „Verkehrspolitisches Programm“ der GdP an. Das wurde Zeit. Gut also, dass der vergangene Bundeskongress einen BFA Verkehr beschlossen hat. Dieser hat prompt angefangen zu liefern, und mit seinem Vorsitzenden Ringo Drews, den ich stellvertretend für das Gremium nenne, sind die richtigen Kolleginnen und Kollegen dort dabei. Ihr verschafft der polizeilichen Verkehrsüberwachung wieder den Stellenwert, der ihr gehört. Danke. ■



ERSTE TARIFRUNDE: ARBEITGEBER BLOCKIEREN

Demos mit klarer Ansage

Zalreiche Kolleginnen und Kollegen haben Anfang Dezember den Arbeitgebern anlässlich der ersten Runde der Tarifverhandlungen für die Beschäftigten des öffentlichen Dienstes der Länder einen lautstarken Empfang bereitet. Gleichzeitig verschafften die Demonstrierenden den Verhandlern der öD-Gewerkschaften einen soliden Rückenwind für die erwarteten schwierigen Gespräche.

Redaktion



LÖHNE RAUF
— SONST ZAHL' —
ICH DRAUF.

„Wir benötigen eine Lohnerhöhung, die bei uns wirklich etwas verbessert“, verdeutlichte GdP-Tarifvorstand Christian Ehringfeld in Berlin. Im Hintergrund: GdP-Bundesvorsitzender Jochen Kopelke.

Den Auftakt der Ländertarifrunde in der Berliner Landesvertretung Baden-Württembergs nutzen die Gewerkschaften dazu, ihre Ende November veröffentlichten Forderungen in aller Deutlichkeit zu untermauern. Wenig überraschend blockte die Tarifgemeinschaft deutscher Länder (TdL) erst einmal ab. TdL-Verhandlungsführer und Hamburgs Finanzsenator, Dr. Andreas Dressel, bemühte die klamme Kassenlage der Länder, um den Forderungen von ver.di, GEW, IG BAU und der GdP die Nichtfinanzierbarkeit zu attestieren, und sprach von weltfremden, geradezu astronomischen Ansprüchen. Am Ende folgten die Arbeitgeber ihrer bereits zuvor verbreiteten Ankündigung, noch kein Angebot vorlegen zu wollen. Verhandlungserfahrene Teilnehmende der Arbeitnehmervertretungen ließen sich dennoch nicht ins Bockshorn jagen. Erste Runden hätten „halt ihre spezielle Tradition“, auch wenn auf diese verzichtet werden kann. Trotzdem ignorierten die Arbeitgeber damit die Lage der Beschäftigten und ließen





Die Arbeitgeberseite gesellte sich für kurze Zeit zu den Demonstrierenden.



Eine gute „Hundertschaft“ GdP-Demonstrierender machte klare Ansagen.



Dieses Bild sagt mehr als Worte.



Bremens GdP-Chef Nils Winter im Interview.

gerade zu Beginn der Verhandlungen das wichtige Zeichen für mehr Wertschätzung gegenüber den Beschäftigten vermissen.

„Bei der zweiten Verhandlungsrunde erwarten wir ein Angebot ohne Mogelpackung und ohne Hinhalte-Taktik“, betonte GdP-Tarifchef und -Bundesvize Christian Ehringfeld vor dem Treffen mit den Arbeitgebern und bekräftigte: „Wir benötigen eine Lohnerhöhung, die bei uns wirklich etwas verbessert.“ Ehringfeld bekräftigte die entschlossene Haltung der Arbeitnehmerseite: „Ohne gute Bezahlung gibt es keinen guten öffentlichen Dienst. Insbesondere die Spezialistinnen und Spezialisten in den Polizeien wie IT-Fachkräfte und Forensiker benötigen attraktive Rahmenbedingungen. Sonst wandern sie ab. Das gilt prinzipiell für den gesamten Tarifbereich der Polizei. Diese Beschäftigten bilden das wichtige Rückgrat des Vollzugs.“ Auch seien steigende Belas-

tungen durch ständig komplexer werdende Aufgaben hinzugekommen. „Das heißt: Wir müssen mehr können, müssen mehr wissen, haben mehr Druck und tragen mehr Verantwortung. Gute Polizei geht nicht zum Discountpreis.“ Nur mit guten Löhnen bestehe man den Wettbewerb mit der Wirtschaft um qualifizierte Kräfte und den Nachwuchs.

Demonstriert wurde ebenfalls in Bremen. Dort begann die Tagung der Innenminister der Länder (IMK). Mehr als 150 Demonstrierende der Gewerkschaft der Polizei verdeutlichten, dass jede Tarifverhandlung auch eine Besoldungs- und Versorgungsverhandlung ist. Grundsätzlich werden die Bezüge beamteter Polizeibeschäftigter im Nachgang eines neuen Tarifabschlusses angepasst. Mit Blick auf die letzten Besoldungsurteile am Bundesverfassungsgericht, die gestiegenen Lebenshaltungskosten sowie den Anstieg der Altersabsicherungen und Versicherungskos-

ten sind nun also die Dienstherren für die Probleme und den Unmut der Beschäftigten „sensibilisiert“ worden. Lautstark forderten sie auch mehr Personal und Investitionen in die Sicherheitsbehörden.

Unter dem Motto „Löhne rauf, sonst zahle ich drauf“ fordert die GdP gemeinsam mit den öD-Gewerkschaften eine Erhöhung der Tabellenentgelte um 7 Prozent, mindestens aber um 300 Euro monatlich. Zudem eine Erhöhung der Ausbildungsentgelte um 200 Euro monatlich, die Erhöhung aller Zeitzuschläge in Paragraph 8 Abs.1 TV-L um 20 Prozentpunkte, eine Laufzeit (außer Zeitzuschläge) von 12 Monaten sowie die zeit- und inhaltsgleiche Übertragung auf Beamtinnen und Beamte und Versorgungsempfängerinnen und Beamte und Versorgungsempfänger. Die zweite Verhandlungsrunde ist für Mitte Januar in Potsdam anberaumt. ■



KARLSRUHE ENTSCHEIDET ZU BEAMTENBESOLDUNG

Paukenschlag!

Das Bundesverfassungsgericht hat am 19. November 2025 eine weitreichende Entscheidung für Berliner Beamtinnen und Beamte getroffen. Es hatte festgestellt, dass die Besoldung in der Besoldungsordnung A in den Jahren 2008 bis 2020 verfassungswidrig zu niedrig war.

Gudrun Hoffmann

Damit knüpft das Gericht an seine im Jahr 2015 etablierte und mit Entscheidungen im Jahr 2020 verstetigte Rechtsprechung zur Verfassungskonformität der Besoldung an und entwickelt diese weiter. War bisher Bezugsgröße für das sogenannte Abstandsgebot die Grundsicherung, bemisst sich nun der Verfassungsverstoß nach dem Unterschreiten der „Prekariatsschwelle“. Diese ist unterschritten, wenn die unterste Besoldungsgruppe weniger als 80 Prozent des sogenannten Medianäquivalenzeinkommens beträgt. Das Median-Äquivalenzeinkommen ist ein statistischer Ansatz, um

die nominalen Netto-Haushaltseinkommen durch differenzierte Gewichtung nach Zahl und Alter der Haushaltsmitglieder miteinander vergleichbar zu machen. Es stellt damit nicht nur auf ein bloßes Pro-Kopf-Einkommen, sondern eben unter anderem auch auf Einsparpotenziale durch gemeinschaftliches Wirtschaften ab. Beim Unterschreiten dieser Schwelle ist von einer verfassungswidrigen Unteralimentation auszugehen. Die Abkehr von der Grundsicherung als Bezugsgröße begründet das Gericht unter anderem damit, dass sonst nicht deutlich wird, dass die Alimentation der Beamtin-

nen und Beamten und ihrer Familien etwas qualitativ anderes ist, als die staatliche Hilfe zur Erhaltung eines Mindestmaßes sozialer Sicherung und sozialer Standards für alle. Sein weiteres Prüfschema hat das Gericht ebenfalls fortentwickelt. So folgt in einem zweiten Schritt die sogenannte Fortschreibungsprüfung, in der die Entwicklung der Besoldung seit 1996 mit den verschiedenen Parametern verglichen wird. Beim Vergleich der Besoldung mit dem Tariflohnindex, der Entwicklung der Tariflöhne im öffentlichen Dienst, dem Nominallohnindex und dem Verbraucherpreisindex ist bei einer Abweichung von fünf Prozent von einem Verstoß und bei einem Verstoß gegen zwei der sogenannten Parameter von der Verfassungswidrigkeit der Besoldung auszugehen.

Klar ist, dass nun alle Besoldungsgesetzgeber aufgefordert sind, ihre Besoldung auf den Prüfstand zu stellen. Gerade der neue Referenzrahmen, den das Äquivalenzeinkommen bedingt, erfordert eine Neuberechnung. Zu sehen ist auch, dass das Gericht nicht alle momentan streitigen Aspekte aufgegriffen hat. Gerade die Anrechnung der Einkommen von Ehe- und Lebenspartnerinnen und -partnern der Beamtinnen und Beamten war nicht Gegenstand der Betrachtung. Hier sind noch weitere Verfahren anhängig, und es bleibt weiter abzuwarten, ob Karlsruhe hier mit einem weiteren Paukenschlag aufwartet, wie er Mitte November 2025 erklang. ■



”

Wir freuen uns, dass die Landesregierung dem guten Beispiel des Bundes folgt und die Polizeizulage in Sachsen-Anhalt ruhegehaltsfähig macht. Die besondere Verantwortung und Gefährdung von Polizeivollzugsbeamtinnen und -beamten muss beim Ruhegehalt berücksichtigt werden. Dafür hat sich die GdP eingesetzt und kann jetzt den Erfolg verkünden.

Nancy Emmel

GdP-Co-Landesvorsitzende am Rande der Tarifiedemo in Berlin Anfang Dezember





VORSCHAU: 64. VERKEHRSGERICHTSTAG IN GOSLAR

Sicherheit, Recht und Mobilität

In diesem Monat beginnt der 64. Verkehrsgerichtstag (VGT), wiederum in Goslar, eine Tradition. 1200 Expertinnen und Experten aus Justiz, Politik, Wissenschaft und Verbänden wollen aktuelle Fragen der Verkehrssicherheit analysieren und Empfehlungen entwickeln. Und die Gewerkschaft der Polizei (GdP)? Sie ist mit ihrem Bundesfachausschuss Verkehr dort vertreten. Na klar. Worüber wird in den VGT-Arbeitskreisen (AK) debattiert? Für Antworten: „Bitte folgen“.

Ringo Drews

Arbeitskreis I

Vollstreckung von Sanktionen aus Verkehrsverstößen in der EU

Der deutsche Gesetzgeber steht vor großen Herausforderungen. Aufgrund der Novelle der EU-Richtlinie zur grenzüberschreitenden Verfolgung von Verkehrsverstößen, die sogenannte EU-Crossborder-Enforcement-Richtlinie (CBE-Richtlinie 1.o), müssen bis 2028 die neuen Regelungen (CBE 2.o) zur Vollstreckung ausländischer Verkehrsbußgelder in nationales Recht umgesetzt werden. Ziel ist die deutliche Erleichterung einer EU-weiten Durchsetzung von Geldsanktionen und eine Erweiterung des verkehrssicherheitsrelevanten Deliktskatalogs. Derzeit können Geldbußen zwar länderübergreifend vollstreckt werden – allerdings in einem bürokratisch aufwendigen, häufig wenig erfolgreichen Verfahren erst ab einer Bußgeldhöhe von 70 Euro – aufgrund von EU-Recht. Durch den anfragenden Staat muss ein Vollstreckungsersuchen gestellt werden, das durch die Justizbehörde



Zudem enthält die CBE-Richtlinie eine weitere Regelung: Ab 2029 dürfen private Inkassodienstleister keine von der Richtlinie umfassten Verstöße einfordern (etwa Geschwindigkeitsüberschreitungen oder Verstöße gegen Einfahrtsverbote in Innenstädten). Der AK wird erörtern, in welchem Umfang private Inkassovertretungen bis 2029 noch tätig werden dürfen, vornehmlich vor dem Hintergrund, dass ausländische Behörden häufig auf derartige Dienstleister zurückgreifen.

Arbeitskreis II Alkoholisiert auf Fahrrädern und Pedelecs

Im Polizeidienst zeigt sich nahezu täglich, dass gesetzliche Alkoholgrenzen im Straßenverkehr von Verkehrsteilnehmenden nicht selten missverstanden werden. Während Paragraph 24a StVG (Straßenverkehrsgesetz) klare Sanktionen für alkoholisierte Kraftfahrzeugführende vorsieht, gelten diese Vorgaben nicht für Radfahrende – eine Differenzierung, die in der Praxis regelmäßig zu Fehlannahmen führt. Hoch problematisch: Der strafrechtlich relevante Grenzwert für Radfahrende liegt erst bei 1,6 Promille, obwohl bereits deutlich niedrigere Werte das Fahrvermögen erheblich beeinträchtigen können.

Mit dem wachsenden Anteil von Elektrokleinstfahrzeugen, Pedelecs und modernen Fahrrädern gewinnt daher die Frage an Bedeutung, welches Gefährdungspotenzial von alkoholisierten Nutzenden dieser Verkehrsmittel ausgeht und wie diese Risiken im Verhältnis zu anderen Verkehrsarten zu bewerten sind. Der AK wird daher die aktuelle Rechtslage analysieren. Zu klären sein wird, ab welchem Alkoholgrenzwert für die genannte Gruppe ein erhebliches Gefährdungspotenzial besteht. Ferner steht zur Diskussion, ob die unterschiedliche Behandlung von Kraftfahrzeugführenden und Rad- oder Pedelec-fahrenden bei der Sanktionierung angesichts der jeweiligen Risiken noch sachlich gerechtfertigt ist.

Arbeitskreis III Unfallrisiko Ablenkung am Steuer durch Handy & Co.

Ablenkung gilt weiterhin als eine der gefährlichsten Unfallursachen. Studien belegen, dass ein Großteil der Fahrzeugführenden digitale Geräte regelmäßig während der Fahrt bewusst nutzt – trotz Verbots und drohender Bußgelder. Längst geht es nicht mehr nur um das klassische Telefonieren: Nachrichten, Videos, soziale Netzwerke und sogar Livestreams („IRL-Streams“) werden während der Fahrt konsumiert oder produziert. Die Folgen: ein deutlicher Verlust der Aufmerksamkeit und Unfallrisiken mit teils

gravierenden Konsequenzen. Als schwierig gestaltet sich jedoch der Nachweis solcher Verstöße.

Der AK dürfte erörtern, welche Maßnahmen seitens des Gesetzgebers und der Automobilindustrie geeignet sind, diese Unfälle zu reduzieren. Wichtige Rollen spielen dabei ebenso Aufklärung und Prävention wie die Angemessenheit der aktuellen Rechtsfolgen.

Parallel dazu gewinnt die Debatte um sogenannte Monocams an Bedeutung. Die Einzelkameras erfassen automatisiert durch die verbotswidrige Nutzung elektronischer Geräte erkennbare Ablenkungsverstöße – weshalb diese oft als „Handy-Blitzer“ bezeichnet werden. Während die Technologie in den Niederlanden bereits etabliert ist, hat Rheinland-Pfalz Anfang 2025 als deutscher Vorreiter grünes Licht für eine Einführung gegeben. Neben der konsequenten Ahndung soll die Technik eine präventive Wirkung entfalten; entsprechende Hinweisschilder machen Verkehrsteilnehmende auf die Überwachung aufmerksam.

Angesichts des Eingriffs in Persönlichkeitsrechte sollte sich der AK zudem mit der Frage auseinandersetzen, ob die geltenden gesetzlichen Regelungen ausreichen oder ob für den Einsatz der Monocams eine explizite Rechtsgrundlage geschaffen werden muss.

Arbeitskreis IV Schadensersatz bei unfallbedingtem Ausfall eines Fahrzeugs

Weniger BFA-relevant ist die Frage, wie es um Schadensersatzansprüche von Geschädigten nach einem Unfall, während der Reparatur oder bei der Beschaffung eines Ersatzfahrzeugs steht. „Ist das von der Rechtsprechung entwickelte bisherige System des Schadensersatzes bei unfallbedingtem Ausfall eines Kraftfahrzeugs noch zeitgemäß?“ Unter anderem dieser Frage wird sich der Arbeitskreis IV widmen.

Arbeitskreis V Reparatur von Unfallschäden mit Gebrauchtteilen

Die Reparatur mit gebrauchten Kfz-Ersatzteilen, die sogenannte „zeitwertgerechte“ Reparatur, ist nicht neu, aber hierzulande noch immer kein Standard. Bereits im Rahmen des 37. Deutschen Verkehrsgerichtstages im Jahr 1999 wurde durch den AK „Kfz-Reparatur mit Gebrauchtteilen“ die Empfehlung ausgesprochen, dass es aus ökologischen und ökonomischen Gründen sinnvoll sei, die Kfz-Unfallreparatur mit gebrauchten Ersatzteilen auch beim Versicherungsschaden einzusetzen. Obwohl in anderen Ländern bereits seit vielen Jahren eine vernetzte Infrastruktur aus Recyclern, Werkstätten und Versiche-

geprüft wird. Erst, wenn die Voraussetzungen erfüllt sind (etwa die Mindesthöhe des Bußgeldes), wird der Bußgeldbescheid über die Behörden im Wohnsitzstaat vollstreckt.

Bisher blieben unter der CBE 1.0 die Hälfte aller Bußgelder trotz Zustellung unvollstreckt. Ferner mangelte es an ausreichender Zusammenarbeit bei Nachermittlung und Vollstreckung.

Der Arbeitskreis wird sich insbesondere damit beschäftigen, welche Herausforderungen bei der Umsetzung in nationales Recht bestehen: zu niedrige nationale Bußgeldhöhen als Vollstreckungshürde, unterschiedliche rechtliche Einstufung des Deliktskatalogs in der jeweiligen nationalen Gesetzgebung. Und hauptsächlich, es umzusetzen, den Fahrzeugeigentümer/Fahrzeughalter zur Zusammenarbeit mit den Behörden bei der Ermittlung der haftbaren Person im Einklang mit dem nationalen Recht des betreffenden Mitgliedstaates zu verpflichten. Und dies in Einklang mit dem geltenden Schuldrecht – Halterverantwortlichkeiten für den fließenden Verkehr – zu bringen.

ern besteht und die Akzeptanz bei den Autofahrern hoch ist, ist Deutschland in dieser Sache kaum einen Schritt vorangekommen. Auch dieser AK wird vom GdP-BFA Verkehr von außen verfolgt.

Arbeitskreis VI Überhöhte Anforderungen bei der Führerscheinprüfung?

Anders sieht es in diesem AK aus: Der Führerschein hat hierzulande in den vergangenen Jahren an Popularität gewonnen. Erstmals lag die Anzahl an Fahrprüfungen im Jahr 2024 bei über zwei Millionen. Erheblich zugenommen haben jedoch auch die Durchfallquoten – sowohl bei der theoretischen als auch bei der praktischen Fahrprüfung. Studien des TÜV-Verbands zeigen, dass im Jahr 2024 etwa 45 Prozent der Fahrschüler die Theorieprüfung zur Fahrerlaubnisklasse B sowie die praktische Prüfung von rund 37 Prozent nicht bestanden hatten.

In Städten liegt die Durchfallquote höher als auf dem Land. Ältere Fahrerlaubnisbewerberinnen und -bewerber fallen häufiger durch, ebenso Personengruppen, in deren Familien kaum Auto gefahren wird, es also mut-

maßlich an „Beifahrerpraxis“ mangelt. Laut TÜV ist die Prüfungsangst einer der größten Faktoren. Eine Folge dessen ist sicherlich der starke Zuwachs an Betrugsversuchen. Im vergangenen Jahr kostete der Weg bis zur Fahrerlaubnis zwischen 2500 und 4500 Euro, abhängig von der Region und der Fahrschule. Aus diesen Gründen werden Fahrstunden auf das Minimum reduziert, was die Erfolgsaussichten schmälert.

Die Fahrschul Ausbildung umfasst nun aber auch mehr als die reine Praxisvermittlung und Fahrprüfungen: Sie schließt auch die Ausbildung von Fahrlehrern und Prüfern sowie die Fahrschulüberwachung ein. Zu berücksichtigen sind europäische und nationale Vorgaben, Erkenntnisse wissenschaftlicher Studien sowie die Interessen betroffener Personen und Institutionen. Dieses komplexe System ist in der Gesamtheit zu betrachten. Es muss kontinuierlich angepasst werden, um eine hochwertige Fahranfängerausbildung sicherzustellen, ohne dass es zulasten der Verkehrssicherheit geht.

Dem wird sich der AK widmen, und ferner klären, ob die derzeitigen Prüfungsformen überhaupt noch zeitgemäß sind und welche weiteren Maßnahmen denkbar sind.

In diesem Kontext werden sowohl die Wirkungen eines Stufenführerscheins für Fahranfänger auf die Verkehrssicherheit zu diskutieren sein als auch Lösungsansätze, wie sich die Bezahlbarkeit des Fahrunterrichts für Fahrschüler mit Qualität und Sicherheit vereinbaren lässt: faire Preisgestaltung, klare Lernpfade, investierte Qualität (ausgebildete Lehrer, sichere Fahrzeuge, gute Begleitung) und soziale Unterstützungsmechanismen. Kompromisse zulasten der Verkehrssicherheit dürfen jedoch nicht eingegangen werden.

Arbeitskreis VII Mehr Verkehrssicherheit durch aussagekräftigere Unfalldaten

Bereits im Jahr 2013 wurde auf europäischer Ebene beschlossen, die Definition „Maximaler AIS Schweregrad ≥ 3 “ oder kurz „MAIS 3+“ als Grad für eine schwerwiegend verletzte Person zu verwenden. Die Grundlage ist dabei die „Abbreviated Injury Scale (AIS)“, ein anatomisches Bewertungssystem zur Klassifizierung der Schwere von Verletzungen. MAIS 3+ steht für den „Maximum Abbreviated Injury Scale“ (MAIS) Grad 3 oder höher. Es





Gewerkschaft
der Polizei



Bank
Better Banking

Konto

kostenlos¹ & easy

- + bis zu 150 € Startprämie²
- + **On Top:** 50 € für GdP-Mitglieder und ihre Angehörigen
- + kostenlose Visa DirectCard³ (Ausgabe einer Debitkarte)
- + weltweit gebührenfrei Geld abheben³
- + persönlich und digital



Online eröffnen



Direkt Konto eröffnen –
in der Filiale oder online unter
bbbbank.de/gdp

¹ Voraussetzungen: Eröffnung BBank-Junges Konto mit Online-Überweisungen. Bis zur Vollendung des 30. Lebensjahres kostenfrei. Danach erfolgt die Umwandlung in ein Girokonto mit monatlichem Kontoführungsentgelt i. H. v. 2,95 Euro, girocard (Ausgabe einer Debitkarte) 11,95 Euro p. a. ² Voraussetzungen: Neukunde (kein Girokonto in den letzten 24 Monaten), 25,- Euro für die Eröffnung eines BBank-Girokontos. Bis zur Vollendung des 30. Lebensjahres kostenfrei. Ab Vollendung des 30. Lebensjahres: mtl. Kontoführungsentgelt i. H. v. 2,95 Euro, girocard 11,95 Euro p. a. Weitere 125,- Euro Startprämie bei drei monatlichen Geldeingängen von jeweils mindestens 500,- Euro und insgesamt zwei Lastschriftabbuchungen innerhalb der ersten drei Monate nach Kontoeröffnung. Die Auszahlung kann nach Erfüllung der Bedingungen bis zu 8 Wochen dauern und erfolgt auf das eröffnete BBank-Girokonto. Änderungen, Anpassungen oder Beendigung des Angebotes bleiben vorbehalten. Start der Aktion: 03.11.2025. ³ Visa DirectCard (Ausgabe einer Debitkarte) ab 18 Jahren möglich; bonitätsabhängig. Bis zur Vollendung des 30. Lebensjahres 0,- Euro p. a. danach 18,- Euro p. a. 36 Freiverfügungen am Geldautomaten pro Abrechnungsjahr; jede weitere Verfügung 1,50 Euro. Gegebenenfalls wird durch den Geldautomatenbetreiber ein (zusätzliches) Entgelt erhoben.



Mit dem wachsenden Anteil von Elektrokleinstfahrzeugen, Pedelecs und modernen Fahrrädern gewinnt die Frage an Bedeutung, welches Gefährdungspotenzial von alkoholisierten Nutzenden dieser Verkehrsmittel ausgeht und wie diese Risiken im Verhältnis zu anderen Verkehrsarten zu bewerten sind.

bedeutet, dass eine Person eine oder mehrere Verletzungen erlitten hat, die als schwerstverletzt/lebensbedrohlich eingestuft werden. In Deutschland hat sich seitdem nicht viel getan. Während in der amtlichen Unfallstatistik die getöteten und leicht verletzten Personen definitionstechnisch unproblematisch sind, ist die Gruppe der Schwerverletzten sehr heterogen. Nach wie vor erfolgt keine Kategorisierung nach schwerstverletzten Personen. Zu diesem Thema berichtete DP-Autor Peter Schlanstein ausführlich in der DP-September-Ausgabe 2025.

Nun wird im Arbeitskreis zu diskutieren sein, inwiefern detailliertere Daten, also auch die Darstellung von Schwerstverletzten in der Unfallstatistik, zu einer besseren Prävention führen und dadurch womöglich die Unfallzahlen reduziert werden.

Strebt man ein vollständiges Unfallallgebild an, darf die Debatte, ob auch Unfälle ohne Fahrbeteiligung wie reine Fußgänger-Alleinunfälle, etwa ein Sturz, künftig in der Unfallstatistik zu berücksichtigen sind, nicht fehlen.

Trotz des Wunsches nach einer vollumfänglichen Datenerfassung müssen selbstredend datenschutzrechtliche Aspekte berücksichtigt und eingehalten werden. Klar ist: Niemand benötigt ein neues „Bürokratiemonster“. Insbesondere für polizeiliche Einsatzkräfte muss sich der zeitliche Aufwand für die Datenerhebung in einem an-

gemessenen Rahmen halten.

Spannung verspricht das Thema, welche Rolle Künstliche Intelligenz künftig bei der Unfallaufnahme übernehmen könnte.

Arbeitskreis VIII

Wie viele und welche Drohnen verträgt der Luftraum?

Unbemannte Luftfahrtsysteme (ULS) haben sich in den vergangenen Jahren von einer technischen Spielerei zu einem festen Bestandteil moderner Infrastruktur entwickelt. Sie unterstützen landwirtschaftliche Prozesse, optimieren logistische Abläufe, leisten wertvolle Dienste im Katastrophenschutz und überwachen sensible Bereiche. Damit sind Drohnen längst auch in der Sicherheitsarchitektur angekommen. In vielen Polizeibehörden gelten sie heute als unverzichtbares taktisches Einsatzmittel, das bei der Lageaufklärung, der Gefahrenabwehr und der Ermittlungsarbeit eine zentrale Rolle spielt. Ihr Potenzial ist enorm – ebenso wie die Herausforderungen, die sich aus ihrer Integration in den bestehenden Luftraum ergeben.

Mit den neuen EU-Regelungen wurde ein Rahmen geschaffen, der den sicheren Parallelbetrieb von bemannten und unbemannten Luftfahrtsystemen ermöglichen soll. Die Ausgestaltung dieser Vorgaben obliegt nun den Mitgliedstaaten, die einen Rechtsrah-

men entwickeln müssen, der Sicherheit gewährleistet, aber gleichzeitig Innovation zulässt. Besonders relevant ist dabei die Frage, wie Drohnen technisch und organisatorisch in bestehende Kontroll- und Überwachungssysteme eingebettet werden können. Eine verlässliche Kommunikation zwischen allen Luftraumnutzern ist unerlässlich, um Kollisionen zu verhindern und effiziente Einsatzabläufe sicherzustellen. Meldepflichten leisten hierzu einen wichtigen Beitrag, können jedoch für private Anwender und Unternehmen einen erheblichen bürokratischen Aufwand bedeuten. Digitale, intuitive Lösungen bieten die Chance, diesen bürokratischen Aufwand zu reduzieren und zugleich Transparenz und Luftraumsicherheit zu erhöhen.

Fest steht, dass Drohnen den Alltag – zivil wie auch polizeilich – weiter prägen werden. Entscheidend wird sein, sie sinnvoll und sicher in bestehende Strukturen zu integrieren und dabei den notwendigen Ausgleich zwischen Regulierung und Innovationsfreiraum zu finden. ■



DP-Autor
Ringo Drews

begann im Jahr 2000 sein Polizei-Studium in der Landespolizei Mecklenburg-Vorpommern (M-V). Nach längerer Zeit im Einzeldienst und nach über vier Jahren im Innenministerium MV in verschiedenen Tätigkeiten ist er seit 2015 als Dozent an der Fachhochschule für öffentliche Verwaltung, Polizei und Rechtspflege (FHöVPR) M-V auf dem Gebiet des Verkehrsrechts in der Aus- und Fortbildung sowie des Studiums tätig. Im Januar 2024 übernahm er das Amt des Vorsitzenden im GdP-BFA Verkehr.

Investieren Sie beim Testsieger!



Jetzt scannen

Aktien

Ob Apple, Nvidia oder Ihr persönlicher Favorit – wählen Sie aus über 15.000 Aktien und investieren Sie in Ihre Zukunft.

Sparpläne

Ab 25 EUR im Monat: Schritt für Schritt Vermögen aufbauen, bei einer Auswahl von mehr als 5.000 ETF- und Fondssparplänen.

Kryptowerte

Handeln Sie 20 Krypto-Coins bei einem etablierten Broker – genau so einfach wie Aktien und ETFs.





DER VORSITZENDE DES BFA VERKEHR IM GESPRÄCH

Aufregen hilft nicht

Ein paar Minuten vor der Novembersitzung des Bundesfachausschusses (BFA) Verkehr in der Hildener Bundesgeschäftsstelle der Gewerkschaft der Polizei (GdP) bat DP den BFA-Vorsitzenden kurz rechts ranzufahren. Seinen prägnanten Vornamen „Ringo“ schenkte ihm übrigens seine Mutter als großer Fan einer Band, die jüngere Lesende gerne googeln dürfen. Im Gespräch mit unserem Kollegen Drews geht es jedoch um die polizeiliche Verkehrsüberwachung und nicht um einen der bekanntesten Songs der besagten Band: „Drive my car“.

Michael Zielasko

DP: Ringo, im Norden sagt ihr „Butter bei die Fische“. Also: Wie oft hast Du privat vergessen, Dich im Fahrzeug anzuschallen?

Ringo Drews: Noch nie. Darauf achte ich sehr, und es ist mir sehr wichtig. Der Gurt schützt Leben, das meiner Mitfahrenden und meines. Wer mit mir fährt, ist angeschnallt. Diese Einstellung sitzt tief, ganz unabhängig davon, ob ich Polizist bin oder nicht.

DP: Wie nimmst Du als Experte den Straßenverkehr wahr? Als Polizist oder Privatmann?

Drews: Aus meiner Haut komme ich tatsächlich nicht so recht. Ich bin als Polizist sozialisiert und seit 25 Jahren im Beruf. Viele Jahre war ich auf der Straße, und so nehme ich den Verkehr auch wahr.

DP: Das heißt?

Drews: Während ich fahre, sehe ich, dass Menschen zum Beispiel telefonieren, ich bekomme mit, ob jemand nicht angeschnallt ist und in welchem Zustand das Fahrzeug ist. Als Polizist und auch Dozent an der Fachhochschule für öffentliche Verwaltung, Polizei und Rechtspflege in Güstrow, Mecklenburg-Vorpommern, unterrichte ich seit vielen Jahren Verkehrsrecht. Ein Thema sind unter anderem die Bau- und Betriebsvorschriften, mit anderen Worten: das Tuning. Umbauten an Fahrzeugen entgehen mir also auch nicht. Tiefgründige Gedanken mache ich mir, wenn ich privat unterwegs bin, deshalb jedoch nicht.

DP: Denkst Du Dir manchmal, also, es wäre schon gut, wenn die Kolleginnen und Kollegen jetzt da wären?

Drews: Vielleicht im Unterbewusstsein oder wenn es gerade zu relativ vielen Verstößen kommt. Dann denke ich womöglich schon, dass es gut wäre, wenn die Fahrenden herausgezogen werden würden.

DP: Auf meinem Weg zur S-Bahn gibt es eine Radampel: 100 Rotlichtverstöße Minimum...

Drews: Wir können als Polizisten nicht überall sein. Ich bin es auch leid, mir darüber den Kopf zu zerbrechen und darüber, wie andere darüber denken. Das Problem ist der Personalmangel. Wenn Gefahrschwerpunkte erkannt werden, wird man dort stehen und

kontrollieren. So haben wir es früher auch gemacht. Zum Beispiel im Kontext des blecheren grünen Abbiegepfeils. Wir hatten in unserem Revier eine Kreuzung mit einem solchen Blechpfeil. Dort haben wir tatsächlich mit fünf Mann, also mit hohem Personalsatz, gestanden und kamen aus dem Schreiben nicht mehr raus, weil kaum einer wirklich stehen geblieben ist.

DP: Bei Stoppschildern auch geübtes Handeln.

Drews: Ja. Ein Stoppschild zu überfahren oder, nicht zu blinken, ist mittlerweile Volkssport geworden. Wenn wir Polizeibeamte alles ahnden würden, kämen wir mit unseren anderen Aufgaben jedoch nicht mehr hinterher. Und eine Verkehrskontrolle muss beweissichernd gemacht werden – mit einem hohen Personalsatz. Das ist die Realität auf unseren Straßen und die der polizeilichen Verkehrsüberwachung.

DP: Mich ärgert es, wenn beispielsweise jemand bei einer durchgezogenen Linie links abbiegt. Ich muss dann immer etwas beruhigt werden...

Drews: Es hilft doch nichts. Weißt Du: Die Energie, die ich dafür aufbringe, mich aufzuregen, wende ich lieber für etwas anderes auf, vornehmlich wenn ich privat un-

terwegs bin. Als Streifenbeamter gehst Du natürlich anders vor und hältst die Fahrzeugführer an.

DP: Wenn Du drei Wünsche für die Verkehrssicherheit im kommenden Jahr hättest, welche wären das?

Drews: Der erste, ganz klar, mehr Wertschätzung für die Arbeit unserer Kolleginnen und Kollegen auf der Straße. Das bedeutet mir viel. Häufig höre ich: Na ja, wir haben wichtigere Probleme als die Verkehrssicherheit. Das sehe ich nun nicht so. Der Zweite: Die Politik muss endlich mal in die Puschen kommen, etwa beim Verkehrssicherheitsprogramm 2030 der Bundesregierung. Darin gibt es das Bekenntnis zur Vision Zero. Noch immer verfügen wir nicht über ein detaillierteres Unfalllagebild. Wir wissen nicht, wie viele Schwerstverletzte zu beklagen sind. Schwere Verletzungen werden in Deutschland derzeit sehr heterogen dargestellt. Wir fordern jedoch feinere Kategorisierungen. Das Thema wird seit über zehn Jahren diskutiert, bis heute ist nichts passiert. Es wird zwar viel geredet in der Politik, aber es passiert einfach nichts. Sehr wichtig ist mir mein dritter Wunsch: Ich möchte, dass die auf der Straße arbeitenden Kollegen gut ausgerüstet werden. Sie benötigen vorrangig mehr Schutz. Kaum jemand erkennt,

welch großen Gefahren die Beamten dort ausgesetzt sind, insbesondere auf den Autobahnen. Da muss etwas kommen, da müssen Gelder locker gemacht werden, es muss in die Risikominimierung investiert werden.

DP: Lieber Ringo, vielen Dank für das Gespräch. Diese erfüllbaren Wünsche sind wirklich nicht zu viel verlangt.



ANZEIGE

ENFORCE TAC

CONNECTING MINDS.

PROTECTING EUROPE.

NÜRNBERG, GERMANY

23. – 25.2.2026

INTERNATIONAL EXHIBITION
AND CONFERENCE FOR
LAW ENFORCEMENT AND DEFENCE

ENFORCETAC.COM

MAKE
THE FUTURE
YOUR
MISSION!Nur für Angehörige der Streitkräfte sowie von Behörden
und Organisationen mit polizeilichen oder
militärischen Sicherheitsaufgaben.NÜRNBERG
MESSE



THC, SFT, VORTESTS UND GRENZWERTE

Cannabis-Update

In der Januar-Ausgabe 2025 haben mein Kollege Ringo Drews und ich als Vertreter des GdP-Bundesfachausschusses (BFA) „Verkehr“ über die Unzulänglichkeiten der Novellierung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) berichtet. Nach 12 Monaten nun ein Update und ein erneutes Resümee zu den Auswirkungen der „Teillegalisierung“ auf den Straßenverkehr sowie ein Bericht vom jährlich stattfindenden Verkehrsseminar des GdP-Landesverbandes Nordrhein-Westfalen (NRW).

Sebastian Bernsdorf

Rechtslage: Was bisher im Verkehrsbereich geschah

Die erste Aufregung um die „Teillegalisierung“ beziehungsweise „kontrollierte Abgabe“ von Cannabis und Rechtskraft des Konsumcannabisgesetzes (KCanG) zum 1. April 2024 hat sich gelegt.

Seit August 2024 gilt zusätzlich der von 1 Nanogramm pro Milliliter (ng/ml) auf 3,5 ng/ml Blutserum erhöhte THC-Grenzwert. Mit Wirkung zum 28. August 2024 wurde die Vorschrift des Paragraphen 24a ff. StVG (Straßenverkehrsgesetz) geändert: Der Wirkstoff Tetrahydrocannabinol (THC) ist nicht mehr aufgelisteter Wirkstoff der Anlage zu Paragraph 24a StVG. Stattdessen ist in dem neuen Paragraphen 24a (1a) StVG eine Sonderregelung enthalten, wonach erst das Führen eines Kraftfahrzeugs mit 3,5 ng/ml THC im Blutserum bußgeldbewehrt ist. Im neuen Paragraphen 24a (2a) wird der THC-Konsum und der Konsum alkoholischer Getränke bußgeldbewehrt, sofern der neue THC-Grenzwert von 3,5 ng/ml überschritten ist.

Gemäß Paragraph 24c (1) 2. Alt StVG ist es weiterhin in der Probezeit und für Fahranfängerinnen und Fahranfänger unter 21 Jahren bußgeldbewehrt, die Fahrt anzutreten, obwohl man unter der Wirkung von THC steht. Hierbei ist nach wie vor auf den „Null-Toleranz“-Grenzwert von 1ng/ml abzustellen, welcher nach Rechtsprechung verfassungskonform dahingehend ausgelegt werden muss, dass sich die Wirkstoffkonzentration im Blutserum zumindest in einem Bereich bewegen muss, bei dem die Einschränkung der Fahrtüchtigkeit als möglich erscheint.

Nach der letzten Novelle (19. Juni 2025) der GGVSEB (Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt) als Gefahrgutverordnung für die Straße wurde die Teilnahme am Straßenverkehr mit kennzeichnungspflichtigen Beförderungseinheiten unter der Wirkung der Substanz THC mit bis zu 3,49 ng/ml im Blutserum verboten und die Forderung der GdP sowie des 63. Deutschen Verkehrsgerichtstages, bei Gefahrguttransporten THC-Nüchternheit festzulegen, umgesetzt – wenn auch verspätet.

Rechtsfolgen und Konsequenzen

Die zunächst aufgrund von Verdachtsmomenten oder nach positivem Urin- oder Speichelvortest durchgeführte Blutentnahme führt zum eingestellten Bußgeldbescheid, sofern die im Blutserum festgestellte THC-Konzentration nicht den genannten Wert erreicht.

Reine drogenbedingte Auffallerscheinen begründen keine Strafbarkeit – für eine Vorwerfbarkeit des Verhaltens müssen bei einem Grenzwert von unter 3,5 ng/ml Fahrunsicherheiten im Sinne des Paragraphen 315c oder des Paragraphen 316 StGB vorlie-

gen und zumindest der analytische Beweiswert von 1 ng/ml erreicht sein.

Die Mitteilung an Fahrerlaubnisbehörden für fahrerlaubnisrechtliche Maßnahmen nach dem Paragraphen 2 (12) StVG bleibt hiervon allerdings unberührt.

Vortests und Verdachtsmomente: Der Einstieg ins Verfahren

In der Praxis werden bundesweit in der Regel Speichel- und Urintests als Vortestverfahren zur Verdachtserhärtung oder Entlastung angeboten. Auch wenn eine Verdachtsgewinnung grundsätzlich über eine Befragung, körperliche Auffälligkeiten sowie einfache körperliche Tests erfolgen sollte und es nicht zwangsläufig eines Vortests bedarf, gibt dieser vielen Kolleginnen und Kollegen jedoch eine gewisse Orientierungshilfe und Rechtssicherheit – vergleichbar mit dem Alkoholvortest.

Beim beliebten Verkehrsseminar der GdP NRW in Duisburg ging es ebenfalls schwerpunktmäßig um Cannabis aus mehreren Perspektiven. André Gorgs, Lehrender im Landesamt für Ausbildung, Fortbildung und Personalangelegenheiten der Polizei Nordrhein-Westfalen (LAFPNRW), berichtete aus der polizeilichen Perspektive, während Prof. Dr. Thomas Daldrop im Anschluss über die rechtsmedizinische Perspektive referierte.

Fakt ist: Die Vortests berücksichtigen als Auslösewerte (Cut-off-Werte) die Abbauprodukte, die im Urin oder Speichel auf den aktiven Wirkstoff im Blut schließen müssen. Eine die Fahrtüchtigkeit einschränkende Wirkung kann auch da sein, wenn keine Auffälligkeiten auftreten. Dies liegt an der Bindung von THC an Rezeptoren im Körper. Nach Studienauswertungen von Prof. Daldrop konnte im Vergleich zum Blut ein 800-facher THC-Gehalt im Fettgewebe nachgewiesen werden. Dieser liegt bei Dauerkonsumenten oft auch Wochen später noch als Depot vor, wird allmählich verwertet und kann ebenfalls für Flashbacks sorgen. Ebenso anschaulich dargestellt: Die Konzentration von THC im Speichel oder Urin korreliert nicht mit der Konzentration im Blut – eine Erkenntnis zur begrenzten Aussagekraft von Vortests!

Wie verhält es sich nun mit den Vortests?

Qualitativ hochwertige Vortestmöglichkeiten sind dennoch äußerst nützlich für die polizeiliche Praxis und dienen als optimale Ergänzung neben der genauen Analyse des Fahrzeugführenden. Speichel- und Urinvortests bilden allerdings unterschiedliche Nachweiszeiten ab und sind somit aufgrund der Mannigfaltigkeit von Fallkonstellationen (Art der Droge, Menge, Toleranz des Fahrers und Konsumzeit) nicht als alleinige Vortestmöglichkeit geeignet. Die Entschei-

dung, ob, und wenn ja, welcher Test eingesetzt werden soll, muss weiterhin situationsbedingt von den eingesetzten polizeilichen Kräften getroffen werden – und immer in Relation zu den wahrgenommenen Auffälligkeiten des Fahrzeugführers gesetzt werden.

Insbesondere aufgrund der Spannbreite neuer psychoaktiver Stoffe und synthetischer Cannabinoide wie „Baller-Liquid“ ersetzt allerdings kein Vortest die Notwendigkeit der polizeilichen Einschätzung zur Erkennung von Drogenfahrten.

Diskurs über Vortests und Grenzwerte

In der DP-Januarausgabe 2025 wurde ein längerer Diskurs über die Auswirkungen von falsch-positiven Tests aufgrund des Nichterreichens von 3,5 ng/ml im Blutserum angestoßen.

Fakt ist: Aus gesellschaftlicher Sicht sind die Auswirkungen falsch-positiver Tests wegen im Nachhinein nicht notwendiger Maßnahmen (Fahrt zur Wache, Blutprobe, et cetera) zwar einschränkend. Aus Sicht der Verkehrssicherheit sind falsch-negative Tests allerdings weitaus schwerwiegender zu werten – mit fatalen, womöglich tödlichen Folgen. Der polizeilich übertragene gesetzliche Auftrag des Paragraphen 24a StVG besteht darin, einen Grenzwert zu prüfen, nicht eine aktuelle Berausung.

Zum einen straßenverkehrssicherheitsrelevanten Einfluss von Cannabis äußerte sich bereits die eingesetzte Expertengruppe des Bundesverkehrsministeriums: Eine nachgewiesene THC-Konzentration unter 3,5 ng Blutserum schließt nicht aus, dass insbesondere bei nicht an Cannabis gewöhnten Konsumenten zum Fahrtzeitpunkt ein straßenverkehrssicherheitsrelevanter Cannabis-Einfluss vorgelegen hätte.

Hierbei ist allerdings weiterhin festzuhalten, dass der gelegentliche Konsument aktuell bevorzugt wird. Dieser profitiert von der Novelle, da bei Fahrtaufnahme mit zeitnahem oder unmittelbarem Konsum während der Fahrt in der Regel auf dem kurzen Cannabis-Peak gefahren wird, aufgrund des schnellen Abfalls allerdings ein hohes Risiko besteht, dass die Konzentration bei der Blutentnahme wieder unter den neuen Grenzwert von 3,5 ng/ml fällt.

Traurige Tagesstatistik 2023: alle drei Stunden ein Toter – täglich 1000 Verletzte

Im „Pakt für Verkehrssicherheit“ hat sich die Bundesregierung verpflichtet, die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten im Sinne der Vision Zero bis 2030 um 40 Prozent zu senken.

Tag für Tag, Woche für Woche, Monat für Monat verlieren jeden einzelnen Tag acht Menschen ihr Leben – weitere etwa 1000

Personen werden verletzt. Daher erschließt sich bislang nicht, warum der Gesetzgeber, insbesondere vor dem Hintergrund der Zielsetzung der „Vision Zero“, sich durch die Anhebung des THC-Grenzwertes dem Alkohol genähert hat – und nicht den umgekehrten Weg beschritten hat.

Ausblick: verkehrspolitische Forderungen

- Die Polizei muss den neuen Anforderungen im Kontext des Erkennens rauchmittelbedingter Fahrten im Straßenverkehr gerecht werden – mittels allgemeiner Schulungen zur Erkennung von Drogenfahrten bis zu speziell ausgebildeten SFT-Beamtinnen und -beamten (standardisierte Fahrtüchtigkeitstests).
- Bei Mischkonsum von Cannabis und Alkohol im Straßenverkehr muss bei beiden Substanzen ein Null-Toleranz-Grenzwert vorliegen (Absenkung des THC-Grenzwertes auf 1 ng/ml im Paragraphen 24a (2a) StVG).
- Polizeiliche Vortestmöglichkeiten zur Erkennung von Cannabis müssen in erster Linie der Verkehrssicherheit dienlich sein, also einen möglichst strengen Grenzwert aufzeigen. Im Sinne der Vision Zero setzte sich die GdP daher weiterhin für die Rückkehr zum „Null-Toleranz“-Grenzwert von 1 ng/ml ein. Die weitere Forcierung von Feldstudien zur Entwicklung von verdachtsausschließenden Vortestmöglichkeiten mit Blick auf die verschiedenen aktuellen Grenzwerte, sowie die Beteiligung an der Entwicklung von neuen beweissicheren Untersuchungsmöglichkeiten wie der Kapillarblutentnahme müssen ergänzend vorangetrieben werden. ■



DP-Autor
Sebastian Bernsdorf

ist als Verkehrsexperte für das Land NRW im GdP-Bundesfachausschuss Verkehr vertreten sowie auf Landesebene in überregionaler und regionaler Gremienarbeit im Verkehrsbereich tätig. Er versieht seinen Dienst bei der Direktionsführungsstelle Verkehr des Polizeipräsidiums Köln.



BFA VERKEHR: EIN VERKEHRSPOLITISCHER JAHRESRÜCKBLICK

Arbeitsplatz in der Gefahrenzone

Der Straßenverkehr ist kein neutraler Raum. Für unsere Kolleginnen und Kollegen ist er täglicher Arbeitsplatz – und zugleich eine Gefahrenzone. Ob bei Unfallaufnahmen, Einsatzfahrten oder der Absicherung von Gefahrenstellen: Polizei und andere Einsatzkräfte stehen mitten im Geschehen – oft ungeschützt und unter enormem Druck. Schlechte Sicht, widrige Witterung, Lärm, Stress und Schichtarbeit verschärfen die Belastung. Unsere Kolleginnen und Kollegen riskieren dabei tagtäglich ihr Leben. Dabei verdienen sie Respekt für ihre Arbeit und bessere Schutzmaßnahmen für mehr Sichtbarkeit am Einsatzort.

Ringo Drews

Genau deshalb ist es unsere Aufgabe als Gewerkschaft, diese Realität sichtbar zu machen und die Politik zum Handeln zu bewegen. Der Bundesfachausschuss (BFA) Verkehr der Gewerkschaft der Polizei (GdP) hat im vergangenen Jahr deutliche Zeichen gesetzt – in Gesprächen mit der Politik, auf Fachkongressen und durch die Erarbeitung eines verkehrspolitischen Programms.

Politik im Gespräch – Vision Zero und klare Regeln

Zu den prägenden Terminen des Jahres 2025 zählte das Treffen mit dem Vorsitzenden des Verkehrsausschusses im Deutschen Bundestag, Tarek Al-Wazir (MdB), im September im

Berliner Paul-Löbe-Haus. Der Verkehrsausschuss ist sowohl federführend als auch beratend an Gesetzesentwürfen, Anträgen und EU-Vorlagen beteiligt und damit ein Schlüsselgremium für verkehrspolitische Themen. Seitens der GdP nahmen das für Verkehrspolitik zuständige Mitglied des Geschäftsführenden GdP-Bundesvorstandes Michael Mertens (stellvertretender Bundesvorsitzender), Sabrina Müller-Hennig (stellvertretende Vorsitzende im BFA Verkehr), Fabian Balster (Referent für Verkehrspolitik und Polizeiforschung in der GdP-Bundesgeschäftsstelle), Mario Märgner und Andreas Uhlhorn (GdP-Fachgruppe am Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM)) sowie

der Autor als Vorsitzender des BFA Verkehr selbst teil. Bei dem Treffen haben wir einige unserer Schwerpunkte klar benannt:

- Die Vision Zero darf kein Lippenbekenntnis bleiben. Wir fordern eine konsequente Umsetzung – auch in Zeiten knapper Haushalte.
- Cannabis im Straßenverkehr: Die GdP steht für Null-Toleranz, verlässliche Schnelltests und klare rechtliche Rahmenbedingungen.
- Marode Infrastruktur: Wir benötigen eine mutigere, datenbasierte Verkehrssicherheitspolitik. Helsinki zeigt, wie systematische Maßnahmen wirken können – mit Fokus auf Tempolimits, Sicherheit der Schwächeren und Abkehr vom motorisierten Individualverkehr.
- Einführung einer Helmpflicht für Fahrer*innen von Fahrrädern und Elektrokleinfahrzeugen.
- Ausbau digitaler Verkehrsbeeinflussungsanlagen (VBA) um für erheblich mehr Sicherheit für Einsatzkräfte auf Autobahnen zu sorgen.

Das Gespräch verlief respektvoll, auch wenn nicht alle Positionen deckungsgleich waren. Es wurde vereinbart, dass wir regelmäßig in den Austausch gehen. Überdies hat der Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages die Möglichkeit, sogenannte schriftliche Fragen oder auch Kleine Anfragen an die Bundesregierung zu stellen. Das ermöglicht uns als GdP, über den Verkehrsaus-

ZUGRIFF IN SEKUNDEN

DP
DIGITAL

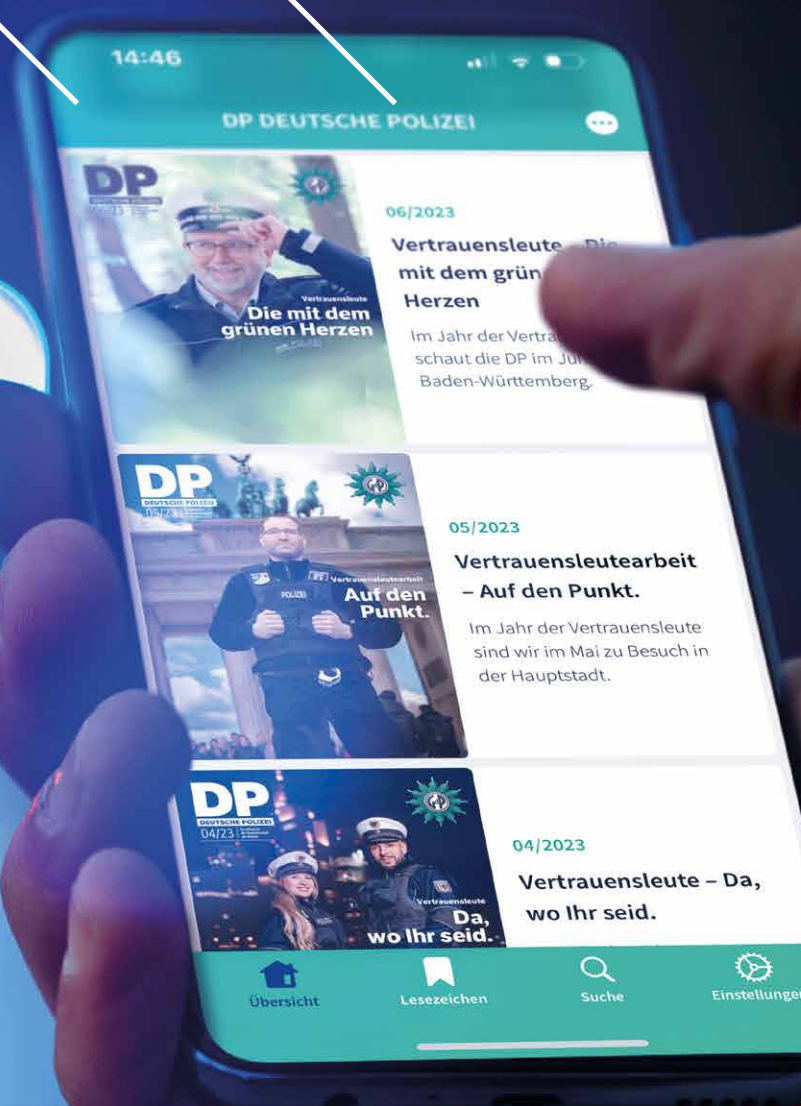
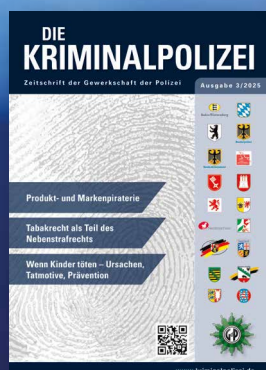
POLIZEI
PRAXIS

DIE
KRIMINALPOLIZEI
Zeitschrift der Gewerkschaft der Polizei • Ausgabe 2/2017

Dein Landesbezirk Deine Themen

Alle Themen rund um Polizei und Ausrüstung aus DP DEUTSCHE POLIZEI, POLIZEIPRAXIS und DIE KRIMINALPOLIZEI hast du mit der DP-App jederzeit in der Hand.

Neben dem Bundesteil der DP findest du hier natürlich auch alle Landesteile.



Laden im
App Store



JETZT BEI
Google Play



Autobahn-Experte Yannick Porepp (2.v.r.) beim Forum des Deutschen Verkehrssicherheitsrates.

schuss des Deutschen Bundestages unsere Expertise, Fragen und Anliegen direkt in die Politik zu tragen. Erste Ergebnisse aus dem Treffen sind sogar bereits erkennbar: Für das Thema „digitale VBA“ findet schon jetzt ein Austausch auf Referentenebene statt.

Präsenz in Fachforen und der Öffentlichkeit

Unsere Arbeit beschränkt sich nicht auf politische Gespräche. Wir als Verkehrsexperten der GdP haben unsere Positionen auch auf zahlreichen Veranstaltungen eingebracht:

► **Verkehrsgerichtstag Goslar (Januar 2025)**

Auf unsere Initiative hin empfahl der Arbeitskreis IV, die Gefährdung von Einsatzkräften im Bereich von Unfallstellen als eine der sogenannten Todsünden im Paragraphen 315c StGB (Strafgesetzbuch) unter Strafe zu stellen. Zudem wurde die Ablenkung durch elektronische Geräte als Gefährdungstatbestand mit in die Empfehlungen aufgenommen. Wir berichteten hierüber in der Aprilausgabe der DP.

► **Europäischer Polizeikongress Berlin (Mai 2025)**

Der Europäische Polizeikongress brachte wie jedes Jahr politische und polizeiliche Entscheidungsträger zusammen und bot eine Plattform für den Austausch zwischen Behörden, Politik, Wissenschaft und Industrie. Unser BFA-Mitglied Yannick Porepp (Landesbezirk Schleswig-Holstein) nahm im GdP-eigenen Fachforum „Arbeitsplatz Straße – Sicherheit von Beschäftigten im Verkehr“ als Referent teil. Weitere Referenten waren Edgar

Winkel, Verkehrspolizist aus den Niederlanden, und Jonas Hurlin, Referatsleiter Politik und Recht beim Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR). Moderiert wurde das Fachforum von GdP-Bundesvize Michael Mertens. Wir machten deutlich, dass Einsatzkräfte auf Autobahnen einer ständigen Gefahr ausgesetzt sind und es dringend rechtliche und technische Änderungen für mehr Sicherheit für Einsatzkräfte geben muss.

► **DVR Forum Berlin (Juni 2025)**

Auch der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) griff das Thema „Arbeitsplatz Straße“ auf. So stand das letztjährige DVR-Forum unter dem Motto „Wie gestalten wir den Arbeitsplatz Straße sicherer?“. Hieran nahmen Sabrina Müller-Hennig (stellvertretende Vorsitzende BFA Verkehr) und auch der Autor teil. Das DVR-Forum ist eine jährlich stattfindende Veranstaltung, bei der Expertinnen und Experten aus Wissenschaft, Wirtschaft und Praxis aktuelle Fragen der Verkehrssicherheit erörtern. Im Rahmen der Podiumsdiskussion „Übersehen und gefährdet – Arbeiten im Verkehrsraum“, an der Kollege Porepp als Podiumsteilnehmer zugegen war, ging es um Gefährdungen und Anfeindungen im Arbeitsalltag, insbesondere auf Autobahnen. Mit beeindruckenden Worten schilderte er, zurzeit Angehöriger des Polizei-Autobahn- und Bezirksreviers Mitte Neumünster, anhand zahlreicher Situationen, die er in Teilen selbst erlebt hat, seinen Arbeitsalltag auf der Autobahn. Gespannt hörten die anderen Podiumsteilnehmer und das

Publikum zu, als Yannick davon berichtete, was es bedeutet, Polizist eines Autobahnpolizeireviers zu sein und tagtäglich mit den Gefahren auf der Straße zu leben. Wie gefährlich die Arbeit auf der Straße wirklich ist, da es häufig an ausreichendem Material zur Absicherung von Unfall- oder Gefahrenstellen mangelt, und die oftmals provisorischen Absicherungen, die einzige Trennung zwischen dem fließenden Verkehr und den Einsatzkräften darstellen. Das Ergebnis der Diskussionen war unter anderem eine Forderung nach härteren Sanktionen gegen Regelverstöße sowie die Stärkung positiver Kampagnen, die das verantwortungsvolle Verhalten des Großteils der Verkehrsteilnehmenden unterstützen.

► **ADAC-Fachtagung Laatzten (Oktober 2025)**

Nicht zuletzt durch unser in den vergangenen Monaten aufgebautes Netzwerk von „Verbündeten“ hat uns der ADAC zur Fachtagung in Laatzten eingeladen. Die Fachtagung im Fahrsicherheitszentrum des ADAC hatte das Thema „Sichere Straßen, sichere Einsätze – zukunftsweisende Technologien im Fokus“. Der niedersächsische Verkehrsminister Grant Hendrik Tonne eröffnete das Symposium mit den Worten: „Unsere Einsatzkräfte sind tagtäglich auf unseren Straßen im Einsatz, um Leben zu retten. Ihr Engagement verdient nicht nur unseren größten Respekt, sondern auch die bestmögliche Unterstützung durch Politik, Forschung und Technik.“

Die Veranstaltung war sehr praxisnah gestaltet, mit Live-Demonstrationen, Panel-Talks, Fachvorträgen und



Sabrina Müller-Hennig vertritt die GdP bei der ADAC-Fachtagung in Laatzten.

einer interaktiven Ausstellung. Die Vernetzung von Einsatzkräften und die Diskussion über Voraussetzungen für eine flächendeckende Einführung neuer Technologien standen im Vordergrund. Im Panel-Talk, an dem unsere Hamburger BFA-Kollegin Müller-Hennig als Referentin teilnahm, ging es um die zentrale Frage „Wo beginnt Verkehrssicherheit – und wie kommt sie tatsächlich auf die Straße?“ Vertreterinnen und Vertreter von Feuerwehr, Rettungsdienst, Abschleppunternehmen, Autobahnmeistereien und Polizei diskutierten konstruktiv und brachten ihre Perspektiven ein.

Aus Sicht der GdP beginnt Verkehrssicherheit bereits bei der Planung und endet erst mit einem geschützten Arbeitsraum für alle Einsatzkräfte. Moderne Systeme wie C-ITS und die Car2X-Technologie sowie der Erhalt und Ausbau von Verkehrsbeeinflussungsanlagen auf Autobahnen können dabei entscheidende zusätzliche Sicherheit schaffen. Doch Technik allein reicht nicht aus. Wirkliche Sicherheit entsteht erst dann, wenn Politik, Gesellschaft und Verkehrsteilnehmende Verantwortung übernehmen – und Einsatzkräfte Rückendeckung erhalten.

► **Parlamentarischer Abend und Juristische Fachkonferenz des DVR (Oktober 2025)**

Im Oktober besuchte BFA-Kollege Po-repp mit den hauptamtlichen Kollegen der Bundesgeschäftsstelle, Jeldrik Grups und Fabian Balster, den Parlamentarischen Abend sowie die Juristische Fachkonferenz des DVR in Berlin. Im Mittelpunkt des Abends stand die Vernetzung.



Unser GdP-Team beim VGT 2025: DP-Autor Ringo Drews (v.r.) ist als Dozent an der Fachhochschule für öffentliche Verwaltung, Polizei und Rechtspflege (FHöVPR) M-V auf dem Gebiet des Verkehrsrechts in der Aus- und Fortbildung sowie des Studiums tätig. Im Januar 2024 übernahm er das Amt des Vorsitzenden im GdP-BFA Verkehr.

So waren in der Landesvertretung Brandenburgs verkehrspolitische Sprecher einzelner Parteien sowie weitere Akteure einschlägiger Behörden und Organisationen zugegen. Aus den zahlreichen Fachgesprächen sind Kontakte und Ideen hervorgegangen, die wir weiter ausbauen werden. Im Rahmen der Juristischen Fachkonferenz dominierten Verkehrsthemen die Tagesordnung, so etwa „Sicherer Arbeitsplatz Lkw“ und „Schnelllieferdienste im Kontext der Verkehrssicherheit“.

► **23. VOD-Verkehrsexpertentag (November 2025)**

An der Fachtagung „Schutz für Ungeschützte“, die durch die Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e. V. (VOD) initiiert wurde, nahm der Autor selbst teil. Ein breites Spektrum von Expertinnen und Experten aus unterschiedlichen Fachgebieten diskutierte über Wege zur Steigerung der Verkehrssicherheit von Fußgängerinnen und Fußgängern, Radfahrenden sowie Nutzern von Mikromobilität wie Elektrokleinstfahrzeugen, die über keine „Knautschzone“ verfügen und dadurch im Straßenverkehr besonders gefährdet sind. Dabei wurden Mobilität und Unfallschwerepunkte vulnerabler Gruppen dargestellt und erläutert. Erörtert wurde zudem die Frage: „Fußgänger im Straßenverkehr als Störenfriede für Vision Zero?“ Zudem debattierten die Teilnehmenden über mögliche Lösungsansätze, um den Schutz dieser Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen. Dazu gehörten innerstädtische

Tempolimits, bauliche Änderungen der Infrastruktur sowie Assistenzsysteme in Pkw und Nutzfahrzeugen.

Unser verkehrspolitisches Programm

Das vergangene Jahr stand ferner im Zeichen der Erarbeitung eines neuen verkehrspolitischen Programms. In Präsenztageungen in Berlin und Hilden, zahlreichen Online-Sitzungen und noch mehr Fleißarbeit im Hintergrund einzelner Akteure haben wir mit viel Expertise und gewerkschaftlich scharfem Blick einen Entwurf erarbeitet. Dieser befindet sich derzeit in der finalen Abstimmung und wird dem Bundesvorstand im Februar 2026 zur Beschlussfassung vorgelegt. Besonderer Dank gilt Referent Fabian Balster (Bundesgeschäftsstelle) und dem Bundesvorstand, welcher unsere Arbeit unterstützt und unsere Positionen nach außen getragen hat.

Wir wissen: Sicherheit ist kein Luxus. Der Arbeitsplatz Straße ist zweifelsfrei gefährlich – und er bleibt reich an Risiken, solange Politik und Gesellschaft nicht entschlossener handeln.

Unsere Kolleginnen und Kollegen verdienen mehr als Respekt: Sie brauchen klare Regeln, bessere Infrastruktur, moderne Technik und vor allem politische Entscheidungen, die ihren Schutz in den Mittelpunkt stellen.

Die GdP wird sich weiter entschlossen dafür einsetzen, dass Sicherheit im Straßenverkehr nicht verhandelbar ist. Denn wer täglich für andere das Risiko trägt, hat Anspruch auf bestmögliche Unterstützung. ■



FALSCHFAHRTEN AUF DER AUTOBAHN

Wir stoßen an Grenzen

Falschfahrten auf Autobahnen und autobahnähnlich ausgebauten Straßen gehören zu den seltenen Einsatzanlässen auf Autobahnen, gleichzeitig aber zu den gefährlichsten überhaupt. Wenn die Meldung „Geisterfahrer“ eingeht, beginnt für die Polizei eine der anspruchsvollsten Einsatzlagen. Die Polizei hat dabei die Aufgabe, Gefahren von der Allgemeinheit abzuwenden. Bei einer meist unklaren Lage, viel Verkehr, hohen Fahrgeschwindigkeiten und einem geringen Zeitfenster ist dies nicht leicht und hält im Kontext der großen Verantwortung gegenüber hunderten Verkehrsteilnehmern besondere Herausforderungen bereit.

Yannick Porepp

Die Zahlen...

„Achtung Autofahrer: Auf der Autobahn 7 zwischen dem Autobahndreieck Bordesheim und der Anschlussstelle Neumünster-Nord ist ein Falschfahrer unterwegs. Fahren Sie bitte in beiden Richtungen ganz besonders vorsichtig und überholen Sie nicht.“

Meldungen wie diese gehören zum Radio-Alltag. Jährlich werden in Deutschland etwa 2000 solcher Hinweise gesendet – damit aber deutlich mehr, als sich später als tatsächliche Falschfahrten bestätigen. Nach

Auswertungen der Universität Wuppertal im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) kommt es in gut einem Drittel dieser Fälle gesichert oder sehr wahrscheinlich zu einer Falschfahrt. Die übrigen zwei Drittel bleiben ohne eindeutigen Nachweis. Verkehrsunfälle infolge von Falschfahrten sind selten (etwa 75 bis 80 pro Jahr). Wenn es allerdings zum Unfall kommt, führt etwa die Hälfte der Fälle zu Personenschäden. Nahezu jeder sechste Unfall endet tödlich. Jährlich sterben also etwa 10 bis 15 Menschen bei

einem Falschfahrtunfall. Obwohl diese nur rund 0,05 Prozent aller Unfälle auf Autobahnen ausmachen, sind sie für etwa sechs Prozent aller tödlichen Unfälle auf Autobahnen verantwortlich – ein überproportional hoher Anteil.

Hintergründe und Auslöser

Falschfahrten haben viele Gesichter und ergeben sich aus unterschiedlichsten Gründen. Auffällig ist zunächst die Geschlechterverteilung: Die Daten der Unfallforschung der Versicherer (UDV) zeigen, dass die große Mehrheit der Falschfahrer männlich ist, während Frauen mit rund 20 Prozent eher eine Nebenrolle spielen. Noch deutlicher wird das Bild bei der Betrachtung des Alters. Fast die Hälfte der Falschfahrer ist über 65 Jahre alt. In dieser Altersgruppe sind vorwiegend Orientierungslosigkeit, Verwirrtheit und kognitive Einschränkungen Auslöser. Anders stellt sich die Lage bei der Altersgruppe der jungen Fahrenden unter 24 Jahren dar. Sie machen zwar nur etwa ein Zehntel der Falschfahrer aus, doch in dieser kleinen Gruppe war nahezu jeder Zweite alkoholisiert. Auffallend ist zudem: Je jünger die Fahrenden, desto häufiger handelt es sich nicht um ein Versehen, sondern um eine bewusste Entscheidung – etwa eine Flucht vor der Polizei oder ein suizidales Motiv.



Vollsperrung nach einer Falschfahrt.

Typische Muster und die Einsatzpraxis

Falschfahrten treten im gesamten Autobahn-Streckennetz auf, folgen jedoch klar erkennbaren Mustern. Die UDV-Analyse zeigt, dass fast die Hälfte aller Falschfahrten damit beginnt, dass Fahrzeuge an einer Anschlussstelle (41,1 Prozent) oder beim Verlassen eines Autobahnparkplatzes oder einer Rastanlage (11,0 Prozent) in falscher Richtung auf die Autobahn auffahren. Ähnlich häufig wie das falsche Auffahren sind Wendemanöver auf der durchgehenden Fahrbahn, Ausgangspunkt einer Falschfahrt (37,7 Prozent). Für die zu treffenden polizeilichen Maßnahmen ist jedoch weniger der Ursprung der Falschfahrten entscheidend als ihre Dauer. Mehr als die Hälfte aller Falschfahrten endet bereits nach weniger als zwei Kilometern mit einem Unfall. Ein nicht unerheblicher Anteil von knapp 20 Prozent hält jedoch länger als zehn Kilometer an. Bei einer Geschwindigkeit von 100 km/h entspricht das einer Fahrzeit von knapp anderthalb beziehungsweise sechs Minuten. Deutlich wird, wie überaus kurz das Zeitfenster ist, in dem die Polizei wirksam eingreifen kann.

Von der Meldung zur Maßnahme

In vielen Fällen beginnt die Lage bei der Einsatzleitstelle. Dort gehen die ersten Hinweise

über den Notruf ein. Gerade zu verkehrsreichen Zeiten melden sich bei einem „Echtfall“ häufig zahlreiche Verkehrsteilnehmer innerhalb kürzester Zeit. Die Anrufe können daher nur zeitversetzt bearbeitet werden. Die besondere Herausforderung besteht darin, aus vielen fragmentarischen und teilweise unzutreffenden Meldungen möglichst schnell ein belastbares Lagebild zu entwickeln. Unter diesem hohen Druck disponiert die Leitstelle die verfügbaren Einsatzmittel. Zeitgleich wird bei der Meldung „Geisterfahrer“ sofort eine Rundfunkdurchsage veranlasst.

Kein einheitliches Vorgehen

Grundsätzlich gilt, dass die Polizei in allen Bundesländern in diesen Fällen zur Gefahrenabwehr verpflichtet ist – und tätig werden muss. Wie dieses Tätigwerden konkret ausgestaltet ist, unterscheidet sich jedoch. Viele Länder verfügen über eigene Einsatzkonzepte. Schleswig-Holstein folgt hierbei beispielhaft einer festen Handlungsanweisung. Die Maßnahmen sind darauf ausgelegt, sowohl die Verkehrsteilnehmer als auch die Einsatzkräfte bestmöglich zu schützen:

- **Einrichtung einer Vollsperrung und Sicherung der ersten Fahrzeugreihen**
Eine Streifenbesatzung begibt sich auf die Autobahn und richtet eine Vollsperrung

ein. Nach dem Anhalten werden die Verkehrsteilnehmer aus den ersten Fahrzeugreihen aufgefordert, ihre Fahrzeuge zu verlassen und sich in ausreichender Entfernung hinter die Außenschutzplanke zu begeben. Auch die Streifenbesatzung verbleibt nicht im Einsatzfahrzeug, sondern begibt sich an einen sicheren Ort. Der Ort der Vollsperrung muss so gewählt werden, dass ausreichend Zeit für die Sicherung der ersten Fahrzeugreihen bleibt und der Falschfahrer den Einsatzort nicht bereits während der Maßnahme erreicht.

- **Parallelfahrt auf der richtigen Richtungsfahrbahn**
Eine weitere Streifenbesatzung fährt auf der regulären Richtungsfahrbahn parallel zum Falschfahrer und versucht, ihn zum Anhalten zu bewegen. Gleichzeitig gibt sie fortlaufend Standortmeldungen für die weiteren eingesetzten Kräfte. Wird bis zum Ort der Vollsperrung kein Falschfahrer festgestellt, werden die Maßnahmen unter Berücksichtigung der Absuche von Autobahnparkplätzen und Rastanlagen beendet.
- **Weitere Maßnahmen bei ausreichender Kräftelage**
Stehen zusätzliche Streifenbesatzungen zur Verfügung, besetzen diese die zwi-

schen dem gemeldeten Falschfahrer und der eingerichteten Vollsperrung gelegenen Anschlussstellen und verhindern ein weiteres Auffahren. Zudem begleitet eine Besatzung die Parallelfahrt in ausreichender Entfernung, um im Falle eines Anhaltens den nachfolgenden Verkehr kontrolliert zum Stillstand zu bringen und die Maßnahmen abzusichern.

Falschfahrt auf der Autobahn 7

Wie anspruchsvoll die beschriebenen Maßnahmen in der Praxis sind, zeigt ein Einsatz auf der Autobahn 7 im Bereich des Autobahndreiecks Bordesholm vom 23. Januar 2021. Eine 68-jährige Fahrerin hatte ihre Ausfahrt verpasst und war auf der ihr unbekannten Strecke zunehmend verunsichert. Schließlich wendete sie auf der durchgehenden Fahrbahn und fuhr mit etwa 50 km/h auf dem linken Fahrstreifen entgegen der Fahrtrichtung. In der Einsatzleitstelle gingen innerhalb kürzester Zeit zahlreiche Notrufe ein.

Eine parallel fahrende Streifenbesatzung konnte die Fahrerin schließlich nach rund 20 Kilometern Falschfahrt durch Blenden mit der Taschenlampe zum Anhalten bewegen. Die eingerichtete Vollsperrung erreichte sie nicht mehr. Sowohl die Streifenbesatzung als auch die Falschfahrerin hielten auf dem jeweils linken Fahrstreifen an – während der Verkehr noch weiterlief. Auf der richtigen Richtungsfahrbahn brachte eine zusätzliche Streifenbesatzung den Verkehr zeitnah kontrolliert zum Stillstand.

Die Fahrerin konnte nach Überwinden der Mittelbetonwand aus ihrem Fahrzeug geholt werden. Die zusätzliche Herausforderung: Die Fahrerin hatte „sicherheitsshalber“ ihren Fahrzeugschlüssel abgezogen, sodass ihr Wagen zunächst nicht vom linken Fahrstreifen entfernt werden konnte. Bei der Befragung gab sie an, sie habe nicht mehr gewusst, wo sie sei, und sei deshalb einfach umgedreht. Da auf ihrer rechten Seite keine Ausfahrt mehr gekommen sei, sei sie einfach immer weitergefahren.

Schnelligkeit versus Sicherheit

Einsatzlagen mit Falschfahrern verlangen von der Polizei eine besondere Abwägung. Einerseits zählt jede Sekunde, um die Gefahr für die Verkehrsteilnehmer so schnell wie möglich zu reduzieren. Andererseits dürfen die eingesetzten Kräfte sich nicht in eine Situation bringen, in der sie selbst erheblich gefährdet werden. Gerade bei Falschfahrten ist nicht vorhersehbar, ob der Fahrer versehentlich falschfährt oder bewusst handelt. Die eingangs dargestellten Daten zeigen, dass ein nicht unerheblicher Teil der Falschfahrten gezielt herbeigeführt wird.

Vor diesem Hintergrund wirkt es zunächst naheliegend, dem Falschfahrer unmittelbar entgegenzufahren und den Ver-

kehr kontrolliert „mitzunehmen“. Taktisch wäre dies in vielen Fällen die schnellere Variante, die potenziell auch mehr Verkehrsteilnehmer frühzeitig schützen könnte. In der Praxis birgt dieses Vorgehen jedoch erhebliche Risiken für die eingesetzten Kräfte. Eine entgegenfahrende Streifenbesatzung hat kaum Ausweichmöglichkeiten, wenn der Falschfahrer nicht anhält oder sogar bewusst eine Kollision herbeiführen will.

Wie hoch die Gefährdung tatsächlich ist, zeigt ein Fall vom 30. Juni 2020 auf der Autobahn 23 zwischen den Anschlussstellen Schenefeld und Itzehoe-Nord. Ein Falschfahrer fuhr dort mit etwa 160 km/h zunächst über den Seitenstreifen entgegen der Fahrtrichtung, wechselte anschließend auf den linken Fahrstreifen und kollidierte frontal mit einem unbeteiligten Fahrzeug. Beide Fahrer kamen ums Leben. Die Ermittlungen ergaben, dass der Falschfahrer in suizidaler Absicht unterwegs war. Eine Streifenbesatzung befand sich nur wenige Kilometer vor ihm auf der richtigen Richtungsfahrbahn. Wäre sie ihm entgegengefahren, hätte auch sie in die Kollision verwickelt werden können.

Dieses Beispiel verdeutlicht, warum die Polizei in Schleswig-Holstein und auch andere Landespolizeien auf die Variante der Vollsperrung setzen. Hinzu kommt, dass Falschfahrten meist nicht an der Landesgrenze enden. Werden länderübergreifend unterschiedliche und nicht abgestimmte Maßnahmen getroffen, kann dies ein zusätzliches Risiko für Einsatzkräfte bedeuten.

Ausblick: Ausbildung, Technik und Prävention

Falschfahrten werden sich auch künftig nicht vollständig verhindern lassen. Dennoch gibt es Ansätze, die das Risiko für Verkehrsteilnehmer und Einsatzkräfte spürbar reduzieren können. Ein zentraler Baustein ist dabei die Qualifizierung derjenigen Kräfte, die im Ernstfall als Erste auf der Autobahn entsprechende Maßnahmen treffen. Unter anderem die Landespolizeien in Schleswig-Holstein und Niedersachsen setzen seit einigen Jahren auf speziell geschulte Multiplikatoren, welche hauptsächlich die sogenannten Anrainerdienststellen zu Maßnahmen auf Autobahnen und insbesondere zum Vorgehen bei Falschfahrten unterrichten. Damit werden auch Kräfte qualifiziert, die nicht regelmäßig auf der Autobahn eingesetzt sind. Dieser Ansatz schafft ein gemeinsames Verständnis und erhöht die Handlungssicherheit aller eingesetzten Kräfte.

Neben der Ausbildung gewinnt die technische Entwicklung zunehmend an Bedeutung. Moderne Fahrzeuge verfügen bereits heute über die C2X-Technik, welche Warnmeldungen direkt ins Fahrzeugdisplay über-

tragen kann. Hinzu kommen App-basierte Lösungen. In Zeiten, in denen Radiomeldungen nicht mehr viele Verkehrsteilnehmer erreichen, kann dies angesichts des kurzen Zeitfensters, in dem die Polizei eingreifen kann, zusätzliche Sicherheit liefern. Ergänzend dazu werden an einzelnen Anschlussstellen Erkennungssysteme getestet, die Falschfahrten bereits beim Auffahren registrieren und automatisiert Warnmeldungen weitergeben.

Bauliche Maßnahmen spielen zur Verhinderung von Falschfahrten nur eine begrenzte Rolle. Dazu gehören eindeutige Markierungen, optimierte bauliche Verläufe von Anschlussstellen und zusätzliche Beschilderungen. Der Test einer in Österreich verwendeten Beschilderung – unter anderem auf der Autobahn 6 in Deutschland – führte jedoch nicht zu einer nachweisbaren Verbesserung, weshalb sie nicht eingeführt wurde. Das zeigt, dass technische Lösungen und klare Einsatzkonzepte häufig wirksamer sind als rein bauliche Maßnahmen.

Insgesamt zeigt sich, dass die wirksamsten Ansätze dort liegen, wo Ausbildung und moderne Technik zusammenwirken. Gut vorbereitete Einsatzkräfte sowie verlässliche Warn- und Erkennungssysteme können dazu beitragen, Falschfahrten frühzeitig zu erkennen oder bereits im Ansatz zu verhindern. ■



privat

DP-Autor Yannick Porepp

stammt aus dem schleswig-holsteinischen Neumünster und leistet seinen Dienst im dortigen Autobahn- und Bezirksrevier Mitte (ehemals Autobahnrevier Neumünster). Der 35-jährige Polizeihauptkommissar ist stellvertretender Dienstgruppenleiter und Mitglied des GdP-Bundesfachausschusses Verkehr.



**Am 31. Januar 2022
verloren in Kusel #zweivonuns,
Yasmin und Alexander,
durch die brutale, schreckliche Tat
eines Rechtsbrechers
im Einsatz für uns alle ihr Leben.**

In Gedenken

Die Gewerkschaft der Polizei



UNFALLRISIKO UND ALTERSGRUPPEN

Prävention oder verschärfte Regeln?

„Ey, was soll das?“ – „Hallo, das ist ein Gehweg und kein Radweg!“ Diese und ähnliche, noch viel unschönere Konfrontationen und Vorwürfe sind im örtlichen Verkehrsgeschehen in Nordrhein-Westfalen (NRW) – und sicherlich nicht nur dort – leider an der Tagesordnung. Der Fahrradverkehr, einschließlich der den Fahrrädern gleichgestellten Pedelecs, nimmt insbesondere in Ballungsräumen ständig zu und erhöht damit auch die Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern.

Sebastian Bernsdorf

Unfälle im Fahrradverkehr resultieren oft aus unklaren Verkehrsregelungen und veralteten Radwegen, die dem gestiegenen Radverkehrsaufkommen nicht gerecht werden. Dies führt ebenfalls zu mehr Konflikten zwischen Radfahrern, Fußgängern und Autofahrern.

Wie ist die Faktenlage?

- Jedes sechste Todesopfer im Straßenverkehr 2024 war mit dem Fahrrad unterwegs.
- Im Jahr 2024 starben 441 Radfahrende bei Verkehrsunfällen. Davon nutzten 192 Personen ein Pedelec.
- Rund 63,5 Prozent der tödlich verunglückten Radfahrenden waren 65 Jahre oder älter.

- Pedelec-Unfälle mit Personenschaden sind seit 2014 explosionsartig gestiegen (von 2.223 auf 23.900 im Jahr 2023, also um 979 Prozent). Pedelec-Crashes enden zudem vergleichsweise häufiger tödlich: 2023 kamen bei 1.000 Pedelec-Unfällen 7,9 Fahrer ums Leben, bei herkömmlichen Fahrrädern nur 3,6.
- Eine Studie der UDV (Unfallforschung der Versicherer) belegt ebenfalls, dass bei jedem fünften Fuß- und Radverkehrsunfall parkende Autos eine Rolle spielen.

Das Elektrokleinstfahrzeug (eKF) als Sieger der (alkoholisierten) Alleinunfälle

Doch auch die Verkehrswende und der angestrebte Weg der Elektromobilität als

„letzte Meile“ in Form von Elektrokleinstfahrzeugen, die umgangssprachlich oft als „E-Scooter“ bezeichnet werden, haben negative Spuren hinterlassen:

- Nach einer Umfrage des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR) fühlt sich mehr als jeder Zweite (53 Prozent) zu Fuß Gehende von Radfahrenden, und fast jeder Zweite (44 Prozent) von E-Scootern beeinträchtigt.

Auch E-Scooter-Unfälle steigen deutschlandweit rasant:

- 2024 registrierte die Polizei 11.944 Unfälle mit Personenschaden (plus 26,7 Prozent gegenüber 2023), darunter 27 Tote und über 1.500 Schwerverletzte.

Auffällig ist die Altersverteilung:

- 48,6 Prozent der verletzten E-Scooter-Fahrer waren 2024 unter 25 Jahre alt, nur 3,3 Prozent älter als 65.
- Typische Unfallursachen sind das Fahren auf Gehwegen („falsche Straßenbenutzung“, 21,2 Prozent) und Alkoholeinfluss (12,4 Prozent).
- Etwa ein Drittel der E-Scooter-Unfälle waren Alleinunfälle (Stürze). Zwei Drittel involvierten andere Verkehrsteilnehmer, zumeist Pkw.
- Elektrokleinstfahrzeuge (eKF) weisen regelmäßig die höchsten Alleinunfall- und Alkoholfahrquoten aller Verkehrsbeteiligungsarten auf.

Nach der Fahrzeugzulassungsverordnung (FZV) gelten E-Scooter, die in den Geltungsbereich der Elektrokleinstfahrzeug-Verordnung fallen, als zulassungsfreie Kfz. Fahrer ab 14 Jahren dürfen diese ohne weitere

Qualifizierungsnachweise oder Sensibilisierungen im Straßenverkehr fahren. Pflicht sind eine Haftpflichtversicherung (Versicherungsplakette), zwei voneinander unabhängige Bremsen sowie eine Höchstgeschwindigkeit von maximal 20 km/h. E-Scooter müssen bauliche Radwege oder Radfahrstreifen benutzen, falls vorhanden. Gehwege sind ohne spezielle Genehmigung tabu!

Pedelec?

Nö, ich fahre doch'n E-Bike!

Fahrräder/Pedelecs: Elektrofahrräder mit tretabhängiger Motorunterstützung bis 25 km/h oder motorbedingter Anfahr- oder Schiebehilfe von bis zu 6 km/h gelten als „Pedelecs“ und sind rechtlich Fahrrädern gleichgestellt. Pedelecs benötigen keine Versicherung, und es besteht keine Helmpflicht. Wegen der Eigenarten beim Beschleunigen sollten Kinder bis 14 Jahre nicht mit einem Pedelec fahren – ein gesetzliches Verbot gibt es allerdings nicht!

Grundsätzlich gilt: Ein Pedelec darf überall dort fahren, wo auch ein Fahrrad fahren darf – oder muss. Also überall dort, wo „blaue“ Beschilderung eine Benutzungspflicht anordnet (Bild VZ 237, VZ 240, VZ 241).

Der Großteil der verkauften Elektrofahrräder sind Pedelecs – auch, wenn viele von E-Bikes sprechen. Natürlich, ein E-Bike lässt sich schließlich als Begriff auch besser vermarkten als ein Pedelec! Problematisch: Die Begrifflichkeiten sind nicht rechtlich klar definiert, was Abgrenzungen erschwert.

Mit E-Bike ist die tretunabhängige Motorunterstützung bis 25 km/h gemeint. Liegt ein elektronischer Antrieb ohne Tretunterstützung bis 25 km/h vor, muss mindestens eine Mofaprüfbescheinigung vorliegen und es gilt: Betriebserlaubnis, Versicherungspflicht mit Versicherungskennzeichen und Helmpflicht. Innerorts darf ein E-Bike nur die Radwege befahren, wenn dies mittels Zusatzschild „E-Bike frei“ erlaubt wird (etwa Bild Zusatzschild 1022-15). Auf Radwegen außerorts sind E-Bikes generell erlaubt.

S-Pedelecs: Schnelle Elektrofahrräder (mehr als 25 km/h bis 45 km/h) zählen als Leichtkrafträder (mindestens Fahrerlaubnisklasse AM nötig, Motorradhelmpflicht). S-Pedelecs dürfen ausschließlich auf der Fahrbahn gefahren werden.

Pedelec, S-Pedelec, aber im Verkauf alles „E-Bikes“ – wer soll denn da noch durchsteigen? Hier sollten klare Vorgaben gemäß den Ausführungen der StVZO (Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung) für den Verkauf und Vertrieb motorbedingter Fahrräder gelten und weitere Begriffseinordnungen in der FZV vorgenommen werden, um landläufige Fehlauffassungen insbesondere zum rechtlichen Status des Zweirads zu vermeiden.

Zur Regeltreue und zum Selbstverständnis In der Praxis ignorieren viele Nutzer auch

hier Vorschriften: Radfahrer fahren oft zu zweit nebeneinander oder auf Gehwegen, missachten Mindestabstände und Ampeln – für das Überholen gilt seit 2020 zumindest ein Abstand von eineinhalb Metern innerorts und zwei Metern außerorts. Die Bußgelder für Radfahrende liegen bei vergleichbarem Fehlverhalten meist deutlich unter denen für Kraftfahrzeuge – etwa 55 Euro für Handygebrauch auf dem Rad gegenüber 100 Euro plus Punkt und Verwaltungsgebühren fürs Kfz –, was von vielen Verkehrsexperten als ungleich und wirkungslos kritisiert wird.

Radfahrunfälle sind daher ebenso auf Fehlverhalten des Radfahrenden wie falsche Straßenbenutzung, vornehmlich die verbotswidrige Benutzung des Gehweges, die nicht angepasste Geschwindigkeit und technische Mängel beim Fahrrad zurückzuführen.

Viele Strafen wirken noch zu niedrig, um abschreckend zu wirken. Radfahrer müssen nachdrücklich durch verstärkte Verkehrsüberwachung und zielgruppenorientierte Präventionsarbeit auf die Bereitschaft zur Einhaltung der für sie geltenden Verkehrsregeln und auf die Sicherheitswirkung retroreflektierender Kleidung hingewiesen werden.

Vielfach ist auch die Infrastruktur nicht für den Fahrradverkehr und erst recht nicht für höhere Geschwindigkeiten geeignet.

E-Scooter

Die Gewerkschaft der Polizei (GdP) begrüßt, dass das Bundesministerium für Verkehr (BMV) mit Blick auf die Zunahme von Unfällen mit E-Scooter-Beteiligung einen Entwurf zur Änderung der Elektrokleinstfahrzeuge-VO vorgelegt hat. Die angepasste technische Ausstattung der eKF und Angleichung der Regeln zur Nutzung von Verkehrsflächen an den Radverkehr, sowie die Übertragung der Verhaltensregeln aus der eKFV in die Straßenverkehrsordnung (StVO) sind aus Gründen der Verkehrssicherheit und zur Vereinfachung von Verkehrsregeln zu unterstützen.

Kritisch zu bewerten und der Verkehrssicherheit undienlich ist jedoch das teilweise Zulassen von E-Scootern auf Gehwegen, was zwangsläufig für mehr Konflikte sorgen wird.

Eine Einschränkung der Gehwegnutzung für andere Zwecke wie Radverkehr und sonstigen Mischverkehr muss die Regel darstellen. Rad- und Gehwege sollten strikt getrennt sein und nur in Ausnahmefällen oder bei geringer Verkehrsdichte zur gemeinsamen Nutzung freigegeben werden – zum Schutz der vulnerabelsten Gruppe der zu Fuß Gehenden.

Use your head!

Verkehrsunfälle mit Rad- oder E-Scooter-Fahrenden haben häufig schwere Kopfverletzungen zur Folge, die durch das Tragen

eines Schutzhelms hätten vermieden werden können.

Die Sicht des GdP-Bundesfachausschusses (BFA) Verkehr

Aus gewerkschaftlicher Sicht reichen die bisherigen Maßnahmen nicht aus. Der BFA Verkehr beurteilt die Lage als besorgniserregend: Steigende Unfallzahlen – vornehmlich bei E-Scootern und Pedelecs – erfordern schärfere Vorgaben und eine konsequentere Durchsetzung.

Erstens sollte ein verpflichtender Kenntnisnachweis (vergleichbar mit einer Mofa-Prüfbescheinigung) für Elektrokleinstfahrzeuge geprüft werden, um der Regelinoranz zu begegnen und Kompetenzen zu stärken.

Zweitens wird eine Helmpflicht für Rad-, Pedelec- und E-Scooter-Fahrende sowie eine Absenkung der Motorunterstützung bei Pedelecs gefordert. Diese müsse sowohl für E-Scooter als auch für Radfahrende ernsthaft diskutiert werden – angesichts des hohen Kopfverletzungsrisikos. Eine Helmpflicht für Pedelec-Fahrende sollte vorrangig angesichts des Anteils älterer Nutzerinnen und Nutzer gelten und die Abschaltung der Elektrounterstützung bereits auf 20 km/h gesenkt werden, um den schnellen Handlungs- und Reaktionserfordernissen im zu engen innerörtlichen Verkehrsraum gerecht zu werden.

Drittens sind die heutigen Bußgelder für viele Verstöße unzureichend und müssen dem Autoverkehr entsprechend deutlich erhöht werden.

Und zu guter Letzt muss bundesweit durch alle bei der Verkehrssicherheit beteiligten Akteure ein Bündnis für optimale Rahmenbedingungen in der Präventionsarbeit geschaffen werden: bessere Vernetzung, gemeinsame Entwicklung von Kampagnen, und Feldern durch Synergieeffekte und günstigere und effektivere Zielerreichung, sowie zielgruppenorientierte moderne Öffentlichkeitsarbeit unter Nutzung zeitgemäßer, vielfältiger Kommunikationskanäle. ■

ANZEIGE

REISEMARKT

Mittlerer Schwarzwald

Exkl. einger. Komfort-Fewos, ***.****
50-90 m², für 2-4 Pers., ab 70 €/Tag,
Genießen Sie im Schwarzwald viele
interessante Ausflugsmöglichkeiten
und **Natur pur**. Tel. 0 78 23/9 65 65
Machen Sie sich ein Bild unter
www.mittelschwarzwald.de
Sie werden begeistert sein!

**STVO-NOVELLE 2024**

Fortschritt oder Feigenblatt?

Mit der im Oktober 2024 in Kraft tretenden StVO-Novelle verspricht die Bundesregierung einen Paradigmenwechsel hin zu mehr Verkehrssicherheit und kommunaler Entscheidungsfreiheit. Grundlage ist das Leitbild der Vision Zero: Kein Mensch soll im Straßenverkehr getötet oder schwer verletzt werden. Dieses Ziel fand zwar schon Eingang in den Koalitionsvertrag der Ampelregierung, nicht aber in das Gesetz selbst – weder in das Straßenverkehrsgesetz (StVG) noch in die StVO. Weitergehende Initiativen der schwarz-roten Koalition sind nicht in Sicht. Damit beginnt bereits die Diskrepanz zwischen Anspruch und Wirklichkeit.

Peter Schlanstein

Was sich tatsächlich geändert hat

Die 57. Änderungsverordnung der StVO bringt im Kern drei Neuerungen:

- ▶ **Mehr Handlungsspielraum für Kommunen:** Tempo-30-Zonen dürfen leichter eingerichtet werden, etwa an Schulen, Kitas und Seniorenheimen. Eine „einfache Gefahrenlage“ genügt hier nun, anstelle der früher geforderten „besonderen Gefahrenlage“. Es reicht also, dass eine erkennbare Gefährdung möglich ist – ein Nachweis überdurchschnittlicher Unfallzahlen wird dort nicht mehr benötigt. Zudem wurde die zulässige Länge von zusammenhängenden 30er-Zonen (der sogenannte Lückenschluss) von 300 Meter (m) auf 500 m erhöht. All das soll es Städten erleichtern, längere Straßenabschnitte als 30-km/h-Zone auszuweisen.
- ▶ **Neue Schutzziele:** Neben Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nennt das StVG inzwischen auch Klima-, Umwelt- und Gesundheitsaspekte.
- ▶ **Pflicht zur Aktivierung von Notbremsassistenten bei Lkw:** Fahrzeuge über 3,5 t dürfen das System nicht mehr deaktivieren.

Diese Schritte markieren einen Fortschritt auf dem Papier, bleiben in Reichweite und Wirkung aber ersichtlich begrenzt.

Kritik aus Wissenschaft und Praxis

Fachleute und Polizeivertreter beurteilen die Reform überwiegend skeptisch.

- ▶ **Zu enger Anwendungsbereich:** Tempo 30 bleibt die Ausnahme – eine flächendeckende Einführung innerorts ist weiterhin ausgeschlossen. Kommunen müssen für längere Abschnitte noch immer Begründungen liefern.
- ▶ **Unklare Rechtsbegriffe:** Termini wie „einfache Gefahrenlage“ oder „besondere örtliche Verhältnisse“ sind gesetzlich nicht definiert. Sie schaffen Interpretationsspielräume statt Rechtssicherheit. Das untergräbt die Wirksamkeit der Novelle und führt dazu, dass viele Kommunen und Polizeidienststellen zurückhaltend handeln, um juristische Konflikte zu vermeiden.
- ▶ **Schwache Umsetzbarkeit:** Das Abschaltverbot für Lkw-Notbremsassistenten ist

in der Kontrolle kaum praktikabel. Polizeiliche Diagnosetechnik fehlt, Verstöße sind schwer nachweisbar. Die Polizei darf bei Routinekontrollen oder kleineren Unfällen die Fahrzeugdaten des Notbremsassistenten nicht auslesen oder sichern. Damit ist eine wirksame Überwachung des Abschaltverbots im fließenden Verkehr faktisch unmöglich. Der präventive Zweck der Vorschrift verpufft – eine gesetzliche Befugnis zur Auswertung der Fahrzeugelektronik (§ 36 V StVO) wäre dafür erforderlich.

- ▶ **Fehlende Konsequenz:** Eine generelle Regelgeschwindigkeit von 30 km/h innerorts oder ein Tempolimit auf Autobahnen wurden politisch ausgeschlossen – obwohl beide Maßnahmen laut breitem wissenschaftlichen Konsens und international erdrückend eindeutiger Studienlage erhebliche Sicherheitsgewinne bringen würden.

Belege aus Forschung und Praxis

Zahlreiche aktuelle Untersuchungen zeigen, dass niedrigere Geschwindigkeiten Leben retten.

- ▶ **Mainz:** Nach Einführung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen halbierten sich die Unfallzahlen, die Zahl der Schwerverletzten sank deutlich.
- ▶ **Wales:** Seit der landesweiten Begrenzung auf 20 mph (≈ 32 km/h) ging die Zahl der Verletzten um 25 Prozent zurück – das entspricht über 1.000 verhinderten Opfern in zwei Jahren.
- ▶ **London:** In 157 Tempo-20-Zonen sanken die Gesamtunfälle um 35 Prozent, schwere oder tödliche Verletzungen um 34 Prozent, Kinderunfälle sogar um 46 Prozent.
- ▶ **Amsterdam:** Nach Einführung von 30 km/h auf Stadtstraßen fielen die Unfallzahlen um 11 Prozent, bei Radfahrern und Fußgängern um 15 Prozent.
- ▶ **Ruhr-Universität Bochum:** Ein generelles Tempolimit von 120 km/h auf Autobahnen würde laut aktueller Studie die Zahl der Verkehrstoten um 35 Prozent senken.

Internationale Vorbilder wie Helsinki und Oslo haben es vorgemacht: Durch konsequente Temporeduzierung, sichere Infrastruktur und strikte Kontrolle sank dort die Zahl der Verkehrstoten zeitweise auf null.

Zwischenbilanz: Deutschland im europäischen Vergleich

Während europäische Staaten wie Spanien Tempo 30 und Wales 20 miles per hour (mph) (32 km/h) als Regelfall gesetzlich verankert haben, bleibt Deutschland bei punktuellen Erleichterungen stehen. Die fortdauernde Stagnation in der Unfallstatistik zeigt das Problem: Laut Statistischem Bundesamt sank zwar die Zahl der Unfälle im ers-

ten Halbjahr 2025 um 2 Prozent, die Zahl der Verkehrstoten stieg jedoch leicht auf 1.322 (+ 25 Personen). Von einer echten Annäherung an die Vision Zero kann keine Rede sein.

Konsequenzen für die polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit

Für die Polizei bedeutet die Novelle vorwiegend mehr Kontrolle bei gleichen Ressourcen.

- Die Zahl der Geschwindigkeitsüberwachungen müsste steigen, um die Wirksamkeit neuer 30-Zonen zu sichern.
- Gleichzeitig fehlen vielerorts Personal und Messtechnik.
- Unklare Rechtsbegriffe erschweren die Vollzugspraxis und führen zu unterschiedlichen Entscheidungen in den Bundesländern.

Damit droht, dass gut gemeinte Vorschriften in der Praxis verpuffen.

Kein Paradigmenwechsel, sondern ein Zwischenschritt

Die StVO-Novelle 2024 ist ein politisches Signal, kein struktureller Wandel. Sie öffnet Türen, geht aber nicht hindurch.

Wesentliche Sicherheitsmaßnahmen bleiben ausgespart, rechtliche Unklarheiten bestehen fort, und die polizeiliche Umsetzung ist unzureichend vorbereitet.

Wer die Vision Zero ernst meint, muss weitergehen:

- Tempo 30 innerorts als Regelfall,
- flächendeckende Überwachung und Sanktionen,
- bessere technische Ausstattung der Polizei.

Nur so kann aus einem symbolischen Akt tatsächlich ein Paradigmenwechsel werden.



privat

DP-Autor Peter Schlanstein

ist Lehrender an der Hochschule für Polizei und öffentliche Verwaltung Nordrhein-Westfalen. In der Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e. V. (VOD) ist Schlanstein geschäftsführender Vorstand. Zudem ist er für die Gewerkschaft der Polizei (GdP) als Straßenverkehrsexperte im Einsatz.

AUSGESPROCHEN



Polizeicheck an einem Fahrrad in Berlin.

RADVERKEHR IN DIE PFLICHT NEHMEN

Gefährliches Privileg

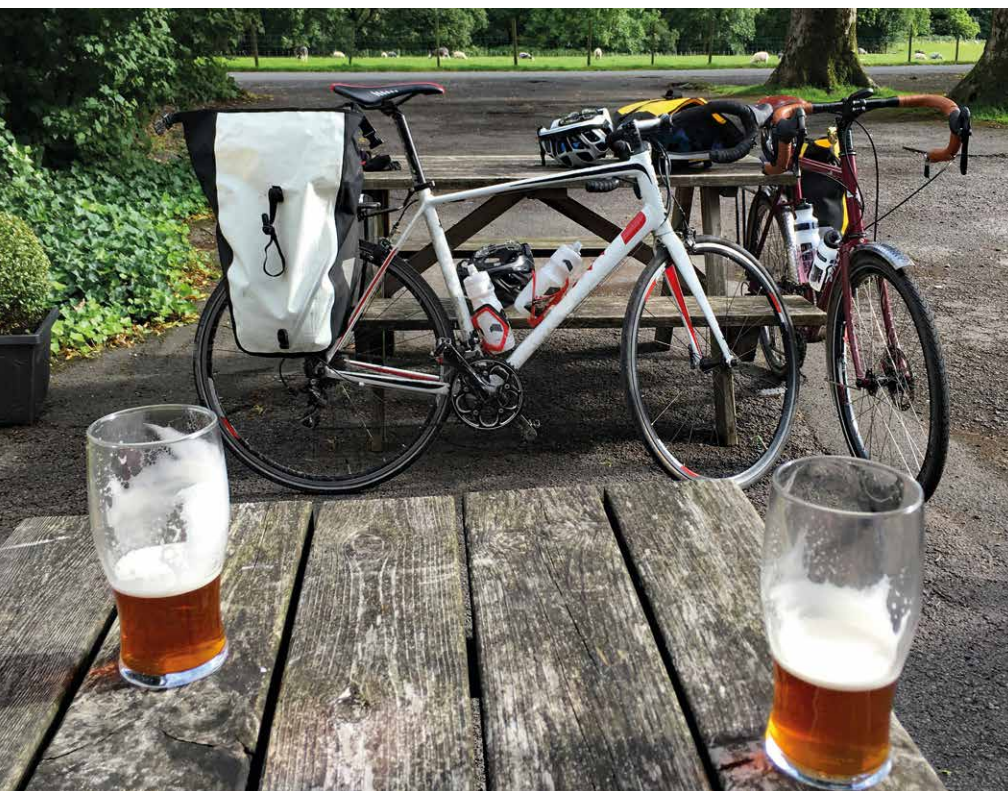
Die Vorteile des Radfahrens liegen auf der Hand: Es ist emissionsfrei, kostengünstig, platzsparend und fördert die Gesundheit. In Zeiten von Klimawandel, Luftverschmutzung und Bewegungsmangel trägt kein modernes Verkehrskonzept ohne das Fahrrad. Entsprechend engagieren sich seit Jahrzehnten Verbände und Initiativen dafür, den Radverkehr vor allem in Städten zu stärken. Weg von der früheren „autogerechten Stadt“, hin zu moderner Mobilität – das war lange ein mühsamer Weg, der mit klaren Forderungen nach Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmenden verbunden war. Dieses Anliegen war berechtigt und notwendig.

Kirsten Lümann

In den vergangenen zehn Jahren hat die Fahrradförderung eine neue Dynamik erlebt. Der Boom des Pedelecs erweiterte die Nutzungsmöglichkeiten – ob für ältere Menschen, im Trekking- und Mountainbikesport oder für den Transport von Kindern und Waren mit Lastenrädern. Umwelt- und Klimathemen rückten durch Bewegungen wie „Fridays for Future“ in den Fokus vieler junger Menschen und fanden sich verstärkt in der Politik wieder. Gleichzeitig wuchs der Pkw-Bestand weiter, Autos wurden größer, Städte mussten umplanen – Mobilitätskonzepte mit starkem Radverkehrsanteil wurden unausweichlich.

Das Bundesverkehrsministerium hat den Nationalen Radverkehrsplan und damit umfangreiche Investitions- und Förderprogramme auf den Weg gebracht, ein Radverkehrsreferat geschaffen und eine Radverkehrsbeauftragte eingesetzt. Das Land Berlin erhielt nach Jahren intensiver Bemühungen lokaler Initiativen und einem erfolgreichen Volksentscheid 2018 ein Mobilitätsgesetz, das vorrangig den Radverkehr fördern und sogar priorisieren sollte – es hieß darum ursprünglich auch „Fahrradgesetz“.

Den Höhepunkt erlebten wir in der Corona-Krise, als sich das individuelle Mobilitätsbedürfnis in der breiten Gesellschaft



DVW-Position zu Promillegrenzen beim Radfahren

mit einem Schlag veränderte. Alle wollten Fahrrad fahren. Die Lager der Händler wurden leergekauft und die Preise für Gebrauchte stiegen deutlich. Es wurden vielerorts sogenannte Pop-up-Radwege geschaffen. Da sich die Verkehrsleistung der Autos verringerte und der Bedarf an Fahrradinfrastruktur stieg, wurden zum Beispiel in Berlin kurzerhand ganze Fahrspuren temporär zu Radverkehrsanlagen umgewidmet. Es lief also ganz gut für den Radverkehr! Nur das Thema Sicherheit kam manchmal zu kurz – und das nicht bei den Rahmenbedingungen, sondern bei den Radfahrenden selbst. Neben der Gleichbehandlung und den Rechten kamen die notwendigen Pflichten in der Ansprache oft zu kurz. Dabei bildet das richtige und sichere Verhalten die stärkste Einflussgröße auf die Unfallvermeidung.

Radverkehrssicherheit

Das Fahrrad spielt auch für die Präventionsarbeit eine zentrale Rolle, vorwiegend in der Verkehrs- und Mobilitäts-erziehung von Kindern. Es ist unser erstes Verkehrsmittel und begleitet auch die Arbeit der Verkehrswacht seit ihren Anfängen vor 100 Jahren. Von der Kita über die wichtige Radfahrausbildung in der Grundschule hin zum Radfahrtraining in der Sekundarstufe werden nicht nur Fahrfähigkeiten, sondern auch Regeln und sicheres Verhalten vermittelt. So bereiten wir junge Menschen auf die Anforderungen im Straßenverkehr vor und geben ihnen auch ein Verantwortungsgefühl mit auf den Weg. Wir

haben also ein großes Interesse an der Förderung des Radverkehrs.

Natürlich braucht es dafür sichere Rahmenbedingungen. Da sind wir uns einig. Auch die Verkehrswacht setzt sich für gute Radinfrastruktur, den Schutz von „Schwächeren“ und ein respektvolles Miteinander ein. Doch eine privilegierte Sonderstellung resultiert daraus nicht. Die Gleichbehandlung auf Augenhöhe verlangt, den Radverkehr in die Pflicht zu nehmen und nicht nur die Rechte zu stärken.

Dass das ausgezeichnet zusammen funktionieren kann, beweisen die Fahrradstaffeln der Polizei. Seit 2014 sind sie zum Beispiel als eigene Einheit innerhalb der Berliner Polizei im Zentrum der Hauptstadt unterwegs. Ihr Auftrag ist klar: die Sicherheit des Radverkehrs erhöhen. Dazu gehört natürlich, zugeparkte Radwege zu befreien und Gefährdungen für Radfahrende zu erkennen und zu beseitigen. Aber sie kontrollieren genauso Gehwegradeln oder Rotlichtsünden und ahnden die Handynutzung auf dem Sattel. Dabei gibt es regelmäßig Gespräche mit den Menschen, um Einsicht und Verständnis zu schaffen. Das wirkt! Gerade Radfahrende schätzen die notwendige Aufmerksamkeit und die Ansprache auf Augenhöhe – so von Radelnden zu Radelnden. Mehr noch: Die Verkehrssicherheit im Einsatzgebiet hat sich messbar erhöht. Das ergab eine Evaluation des Pilotprojekts durch die Unfallforschung der Versicherer. Das überzeugt. Und so spricht sich die DVW seit 2017 für Fahrradstaffeln aus, denn eine sinnvolle Verkehrsüberwachung trägt zur

Sicherheit auf den Straßen bei. Dafür muss es aber auch sinnvolle Regelungen geben. Und hier gibt es noch Lücken.

Sonderstellung überdenken

Das Fahrrad hat in einigen Bereichen eine Sonderstellung als Fahrzeug. Es gibt keine Altersbeschränkung, keine verpflichtende Schutzkleidung, es wird keine Fahrausbildung oder Zulassung benötigt. Was davon geändert werden sollte, darüber lässt sich streiten. Worüber sich jedoch nicht streiten lässt, ist die Fahrtüchtigkeit. Wer ein Fahrzeug sicher führen will, muss körperlich und geistig fit sein. Beim Alkohol haben wir im Kraftfahrzeugbereich klare Grenzen, die uns zeigen, wann das nicht mehr der Fall ist. Als absolut fahruntüchtig gilt, wer 1,1 Promille oder mehr Alkohol im Blut hat. Darunter (ab 0,5 Promille) haben wir es mit einer Ordnungswidrigkeit (OWi) und strengen Sanktionen zu tun – auch ohne Auffälligkeiten. Wir reden über Fahrverbote und mögliche Fahreignungsuntersuchungen.

Doch wenn jemand so viel Alkohol intus hat, kann er oder sie noch „beruhigt“ aufs Fahrrad steigen. Einen OWi-Tatbestand gibt es hier nicht. Erst ab 1,6 Promille können Betrunkene belangt werden. Dann sind wir aber bei einer Straftat mit entsprechend höherem Sanktionsrahmen. Ein gefährliches Privileg, das keinen erkennbaren Sinn hat. Diese Situation ist für die Verkehrssicherheit schlichtweg inakzeptabel. Mit der Förderung des Radverkehrs kann das jedenfalls nicht gerechtfertigt werden, und eine Verharmlosung von Alkohol im Straßenverkehr möchte man nicht unterstellen.

Die DVW kennt bei dem Thema kein Pardon. Wir setzen uns seit Jahren für einen OWi-Tatbestand „Alkohol im Radverkehr“ ein – und zwar bei der bekannten Grenze der absoluten Fahrtüchtigkeit. Das ist nicht nur ein klares Signal für mehr Sicherheit, sondern auch für die Gleichbehandlung von Kfz- und Radverkehr.

Nun könnte man sagen, das mit dem Alkoholkonsum auf dem Sattel sei nur ein langes Versäumnis, und das würde man heute nicht mehr so machen. Stimmt leider nicht. Seit 2024 ist Cannabis in Deutschland (teil-)legalisiert. Irgendwann wurden auch die notwendigen Grenzwerte für den Straßenverkehr festgelegt. Wer ein Kraftfahrzeug führt und 3,5 (oder mehr) Nanogramm des

Wirkstoffs THC je Milliliter Blutserum hat, begeht eine OWi. Das gilt übrigens auch auf E-Scootern. Auf dem Fahrrad gibt es jedoch keine Grenzwerte. Auf dem Fahrrad darf also „munter“ gekifft werden – bei Ausfallerscheinungen folgt jedoch die ganze Härte der strafrechtlichen Maßnahmen! Wie das erklärt werden soll, bleibt wohl ein Mysterium. Auch hier benötigen wir dringend eine Nachbesserung der Regelungen.

Ohne das Fahrrad läuft es in einer mobilen Gesellschaft nicht. Den Radverkehr zu fördern, ist darum essenziell, aber nicht ohne Weiteres – denn die Sicherheit darf nicht auf der Strecke bleiben. Wir müssen Radfahrende schützen, ohne sie in Schutz zu nehmen. Sie tragen wie alle anderen Verantwortung, mit ihrem Verhalten und nach ihren Möglichkeiten aktiv zur Unfallvermeidung beizutragen. Und an diese Verantwortung dürfen wir sie erinnern. ■



**DP-Autorin
Kirsten Lühmann**

geboren 1964 in Oldenburg, trat 1983 als eine der ersten uniformierten Schutzpolizistinnen im mittleren Dienst in Niedersachsen ihren Dienst an. Von 1999 bis 2002 absolvierte sie ein Studium, das sie mit dem Abschluss zur Diplom-Verwaltungswirtin (FH) für den gehobenen Polizeidienst abschloss. Von 2009 bis 2021 war Lühmann Mitglied des Deutschen Bundestages und ab 2014 verkehrspolitische Sprecherin der SPD-Bundestagsfraktion. Seit 2021 ist sie Vizepräsidentin der Landesverkehrswacht Niedersachsen e. V. sowie seit November 2024 Präsidentin der Deutschen Verkehrswacht e. V. Sie übernimmt damit eine führende Rolle in der Verkehrssicherheitsarbeit Deutschlands.

INNENLEBEN



GdP-Bundesvize Alexander Poitz verdeutlichte mit Blick auf den Arbeits- und Gesundheitsschutz die hohen Belastungen der Polizeibeschäftigten im täglichen Dienst.

SCHÖNEBERGER FORUM 2025

Verbindlicher Gesundheitsschutz

Im November vergangenen Jahres durfte ich in meiner Rolle als Vorsitzender des Bundesfachausschusses Arbeits- und Gesundheitsschutz der Gewerkschaft der Polizei (GdP) am Schöneberger Forum 2025 in der Hauptstadt teilnehmen. Es zeigte sich sehr deutlich, dass der gesamte öffentliche Dienst verbindliche Strukturen für Gesundheitsschutz, Prävention und Mitbestimmung, besonders in diesen unruhigen Zeiten, benötigt. Steigende Arbeitsbelastung, Fachkräftemangel und psychische Belastungen bringen die Beschäftigten im öffentlichen Dienst an ihre Grenzen. Die Diskussionen innerhalb des Forums haben diese Sorgen eindrucksvoll bestätigt.

Dirk Tschöke

Rasch zeichnete sich ab, dass es eine zuverlässige Verwaltung nicht ohne gesunde Arbeitsbedingungen geben kann. Das gilt insbesondere für den täglichen Dienst unserer Kolleginnen und Kollegen und wurde durch die GdP bereits mehrfach aufgeworfen. Konsequentes und systematisches Handeln von Bund, Ländern und Kommunen ist gefordert.

Folgende Forderungen an die Arbeitgeber haben sich während des Forums manifestiert:

- ▶ **1. Gesundheitsschutz muss zur Chefsache werden.**
Behördenleitungen müssen Verantwortung übernehmen, ein Gesundheitsmanagement verbindlich aufbauen – und dieses auch leben.
- ▶ **2. Gefährdungsbeurteilungen müssen verpflichtend, vollständig und regelmäßig erfolgen.**
Vor allem psychische Belastungen dürfen nicht länger ignoriert werden.

- ▶ **3. Psychische Gesundheit muss gleichberechtigt betrachtet werden.**
Stress und Überlastung sind arbeitsbedingte Risiken. Diese müssen als solche behandelt werden.

- ▶ **4. Mitbestimmung stärken, nicht schwächen.**
Personalräte sind zentrale Akteure für gute Arbeitsbedingungen. Ihre Beteiligungsrechte dürfen nicht eingeschränkt, sondern müssen ausgebaut werden.

- ▶ **5. Investitionen in Prävention wirken – und sie sind notwendig.**
Gute Arbeit, Gesundheitsschutz und sichere Arbeitsbedingungen sichern Motivation, Qualität und Leistungsfähigkeit. Sparpolitik auf dem Rücken der Beschäftigten ist keine Option.

Gesundheitsschutz darf keine freiwillige Leistung mehr sein. Unsere Kolleginnen und Kollegen leisten eine unverzichtbare Arbeit für Staat und Gesellschaft. Dafür können wir ein entschlossenes und vorausschauendes Handeln erwarten und sollten dies

INNENLEBEN

auch einfordern. Statt kurzfristiger Entlastungen braucht es langfristige Strukturen. Statt Notmaßnahmen braucht es Prävention. Und statt Lippenbekenntnissen braucht es verbindliche Standards, Kontrolle und Mitbestimmung. Gute Arbeit ist möglich – jedoch nur, wenn Gesundheit nicht als Kostenfaktor, sondern als Grundvoraussetzung betrachtet wird.

Sich unterstützen und beraten lassen Naturgemäß konnte ich nicht in allen Bereichen und Themen mit dem Gesagten vollständigen Konsens erzielen, denn: Es drehte sich ja bei einer Veranstaltung des Deutschen Gewerkschaftsbundes (DGB) nicht alles um die Polizei. Deutlich konnte ich jedoch die positive Resonanz auf die Teilnahme unseres stellvertretenden Bundesvorsitzenden Alexander Poitz wahrnehmen.

Was mich dennoch nachdenklich stimmt, ist, dass das Thema Arbeitsschutz zwar endlich einmal ernst genommen wird. Dennoch habe ich nicht einmal vernommen, dass sich Personalräte und Gewerkschaftsvertreter die Unterstützung und Beratung der Fachkräfte für Arbeitssicherheit und der Betriebsärzte vor Ort in den jeweiligen Dienststellen geholt hätten.

Weit überwiegend sind in den Polizeien die Kolleginnen und Kollegen des Arbeitsschutzes und des Betriebsmedizinischen Dienstes zugewandt, ansprechbar und auskunftsfreudig. Zahlreiche Probleme ließen sich über Interaktion im Vorhinein klären oder zumindest konkretisieren. Damit könnten Forderungen seitens der Personalvertretungen in Sachen Arbeits- und Gesundheitsschutz gut untermauert werden. Einfach mal machen. ■



DP-Autor Dirk Tschöke (r.) mit dem für den BFA Gesundheits- und Arbeitsschutz zuständigen GdP-Vorstand Hagen Husgen.

TRAUMATA

Waschmaschine der Seele

Wer zum Schichtbeginn den Streifenwagen startet, ins Halbgruppenfahrzeug klettert, aus der Rufbereitschaft zum Ereignisort fährt, weiß nie, was die nächsten Stunden für ihn oder sie bereithalten mögen. Ob man die Schicht als herzlich bedankter Freund und Helfer beendet oder einen der traurigsten Tage seines Berufslebens ertragen hat, ist zu Dienstbeginn nicht ausgemacht. Nicht selten besteht der operative Dienst aus dramatischen, emotional aufwühlenden, hochintensiven Ereignissen. In diesen bekommt man das ganze, kaum vorstellbare Elend der Welt, der menschlichen Tragödien und des Leids wie in einem Brennglas ganz persönlich präsentiert. Zugleich durchlebt man, was sich eines Tages in der eigenen Gefühl-, Gedanken- und Erinnerungswelt zur „persönlichen Einsatzerfahrung“ verdichten wird.

Der persönliche Begleiter

Schockartige Reaktionen, eigene Angstgefühle, Mitleid, Entsetzen stellen sich unvermittelt ein und werden doch so oft in der Einsatzsituation selbst beiseitegeschoben, um selbst funktionieren zu können. Ist nach dem Einsatz der Bericht geschrieben, die notwendige Polizeialltagsbürokratie bedient, die Waffe wieder im Schließfach, die Weste im Schrank, bleiben aber doch Herz und Kopf noch voll und kommen mit dabei. Außerhalb der Dienststelle bleiben sie persönlicher Begleiter der nächsten Zeit: mit Gefühlen, wiederkehrenden Gedanken, immer wieder aufblitzenden Bildern des Erlebten und vielleicht auch Durchlittenen.

Das flau Gefühl

Sensible, aufmerksame Partner, Freunde, Familienangehörige, Kolleginnen und Kollegen bemerken das sofort und sprechen einen an. Und man selbst merkt es auch: an körperlichen Reaktionen wie dem berühmten Kloß im Hals, Appetitlosigkeit, kreisenden Gedanken, einem flauen Gefühl im Magen, schlechterem Schlaf. Die große Waschma-

schine unserer Seele benötigt Zeit und das richtige Programm, um traumatisch erlebte Situationen zu verarbeiten. Damit sie nicht zu einer Dauerbelastung des eigenen Lebens werden, sondern für sich selbst als Teil der eigenen beruflichen Lebenserfahrung eingeordnet und akzeptiert werden können.

Die Balance finden

Dafür gibt es zum einen viele hilfreiche Menschen an der Seite – Angehörige, Freunde, Polizeiseelsorger, Kriseninterventionsteams und einige mehr. Aber nicht jede und nicht jeder möchte sich sofort an Dritte wenden. Für alle diejenigen, die Zeit und Raum benötigen, die das „erst mal mit sich selbst ausmachen“, die auf ihren Körper Obacht geben und ihren eigenen Weg suchen, traumatische Dienststerlebnisse in produktiver Art und ganz mit sich selbst aufzuarbeiten, hat die GdP Marianne Ludwig, Traumatherapeutin und langjährige Polizeiseelsorgerin, um praktische Tipps gebeten. Sie erläutert, mit welchen relativ einfachen Mitteln und Methoden man traumatisch Erlebtes ausbalancieren und gut reagieren kann. ■



Man kann diese kleine Serie in den kommenden Monaten sammeln, immer wieder einmal zum Gegenstand des Dienstunterrichts machen, bei dramatischen Ereignissen in der eigenen Dienstgruppe hervorholen, nachlesen, kopieren und weitergeben. Wir hoffen sehr, dass die kleine praktische „Bedienungsanleitung für die Waschmaschine der Seele nach dem Dienst“ viele Kolleginnen und Kollegen zum Ausprobieren ermutigt und wirksam hilft.

Sven Hüber ist stellvertretender Bundesvorsitzender der Gewerkschaft der Polizei (GdP).



GdP/May Herschelmann



Weitere Informationen
zur Traumapraxis

TRAUMATA

„Mir stockte der Atem!“ (Teil 1)



Unser Atem ist im wahrsten Sinne des Wortes lebensnotwendig. Er ist die Schnittstelle zwischen Körper und Geist und kann uns helfen, unsere Emotionen zu regulieren. Es ist zum Beispiel nicht möglich, langsam und tief zu atmen und gleichzeitig von Schrecken und Angst gepackt zu sein. Wer seinen Atem also bewusst einsetzt, um eine schlimme Situation zu bewältigen, verfügt über ein einzigartiges Erste-Hilfe-Instrument.

Wie funktioniert das? Um das zu verstehen, lohnt es, den eigenen Atem einmal zu beobachten.

Vielleicht nehmen Sie – je nach Situation – unterschiedliche Atemmuster bei sich wahr. In welchen Situationen atmen Sie flach und schnell, wann atmen Sie langsam und tief? Können Sie die kleine Pause nach der Ausatmung wahrnehmen?

Unser Atemrhythmus zeigt zuverlässig an, wie wir gerade gefühlsmäßig dran sind. Sind wir entspannt, atmen wir vor allem ruhig und gleichmäßig in den Bauch. Das ist die sogenannte Zwerchfellatmung, denn das Zwerchfell schwingt bei der Einatmung in Richtung Bauchraum und der Bauch wölbt sich nach außen. In der Ausatmung schwingt das Zwerchfell zurück in Richtung Brustkorb und entspannt sich. Diese Entspannung ist wichtig, um etwa die Stimme frei nutzen zu können.

Sind wir dagegen angespannt oder haben Angst, atmen wir flach, schnell und in den Brustbereich („Brustatmung“). So vergrößert sich das Lungenvolumen und unser Körper wird für kurze Zeit mit mehr Sauerstoff versorgt. Wir sind dann kurzfristig in der Lage, schneller zu reagieren und mehr zu leisten. Das ist bei körperlicher Anstrengung notwendig, geschieht aber auch unwillkürlich in Stress-Situationen. Dennoch ist die Brustatmung auf Dauer ineffizient, da nur der obere Teil der Lunge genutzt wird und die Muskulatur zwischen den Rippen überbeansprucht wird. Wenn die Brustatmung

bei chronischem Stress dominiert, kann sich das Zwerchfell nicht gut entspannen und die Stimme klingt gepresst.

Ein gesunder Mensch nutzt beides: die Brust- und die Bauchatmung. Die Bauchatmung sollte deutlich überwiegen. Nur so funktioniert der Austausch von Kohlendioxid und Sauerstoff optimal.

Es gibt noch ein Atemmuster, das Polizeikräfte gut kennen. Werden wir plötzlich und unerwartet mit etwas konfrontiert, was uns augenscheinlich bedroht, halten wir unwillkürlich für einen Moment die Luft an („Mir stockt der Atem!“). Diese Schrecksekunde nutzt unser Körper, um sich blitzschnell auf Kampf- oder Fluchtreaktion vorzubereiten.

Die gute Nachricht: Wenn wir unsere Atemmuster kennengelernt haben, können wir sie bewusst einsetzen. Mit etwas Übung und/oder Anleitung ist es möglich, auch in Stress-Situationen die Atmung zu verlangsamen und uns selbst zu regulieren. Dafür nutzen Sie am besten die Bauchatmung. Um Anspannung effektiv zu lösen, verlängern Sie die Ausatmung und lassen Sie – wenn möglich – eine kleine Atempause zu.

Gut eignet sich folgende Methode („4-7-11“): Legen Sie eine Hand auf die Brust und die andere auf den Bauch. Nun atmen Sie durch die Nase ein und zählen dabei auf „vier“. Atmen Sie aus und zählen Sie auf „sieben“. Nutzen Sie gern dazu die sogenannte Lippenbremse: Spitzen Sie die Lippen und atmen wie durch einen Strohhalm aus. So erhöht sich der Luftwiderstand, die Ausatmung verlängert sich wie von selbst in den Bauchraum. Vielleicht ist eine Atempause nach der Ausatmung möglich? Eine Sekunde reicht für den Anfang.

Am besten machen Sie diese Übung etwa elf Minuten lang, etwa mithilfe einer Stoppuhr. Scannen Sie danach kurz einmal durch Ihren Körper: Was hat sich verändert?

Diese und andere Übungen können deshalb unsere Stimmungslage verändern, weil unser Atemsystem eng gekoppelt ist mit un-

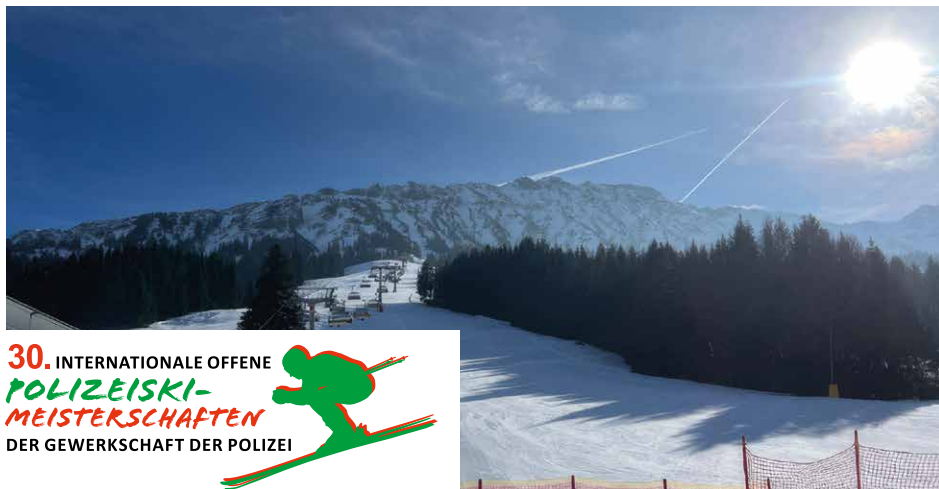
serem Nervensystem. Mit dem Atem besteht die einzigartige Möglichkeit, das Nervensystem zu beeinflussen, ja, sogar den Herzschlag zu verlangsamen. Warum und wie das funktioniert, darum soll es in der DP-Februar-Ausgabe gehen. ■



privat

DP-Gesprächspartnerin Marianne Ludwig

ist evangelische Pfarrerin, Diplom-Pädagogin, Supervisorin und Traumatherapeutin. Die Mutter von drei erwachsenen Kindern arbeitete bis zu ihrer Pensionierung 2024 überwiegend in der Spezial-Seelsorge. 2007 kam sie als Polizeipfarrerin zur Bundespolizei, 2015 wechselte sie zur Landespolizei Berlin. Die Einsätze im Kontext des Anschlages am Berliner Breitscheidplatz im Jahr 2016 führten sie in die Weiterbildung zur Traumatherapeutin. Die Heilerlaubnis als Heilpraktikerin (Psychotherapie) erhielt sie im Jahr 2021. Sie arbeitet heute als Traumatherapeutin mit eigener Praxis in Berlin.

TERMIN

**30. INTERNATIONALE OFFENE
POLIZEISKI-
MEISTERSCHAFTEN**
DER GEWERKSCHAFT DER POLIZEI

BAYERISCHE POLIZEISKI-MEISTERSCHAFTEN

„Schifoan“ um die Wette

Die GdP Bayern lädt zu den 30. Internationalen offenen Polizeiski-Meisterschaften nach Oberjoch ins Allgäu ein. Das schneeweiß-grüne Sportevent findet vom 6. bis 8. Februar statt. Der Anmeldeschluss ist der 1. Februar.



Anmeldung, Programm und
weitere Informationen verbergen
sich hinter dem QR-Code.

ZU GUTER LETZT**GEWERKSCHAFTSBEITRÄGE VORAUSSICHTLICH BESSER STEUERLICH ABSETZBAR**

Erfolg greifbar

**Marco Feldmann**

Über unseren Dachverband, den Deutschen Gewerkschaftsbund (DGB), konnte die Gewerkschaft der Polizei (GdP) voraussichtlich einen großen Erfolg für unsere Mitglieder erzielen. Im Steueränderungsgesetz für das kommende Jahr 2026 ist vorgesehen, dass Gewerkschaftsbeiträge zusätzlich zum Arbeitnehmerpauschbetrag steuerlich geltend gemacht werden können. Bislang war dies nur im Rahmen des Arbeitnehmerpausch-

betrages – und nicht von diesem losgelöst – möglich. Der Arbeitnehmerpauschbetrag lag zuletzt bei 1230 Euro.

Dies wird sich mit hoher Wahrscheinlichkeit mit Eurer Steuererklärung 2026 ändern.

Jetzt liegt der Ball bei der Politik, genauer gesagt beim Bundesrat. Denn dieser muss dem Vorhaben – nach Redaktionsschluss dieser Ausgabe – noch zustimmen.

Wir bleiben dran und halten Euch mit Blick auf finanzielle Entlastungen auf dem Laufenden.

DP
DEUTSCHE POLIZEI



Nr. 1 | 75. Jahrgang 2026
Magazin und Organ der
Gewerkschaft der Polizei

Erscheinungsweise und Bezugspreis

Monatlich 3,10 € zzgl. Versandkosten
Bestellung an den Verlag. Für GdP-Mitglieder ist der Bezug durch den Mitgliedsbeitrag abgegolten.

Herausgeber

Gewerkschaft der Polizei, Bundesvorstand,
Stromstr. 4, 10555 Berlin
Telefon 030 399921-0
Telefax 030 399921-200

Redaktion

Michael Zielasko (mzo), Leitender Redakteur
Jana Biesterfeldt (jab), Redakteurin

dp@gdp.de

Telefon 030 399921-29400

Gestaltung und Layout

Andreas Schulz, karadesign

Titelbild

Tobias Seeliger/stock.adobe.com

Die unter Verfasseramen veröffentlichten Artikel stellen nicht in jedem Fall die Meinung der Redaktion dar. Für unverlangt eingesandte Manuskripte kann keine Gewähr übernommen werden. Die Redaktion behält sich vor, Texte zu kürzen und redaktionell zu bearbeiten. In „DP - DEUTSCHE POLIZEI“ veröffentlichte Beiträge werden auf gdp.de, in der App „DP DEUTSCHE POLIZEI“ und gegebenenfalls den sozialen Medien der GdP verbreitet.

Verlag

Deutsche Polizeiliteratur GmbH

Anzeigenverwaltung

Ein Unternehmen der Gewerkschaft der Polizei

Forststr. 3a, 40721 Hilden

Telefon 0211 7104-183

Telefax 0211 7104-174

av@vdp-polizei.de

Geschäftsführer

Bodo Andrae, Dominik Lehmanns

Anzeigenleitung

Antje Kleuker

Es gilt die Anzeigenliste Nr. 49 vom 1. Januar 2026.

Bitte wenden Sie sich bei Adressänderungen nicht an den Verlag, sondern an die Landesbezirke und Bezirke. Die Kontaktdaten finden Sie im Impressum des Landes- bzw. Bezirkeils in der Mitte des Heftes.

Druckauflage

172.420 Exemplare
ISSN 0949-2844



WISSEN, WAS ZÄHLT
Geprüfte Auflage
Klare Basis für den Werbemarkt

Herstellung

L.N. Schaffrath Medien GmbH & Co.KG,
DruckMedien
Marktweg 42–50, 47608 Geldern
Postfach 1452, 47594 Geldern
Telefon 02831 396-0
Telefax 02831 396-89887
av@vdp-polizei.de

STRAFRECHT

Fälle zum Strafrecht für Polizeibeamte

mit Lösungsskizzen, Musterlösungen
und Bearbeitungshinweisen

Von **Barbara Blum, Frank Hofmann, Eva Kohler.**

3. Auflage 2023

Umfang: 331 Seiten / **Format:** Broschur, 16,5 x 24 cm

Preis: 24,90 € [D] / **ISBN 978-3-8011-0925-7**

Dieser Band stellt die strafrechtlich relevanten Studieninhalte fallbezogen dar. Dadurch erhalten die Studierenden konkrete Hilfestellungen, wie Klausuren im Gutachtenstil aufgebaut und formuliert werden. Im Rahmen des Selbststudiums können die Fälle zunächst selbst gelöst und anschließend mit der Musterlösung abgeglichen werden.

Zusammen mit den beiden VDP-Büchern „Strafrecht für Polizeibeamte“ Bd. 1 und Bd. 2 erhalten Studierende des Bachelor-Studienganges für den gehobenen Polizeidienst damit das Wissen zum Themenkomplex Strafrecht, welches für eine effektive Prüfungsvorbereitung und eine erfolgreiche Bewältigung des polizeiwissenschaftlichen Studiums notwendig ist.



DIE AUTOREN

Dr. Barbara Blum, Professorin für Straf- und Strafprozessrecht an der HSPV NRW, Studienort Bielefeld.

Dr. Frank Hofmann, Professor für Straf- und Strafprozessrecht an der HSPV NRW, Abteilung Münster.

Dr. Eva Kohler, Professorin für Straf- und Strafprozessrecht an der HSPV NRW, Studienort Dortmund.

Strafrecht für Polizeibeamte

Von **Holger Nimtz.**

Band 1: Grundlagen und Delikte gegen die Person

8. Auflage 2024

Umfang: 288 Seiten / **Format:** Broschur, 16,5 x 24 cm

Preis: 26,00 € [D] / **ISBN 978-3-8011-0941-7**

Band 2: Delikte gegen das Vermögen und gegen Gemeinschaftswerte

6. Auflage 2021

Umfang: 320 Seiten / **Format:** Broschur, 16,5 x 24 cm

Preis: 24,90 € [D] / **ISBN 978-3-8011-0900-4**



DER AUTOR

Dr. Holger Nimtz, Leitender Regierungsdirektor, Dozent für Straf-/Strafprozessrecht und Eingriffsrecht an der HSPV NRW, Leiter der Abteilung Köln.



VERLAG DEUTSCHE POLIZEILITERATUR GMBH

Buchvertrieb

Forststraße 3a · 40721 Hilden · Telefon 0211 7104-212 · Telefax 0211 7104-270
service@vdpolizei.de · www.vdpolizei.de

Weitere Informationen, Leseproben und Bestellmöglichkeit unter: www.vdpolizei.de

Neujahrs-Wünsche?



Fotos: stock.adobe.com

GdP-Plus Partner
Einloggen und shoppen!



GdP-Plus Partner