

# Höchstgeschwindigkeit 130 km/h auf Autobahnen – jetzt! Eine Frage der Vernunft!

Von LPD a. D. Wolfgang Blindenbacher,  
DPoIG-NRW-Expertengruppe Verkehr

Laut einer Auswertung des Statistischen Bundesamtes vom 7. Juli 2022 ist bundesweit die Zahl der Unfälle mit Personenschaden innerorts im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr um 3,5 Prozent auf etwa 177 000 Unfälle und auf Landstraßen um 0,3 Prozent auf 65 500 zurückgegangen. Zudem wurden innerorts 746 Menschen bei Verkehrsunfällen getötet, das waren 7,9 Prozent oder 64 Personen weniger als 2020; auf Landstraßen kamen 1 498 Menschen ums Leben (–5,9 Prozent oder 94 Personen weniger). Demgegenüber ist die Zahl der Autobahnunfälle, bei denen Menschen verletzt oder getötet wurden, um 7,7 Prozent auf 16 407 angestiegen; die Zahl der auf Autobahnen Getöteten nahm dabei um eine Person zu und lag damit bei 318. Bei den von der Polizei im Jahr 2021 auf Deutschlands Autobahnen erfassten Verkehrsunfällen mit Personenschaden handelte es sich zwar nur um einen Anteil von

6,3 Prozent aller Verkehrsunfälle dieser Kategorie, dabei kamen aber 12,4 Prozent der bei Unfällen im Straßenverkehr Getöteten auf der Autobahn ums Leben. Eine bereits im Dezember 2021 vorgelegte Untersuchung „Verkehrssicherheit auf Bundesautobahnen“ der Unfallforschung der Versicherer des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. zeigt auf, dass auf den etwa 13 000 km Bundesautobahnen (zwei Prozent des gesamten deutschen Straßennetzes) knapp ein Drittel der Gesamtfahrleistung der in Deutschland zugelassenen Kraftfahrzeuge abgewickelt wird. Mit Bezug auf die Fahrleistung gelten Bundesautobahnen als sicherste Straßen Deutschlands im Vergleich zu Landstraßen und Innerortsstraßen. Jedoch weisen sie mit insgesamt 2 500 Verletzten und 32 Getöteten je 1 000 Kilometer die größte Dichte an Verunglückten auf Außerortsstraßen auf.



> Wolfgang Blindenbacher (DPoIG-Kommission Verkehr) spricht sich klar für ein generelles Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen aus.

## Internationale Untersuchungen belegen Wirksamkeit

Internationale Untersuchungen zur Wirkung eines Tempolimits weisen abhängig von der jeweiligen Ausgangslage nach, dass die Anzahl der Verkehrstoten deutlich reduziert werden kann. Im Jahr 2018 legten das International Transport Forum (ITF) und die International Traffic Safety Data and Analysis Group (IRTAD) einen Bericht mit Fallstudien aus zehn Ländern zu den Wirkungen geschwindigkeitsbezogener Maßnahmen auf das Unfallgeschehen vor. Bei einer generellen Reduzierung der Geschwindigkeit von 110 auf 100 km/h in Schweden gab es einen deutlichen Rückgang der Anzahl der Getöteten und Schwerverletzten. Demgegenüber musste bei der Erhöhung des bestehenden Tempolimits von 110 auf 130 in Dänemark eine erhebliche Steigerung bei den Personenschäden konsta-

tiert werden. Es kann daher nicht mehr argumentiert werden, die Wirkung eines Tempolimits auf die Anzahl der Verkehrstoten sei nicht belegbar. Von allen europäischen Nachbarländern, in denen schon heute Autobahntempolimits gelten, wird immer wieder berichtet, wie harmonisch dort der Verkehr läuft. Polizeibeamtinnen und Polizeibeamte, die Verkehrsunfälle auf den deutschen Autobahnen aufnehmen, stellen fest, dass die in Deutschland zulässige „freie Fahrt“ erst die hohen Differenzgeschwindigkeiten ermöglicht, die dann oftmals für dramatische Autobahnunfälle ursächlich sind. Der Landesvorsitzende der Deutschen Polizeigewerkschaft Nordrhein-Westfalen, Erich Rettinghaus, führt dazu aus: „Will Deutschland das im Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung 2021 bis 2030 selbst gesteckte Ziel erreichen, die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Verkehrsteilnehmenden in diesem

### Impressum:

Redaktion:  
Sascha Gerhardt (v. i. S. d. P.)  
Tel.: 0163.1597230  
E-Mail: redakteur@dpolg-nrw.de  
Landesgeschäftsstelle:  
Graf-Adolf-Platz 6  
40213 Düsseldorf  
Tel.: 0211.93368667  
Fax: 0211.93368679  
Internet: www.dpolg-nrw.de  
ISSN 0723-1822



> Während die Anzahl der bei einem Verkehrsunfall verletzten oder getöteten Personen innerorts sowie auf Landstraßen im Jahr 2021 gesunken ist, stieg die Anzahl der durch einen Unfall auf Autobahnen verletzten oder getöteten Personen im gleichen Zeitraum an.



> 2 500 Verletzte und 32 Getötete je 1 000 Autobahnkilometer machen deutlich, dass es einen dringenden Handlungsbedarf gibt. Insbesondere in Bereichen, in denen keine Geschwindigkeitsbegrenzungen gelten, kommt es am häufigsten zu Unfällen mit schweren Folgen.

Zeitraum um 40 Prozent zu reduzieren und die Zahl der Schwerverletzten signifikant zu senken, muss ein Bündel an Maßnahmen realisiert werden. Ein generelles Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen gehört an vorderster Stelle dazu.“

■ **Umweltpolitisch wäre ein Tempolimit bedeutsam**

Ein zusätzliches Argument lieferte das Umweltbundesamt (UBA) am 28. Februar 2020, als der UBA-Präsident Dirk Messner ausführte: „Ein Tempolimit auf Autobahnen hilft uns, die Treibhausgasemissionen des Verkehrs in Deutschland zu senken. Bei Tempo 120 km/h liegen die Einsparungen bei 2,6 Millionen Tonnen jährlich. Selbst ein Tempolimit von

130 km/h reduziert die Emissionen bereits um 1,9 Millionen Tonnen – und zwar sofort und praktisch ohne Mehrkosten.“ Die Berechnungen des UBA basieren auf Verbrauchsdaten von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen; zudem wurden Daten der Bundesanstalt für Straßenwesen zu Geschwindigkeiten auf Autobahnen herangezogen. Am 20. Januar 2022 berichtete die WELT unter Berufung auf das Bundesumweltamt, dass der CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Verkehr im Jahr 2020 147,2 Millionen Tonnen betrug. Alleine durch ein Tempolimit von 130 km/h auf deutschen Autobahnen könnte man somit ad hoc rund 1,3 Prozent des CO<sub>2</sub>-Gesamtausstoßes im Verkehr einsparen. Laut ZEIT ONLINE vom 17. April 2022 ist

zudem die Mehrheit der Menschen in Deutschland vor dem Hintergrund steigender Energiepreise für ein Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen. In einer entsprechenden Befragung unter mehr als 2 000 Menschen über 18 Jahre äußerten sich 57 Prozent der Befragten zustimmend, 33 Prozent waren dagegen, jeder Zehnte war unentschieden. Am 13. Mai

(StVO), „Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt auch unter günstigsten Umständen innerhalb geschlossener Ortschaften für alle Kraftfahrzeuge 50 km/h“, könnte mit einer verwaltungstechnisch einfach zu realisierenden autobahnbezogenen Anpassungsmaßnahme in § 18 Abs. 5 StVO eine neue Ziffer 4 eingefügt werden, in der die



> In Bereichen, in denen keine Geschwindigkeitsbeschränkungen gelten, werden Differenzgeschwindigkeiten zwischen den Fahrzeugführern erreicht, welche schwere Verkehrsunfälle und Massenkarambolagen begünstigen.

2022 forderte dann auch die deutsche Umweltministerkonferenz ein Tempolimit auf Autobahnen.

■ **Eine Regelung kann schnell und unkompliziert geschaffen werden**

Und es wäre so einfach: In Anlehnung an § 3 Abs. 3 Ziffer 1 der Straßenverkehrs-Ordnung

Aussage getroffen wird: „... für alle anderen Kraftfahrzeuge 130 km/h“ (zulässige Höchstgeschwindigkeit). Fazit Erich Rettinghaus: „Es ist an der Zeit, mit einer konsequenten Entscheidung hinsichtlich eines Tempolimits auf Autobahnen Menschenleben, Gesundheit und Umwelt zu schützen!“

> **Faktencheck Höchstgeschwindigkeit 130 km/h auf Autobahnen**

Landesverband Nordrhein-Westfalen der Deutschen Polizeigewerkschaft

(Stand: 11. August 2022)

**Wie viel Autobahnkilometer in Nordrhein-Westfalen wären betroffen?**

Laut Landesverkehrsministerium Nordrhein-Westfalen weisen rund 2 732 der 4 440 Kilometer Autobahn-Richtungsfahrbahnen in Nordrhein-Westfalen keine Geschwindigkeitsbegrenzung auf – das sind rund 62 Prozent (Stand 2018).

**Fazit:** Von den 4 400 Kilometern Autobahn-Richtungsfahrbahnen in Nordrhein-Westfalen weisen 2 732 Kilometer (rund 62 Prozent) keine Geschwindigkeitsbegrenzungen auf!

**Wie viel Autobahnkilometer wären bundesweit betroffen?**

Auf den rund 26 000 Kilometer Autobahn-Richtungsfahrbahnen

in Gesamtdeutschland gilt nach Angaben der Bundesanstalt für Straßenwesen auf mehr als 70 Prozent kein Tempolimit (Stand 2015).

**Wie hoch ist die Unfalllast auf Autobahnen?**

Eine im März 2022 vorgelegte Untersuchung der Unfallforschung der Versicherer des Ge-

samtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. zeigt auf, dass auf Autobahnen knapp ein Drittel der Gesamtfahrleistung der in Deutschland zugelassenen Kraftfahrzeuge abgewickelt wird.

Mit Bezug auf die Fahrleistung gelten Autobahnen im Vergleich zu Land- und Innerortsstraßen als sicherste Straßen Deutsch-



lands. Jedoch weisen sie mit insgesamt 2 500 Verletzten und 32 Getöteten je 1 000 Kilometer die größte Dichte an Verunglückten auf Außerortsstraßen auf.

**Fazit:** Autobahnen haben die größte Verunglücktdichte aller Außerortsstraßen!

### Welche Rolle spielt die Geschwindigkeit?

Die Korrelation zwischen Geschwindigkeit und Unfallrisiko ist empirisch erwiesen. Mit höherer Geschwindigkeit steigen sowohl das Unfallrisiko als auch die Unfallschwere. Dieser Zusammenhang wird in der Verkehrsforschung unter anderem durch das „Power Model“ von Nilsson beschrieben. Die Hauptaussage lautet, dass mit der Erhöhung der gefahrenen Geschwindigkeit das Unfallrisiko und die Unfallschwere nicht linear, sondern exponentiell zunehmen.

**Fazit:** Zunehmende Geschwindigkeit erhöht das Risiko exponentiell!

### Wie würde sich die Zahl der Todesopfer auf den Autobahnen reduzieren?

Würde ein Tempolimit auf deutschen Autobahnen eingeführt, gäbe es rund 80 Unfalldesopfer pro Jahr weniger. Zu dieser auf der offiziellen Unfallstatistik beruhenden Schätzung kommt der Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft. „Im Jahr 2017 kamen schätzungsweise 80 Menschen auf Autobahnabschnitten ohne Tempolimit zu Tode, weil sie mit nicht angepasster Geschwindigkeit unterwegs waren“, sagte Siegfried Brockmann, Leiter der Unfallforschung beim Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) dem „Tagesspiegel“ (Mittwochausgabe). Insgesamt kam es nach seinen Angaben 2017 zu 277 tödlichen Unfällen auf Autobahnstrecken ohne Tempolimit, 114 davon waren geschwindigkeitsbedingte Unfälle, rund 80

davon waren Brockmann zufolge auf zu hohes Tempo zurückzuführen. Der SPIEGEL kommt 2019 auf der Basis von 2017er-Zahlen zu dem Ergebnis, dass mit einem Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen gar 140 Todesopfer weniger zu beklagen wären.

**Fazit:** Ein Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen hätte deutschlandweit eine Reduzierung von mindestens 80 Verkehrsunfalltoten zur Folge!

### Kann dies durch internationale Untersuchungen belegt werden?

Internationale Untersuchungen zur Wirkung eines Tempolimits weisen abhängig von der jeweiligen Ausgangslage nach, dass die Anzahl der Verkehrstoten deutlich reduziert werden kann. Im Jahr 2018 legten das International Transport Forum (ITF) und die International Traffic Safety Data and Analysis Group (IRTAD) einen Bericht mit Fallstudien aus zehn Ländern zu den Wirkungen geschwindigkeitsbezogener Maßnahmen auf das Unfallgeschehen vor. Bei einer generellen Reduzierung der Geschwindigkeit von 110 auf 100 km/h in Schweden gab es einen deutlichen Rückgang der Anzahl der Getöteten und Schwerverletzten; demgegenüber musste bei der Erhöhung des bestehenden Tempolimits von 110 auf 130 in Dänemark eine erhebliche Steigerung bei den Personenschäden konstatiert werden.

**Fazit:** Internationale Untersuchungen bestätigen, dass sich die auf Autobahnen gefahrenen Geschwindigkeiten signifikant auf die Getötetenzahlen auswirken!

### Welche Auswirkungen auf die Autobahnpolizei sind zu erwarten?

Polizeibeamtinnen und Polizeibeamte, die Verkehrsunfälle auf deutschen Autobahnen aufnehmen, stellen fest, dass oftmals

die auf diesen Fahrbahnen möglichen hohen Differenzgeschwindigkeiten ursächlich für dramatische Autobahnunfälle sind. Dies hat dann naturgemäß auch unmittelbare Konsequenzen für den „Arbeitsplatz Autobahn“ – unter anderem die Kräfte der Autobahnpolizei werden geschützt, wenn Höchstgeschwindigkeiten von der Autobahn verbannt werden.

**Fazit:** Auch Polizeibeamtinnen und Polizeibeamte der Autobahnpolizei werden geschützt, wenn Höchstgeschwindigkeiten von der Autobahn verbannt werden!

### Wie steht die Öffentlichkeit zu dieser Maßnahme?

Laut ZEIT ONLINE vom 17. April 2022 ist die Mehrheit der Menschen in Deutschland vor dem Hintergrund steigender Energiepreise für ein Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen. In einer aktuellen Befragung unter mehr als 2 000 Menschen über 18 Jahren äußerten sich 57 Prozent der Befragten zustimmend, 33 Prozent waren dagegen, zehn Prozent waren unschlüssig. Deutlich erkennbar ist, dass der Zustimmungsteil über die Jahre kontinuierlich zugenommen hat.

### Wie viel CO<sub>2</sub> lässt sich einsparen?

Im Februar 2020 berichtete das Umweltbundesamt (UBA), dass bei einem Tempolimit von 130 km/h auf bundesdeutschen Autobahnen die CO<sub>2</sub>-Emissionen um 1,9 Millionen Tonnen reduziert wird – und zwar sofort und praktisch ohne Mehrkosten. Im Januar 2022 berichtete die WELT unter Berufung auf das Bundesumweltamt, dass der CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Verkehr im Jahr 2020 147,2 Millionen Tonnen betrug. Alleine durch ein Tempolimit von 130 km/h auf deutschen Autobahnen könnte man somit ad hoc rund 1,3 Prozent des CO<sub>2</sub>-Gesamtausstoßes im Verkehr einsparen.



**Fazit:** Durch ein Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen könnte man rund 1,3 Prozent des CO<sub>2</sub>-Gesamtausstoßes im Verkehr einsparen!

### Wie viel Kraftstoff lässt sich einsparen?

Laut Handelsblatt vom April 2022 zeigen aktuelle Berechnungen des Umweltbundesamts, dass bei einem generellen Tempolimit von 130 km/h auf deutschen Autobahnen jährlich ungefähr 600 Millionen Liter Treibstoff gespart werden könnten.

**Fazit:** Ad hoc könnten rund 600 Millionen Liter Treibstoff eingespart werden!

### Wie könnte es rechtlich geregelt werden?

In Anlehnung an § 3 Abs. 3 Ziffer 1 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), „Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt auch unter günstigsten Umständen innerhalb geschlossener Ortschaften für alle Kraftfahrzeuge 50 km/h“, könnte mit einer verwaltungstechnisch einfach zu realisierenden autobahnbezogenen Anpassungsmaßnahme in § 18 Abs. 5 StVO eine neue Ziffer 4 eingefügt werden, in der die Aussage getroffen wird: „für alle anderen Kraftfahrzeuge 130 km/h“.

**Fazit:** Mit einer kleinen Anpassung der StVO könnte das „Tempolimit 130 km/h auf Autobahnen“ eingeführt werden!



## Zukunftsfähigkeit des Studiums für die Polizei

# NRW-Eckpunktepapier des Fachbereichsrats der Polizei

Das Studium an der Hochschule für Polizei und öffentliche Verwaltung (HSPV) unterliegt aus gutem Grund einem stetigen Evaluierungsprozess. Der Fachbereichsrat der Polizei hat unlängst ein Positionspapier entworfen, in welchem in fünf Punkten dargestellt wird, wie sich die Experten die Zukunft des Studiums vorstellen.

Das Studium an der HSPV wurde über viele Jahre in zahlreichen Entwicklungsschritten weiterentwickelt, sodass im Laufe der Jahre zahlreiche Schwächen beseitigt werden konnten.

Trotz der steten Weiterentwicklung bedarf es weiterer Veränderungen, um die Zukunftsfähigkeit des Studiums, die ganz maßgeblich von der Qualität des Angebots abhängt, zu gewährleisten.

### Die Rahmenbedingungen ändern sich stetig

Ein wesentlicher Grund für notwendige Veränderungen sind in den sich immer wieder verändernden Rahmenbedingungen zu sehen. Insbesondere die sich verändernden Einstellungszahlen (zukünftig sind gemäß den Beschlüssen im Koalitionsvertrag 3 000 Neueinstellungen pro Jahr vorgesehen) machen Anpassungen unumgänglich. Gerade die mit den erhöhten Einstellungszahlen verbundene „Drop-out-Quote“ veranlasst die Politik, kritisch auf das Studium zu blicken. Aber auch der neu eingerichtete Bildungsgang „Fachoberschule Polizei“, die vom LAFP durchgeführte Evaluation des Einstellungsprofils für die Laufbahngruppe 2.1, die Initiative Pro K, die Studiengang-

analysen und auch die Empfehlungen der Stabsstelle „Rechtsextremistische Tendenzen in der Polizei NRW“ haben den Fachleuten des Fachbereichsbeirats vor Augen geführt, dass neuerliche Veränderungen sowie eine Neuausrichtung des Studiums erforderlich sind.

### Fachbereichsrat der Polizei legt Eckpunktepapier vor

Der Fachbereichsrat ist seitens der Kompetenzen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vielseitig strukturiert und daher breit aufgestellt. Hier engagieren sich unter der Leitung von Kriminaldirektor Stefan Kahl unter anderem fünf Vertreterinnen und Vertreter der Gruppe der Dozentinnen und Dozenten, ein Vertreter der Lehrbeauftragten sowie drei Vertreter der Fachpraxis, ein Abteilungsleiter sowie drei Vertreterinnen und Vertreter der Studierenden. Aufgrund der Vielseitigkeit des Rates machen die Verantwortlichen gleich zu Beginn deutlich, dass die nachfolgend ausgeführten fünf Positionen in einem intensiven Diskurs erarbeitet wurden. Das Papier soll als Einladung zur Beteiligung an der Weiterentwicklung des Studiums verstanden werden. Die DPOlG NRW folgt dieser Einladung gerne. Schließlich bildet



Der Landesvorsitzende der DPOlG NRW, Erich Rettinghaus, der Präsident der HSPV, Martin Bornträger, sowie der Fachbereichsleiter Polizei, KD Stefan Kahl (von links) tauschten sich über das Positionspapier des Fachbereichsrates Polizei zur Zukunftsfähigkeit des Studiums aus.

das Studium an der HSPV die Grundlage für die Qualifizierung des dringend benötigten Nachersatzes bei der Polizei NRW.

### Position 1 – Spezialisierung ermöglichen

Durch die in den letzten Jahren gestiegenen Anforderungen an den Polizeiberuf braucht es nach Auffassung des Fachbereichsrates mehr Spezialisierungsmöglichkeiten, die bereits im Studium eröffnet werden sollen. Auf diese Entwicklungen wurde nach Auffassung der Experten in den vergangenen Jahren reagiert und die Inhalte wurden neu in das Studium integriert oder aber bereits vorhandene Inhalte ausgeweitet. Dieser Umstand, gepaart mit der durch

die hohen Einstellungszahlen hervorgerufenen fortwährenden Überlastung der Praxisbehörden, führt zu spürbaren Qualitätseinbußen in der gegenwärtig bestehenden Einheitsausbildung.

Der Fachbereichsrat erkennt daher, dass an dem Grundsatz der Einheitsausbildung aus naheliegenden Gründen festgehalten werden muss. Zugleich aber soll eine Spezialisierung implementiert werden.

Durch diese Neuausrichtung soll das Studium inhaltlich „entfrachtet“ werden. Zugleich sollen die Praktikumsdienststellen durch die Schwerpunktsetzung entlastet werden, indem die Studierenden gleichmäßiger verteilt werden. Die Spezialisierung bei gleichzeitig



weiterhin bestehendem Einheitsstudium soll durch die Einführung von Leistungskursen in den Bereichen „Einsatz“ und „Ermittlungen“ ermöglicht werden. Durch diese Individualisierung des Studiums erhoffen sich die Experten zudem, den Studierenden mit ihren Interessen und Talenten besser gerecht zu werden und auf diese Weise die Freude am Lernen bestmöglich zu fördern.

#### Zusammengefasst streben die Vertreter des Fachbereichsrates nachfolgende Aspekte an:

- > Durchgängiges Grundlagenstudium in allen polizeilichen Sparten (Basisausbildung)
- > Leistungskurse in den Schwerpunktbereichen „Einsatz“ und „Ermittlungen“ als Spezialisierung in der Theorie
- > Fortführung der Spezialisierung in den fachpraktischen Modulen
- > Erweiterung des Kolloquiums um eine modulübergreifende Abschlussprüfung

#### Die Haltung der DPoIG NRW zu Position 1:

Die DPoIG NRW begrüßt die grundsätzliche Bestätigung der Notwendigkeit eines Einheitsstudiums, welches dazu führt, dass die Absolventen nach dem Studium in allen Bereichen der Polizei eingesetzt werden können.

Zugleich wird der kritischen Personalsituation in den Ermittlungsdiensten Rechnung getragen, ohne dass die Studierenden sich tatsächlich für eine konkrete spätere Verwendung festlegen müssen. Durch die angesprochene Spezialisierung wird nach Auffassung der DPoIG NRW der Weg für eine Optimierung der Praktika in den Praktikumsbehörden eröffnet.

Es bleiben aber naturgemäß offene Fragen, die einer Klä-

rung bedürfen. So ist noch nicht ersichtlich, wer darüber entscheidet, wer eine spezifische Eignung für den Ermittlungsbereich und den Einsatzbereich aufweist.

Es bedarf eines Erstverwendungskonzepts für das erste Jahr nach dem Studium, welches im Bereich K eine Verwendung in der K-Wache und im Bereich GE im Wach- und Wechseldienst vorsehen könnte.

Um die Fragen zu klären und eine Feinabstimmung vorzunehmen, bedarf es nun des intensiven Austauschs mit allen Trägern – insbesondere mit den Einstellungsbehörden.

Aus der Sicht der DPoIG ist fraglich, welchen Stellenwert das wichtige Feld „Verkehr“ in der Position 1 einnimmt. Hier bedarf es der Erläuterung beziehungsweise Ausschärfung.

#### Position 2 – Neue didaktische Konzepte für die Lehre erschließen

Die Vertreter des Fachbereichsrates vertreten die klare Überzeugung, dass eine weitere inhaltliche Anreicherung des Studiums nicht verantwortbar und sogar kontraproduktiv sei. Eine Erweiterung um neue Inhalte erscheint nur möglich, indem andere Themen gestrichen werden. Um den gestiegenen Ansprüchen an die polizeiliche Arbeit gerecht zu werden, bedarf es daher anderer Wege. Insbesondere die Digitalisierung bietet hier Möglichkeiten, die bislang nur unzureichend genutzt wurden. Hierdurch sollen Ressourcen der Lehre effizienter genutzt, die Didaktik bereichert und den Lern- und Arbeitsbedürfnissen der gegenwärtigen Generation stärker entsprochen werden.

Dazu soll durch eine intensive Zusammenarbeit in der Leh-

re nicht nur zwischen den einzelnen Fächern, sondern auch über die Grenzen von Theorie, Training und Praxis hinweg eine bessere Lernsituation entstehen. Beobachtete Lernblockaden sollen auf diese Weise effektiv begegnet werden. Zudem erhofft man sich hierdurch Synergieeffekte in der Kompetenzvermittlung zu erzielen.

#### Die genannten Ziele sollen auf nachfolgende Weise erreicht werden:

- > Entwicklung und Implementierung neuer Lehr- und Lernformate insbesondere durch Nutzung von digitalen (zum Beispiel Blended Learning [Verzahnung digitaler und nicht digitaler Lernformate]) sowie stärker problem- und erfahrungsbasierten Angeboten
- > Zusammenfassung von Kursen in digitalen Vorlesungen sowie Ausbau von begleitenden Präsenzangeboten in Kleingruppen zur Vertiefung
- > Ausbau der interdisziplinären und – wo möglich – auch ausbilderträgerübergreifenden („interprofessionellen“) Lehre (Team-Teaching)
- > Langfristige Einrichtung einer bundesweit einmaligen Professur für die Pädagogik und Didaktik der polizeilichen Arbeit

#### Die Haltung der DPoIG NRW zu Position 2:

Der Landesvorsitzende der DPoIG NRW, Erich Rettinghaus, begrüßt ausdrücklich die Implementierung neuer Lehr- und Lernformate. Ebenso findet die Haltung, keine zusätzlichen Inhalte in das Studium zu integrieren, Zustimmung bei der DPoIG NRW. Die eigentlich gute Idee des Teamteachings hinterlässt indes noch einige

Fragezeichen. Hier bedarf es der Erläuterung, wie der Prozess in der Praxis umgesetzt werden soll.

Alles in allem wird aber auch die Position zwei sehr positiv bewertet.

#### Position 3 – Verzahnung optimieren

Das Studium lebt von der Verzahnung von Theorie, Training und Praxis.

Derzeit ist zu beobachten, dass es oftmals an fachlichem Austausch und gegenseitigen Verständnis zwischen den Lehrenden in Theorie und Training sowie den Tutorinnen und Tutoren in der Praxis fehlt. Dies hat zur Folge, dass es in der täglichen Lehrpraxis zu widersprüchlichen Positionen sowie überflüssigen Doppelungen, aber auch inhaltlichen Lücken kommt. Hierdurch kommt die eigentliche Stärke des Studiums nicht zur Geltung. Der Fokus liegt daher darauf, das wechselseitige Verständnis zwischen den jeweiligen Akteuren auszubauen. Durch ausbildungsübergreifende Hospitationen oder gemeinsamen Weiterbildungen soll eine stärkere Verzahnung der Lehre erreicht werden.

Die Bedeutung der sozialwissenschaftlichen Fächer sowie Ethik soll betont werden –



© Peggy und Marco Lachmann-Anke / Pixabay



hierzu soll der konstruktiv kritische Dialog zwischen diesen Fächern und der fachpraktischen Ausbildung intensiviert werden.

### **Eine optimierte Verzahnung soll durch nachfolgende Aspekte herbeigeführt werden:**

- > Regelmäßiger persönlicher Austausch von Lehrenden (Theorie + Training) sowie der Tutorinnen und Tutoren auf fachlicher und organisatorischer Ebene über die Gremienarbeit hinaus durch institutionalisierte Formate und Prozesse
- > Feste Ansprechpersonen zum Austausch zwischen den Bildungsträgern (Single Point of Contact zur Vermittlung/Navigation)
- > Förderung eines übergreifenden Verständnisses, zum Beispiel durch gegenseitige Hospitationen und gemeinsame Fortbildungen
- > Intensivere Reflexion wissenschaftlicher Studieninhalte im Rahmen der fachpraktischen Module
- > Institutionalisierte Reflexion von Praxiserlebnissen in der Theorie

### **Die Haltung der DPolG NRW zu Position 3:**

Erich Rettinghaus begrüßt ausdrücklich die Bestrebungen zur besseren Verzahnung von Theorie, Training und Praxis. Auch die DPolG NRW sieht hier einen erheblichen Optimierungsbedarf. Der vorgeschlagene Weg erscheint sachgerecht.

### **Position 4 – Modulstruktur und Prüfungen anpassen**

Die inhaltliche Überfrachtung des Studiums erforderte eine Auffächerung des Studiums in 30 Module mit 77 Teilmodulen. Dies führt zu einer erheblichen Unübersichtlichkeit. Verbunden mit der Zersplitte-

rung ist eine hohe Zahl an Prüfungen, die bei allen Beteiligten zu großen Belastungen führt. Hinzu kommt, dass die gegenwärtige Struktur dazu führt, dass die Studierenden in großem Maße auswendig lernen und sich so auf die unmittelbar bevorstehende Prüfung vorbereiten.

Der Studienverlauf kann gegenwärtig nicht wesentlich verändert, aber dennoch strukturell optimiert werden. Hierbei sollen auch die Prüfungen neu beleuchtet und wenn möglich reduziert werden. Dazu sollen bestimmte Prüfungsformen kritisch nach Sinn, Anlage und Umfang hinterfragt werden.

### **Erreicht werden soll das Ziel durch:**

- > Zusammenfassen von Teilmodulen und Modulen
- > Reduzierung und zeitliche Entzerrung von Prüfungen
- > Transparenz über Sinn und Mehrwert von bestimmten Prüfungsformen, aber auch deren kritische Reflexion

### **Die Haltung der DPolG NRW zu Position 4:**

Hier stimmt die DPolG NRW nicht ganz mit der Position des Fachbereichsrats überein. Zwar wird die Überprüfung der Prüfungen hinsichtlich des Sinns begrüßt, denn es gibt durchaus Prüfungsformen, die fragwürdig erscheinen. Eine Reduzierung der Prüfungen wird aber durchaus kritisch gesehen, macht Erich Rettinghaus deutlich. Hier besteht seitens der DPolG NRW noch Diskussionsbedarf.

### **Position 5 – Individuelle Unterstützung von Studierenden**

In den letzten Jahren war zu beobachten, dass die Studierenden sehr unterschiedliche

kognitive, soziale, kulturelle aber auch physische Voraussetzungen mitbringen. Folge dieser erheblichen Unterschiede ist die steigende Zahl von Studierenden, die das Studium freiwillig oder wegen unzureichender Leistungen abbrechen. Hinzukommt, dass zurückliegende Reformprozesse des Studiums insbesondere darauf abzielten, immer höhere Einstellungszahlen zu bewältigen, Dies hatte negative Folgen für die Studierbarkeit des Studiengangs.

Neben den in den Positionen 1 bis 4 dargestellten Anpassungen bedarf es gerade zu Beginn des Studiums (Übergangsphase von der Schule zum Studium) individuelle Unterstützungsbedarfe für die Studierenden. Eine Absenkung der Standards ist hierbei zu vermeiden.

Die Chance für ein erfolgreich verlaufendes Studium soll durch ein gestuftes Angebot hochschulgerechter Maßnahmen – von der (Eigen-)Reflexion bis hin zu einer stärkeren individuellen Unterstützung gefördert werden.

### **Die individuelle Unterstützung von Studierenden soll insbesondere durch nachfolgende Maßnahmen erreicht werden:**

- > Studierende und Lehrende, Tutorinnen und Tutoren sind über den persönlichen Lernfortschritt informiert. Regelmäßige Lernstandskontrollen werden durch angeleitetes Selbststudium, Probeklausuren et cetera gewährleistet
- > Institutionalisierte Unterstützung der Studierenden durch die Ausbildungsleitung bei Fragen der Personalführung und zur Praxis
- > Vertrauenslehrende (HSPV) als zentrale Ansprechperson für Studierende und Verantwortliche der anderen Bildungsträger

> Individuelle Unterstützungsangebote aller Ausbildungsträger, zum Beispiel durch Lerngruppen, Trainingsangebote, wissenschaftliche Hilfskräfte, Tutorien und Studierendenberatungen

### **Die Haltung der DPolG NRW zu Position 5:**

Der Landesvorsitzende der DPolG NRW begrüßt grundsätzlich den Ansatz der individuellen Unterstützung. Diese beginnt allerdings bereits dort, wo Kursgrößen von 30 und mehr Studierenden nicht zugelassen werden.

Es darf allerdings nicht verkannt werden, dass unter anderem durch die beabsichtigten Probearbeiten, Musterlösungen und Sprechstunden erhebliche Mehrbelastungen für die Dozenten zu erwarten sind. Die Korrektur von Übungsklausuren nimmt eine erhebliche Zeit in Anspruch. Wenn man noch mehr individuelle Förderung möchte, muss dies mit zusätzlich ausgewiesenen Stunden ausgefüllt werden (zum Beispiel individuelle Betreuung von Lerngruppen durch Dozenten), die dann auch extra honoriert werden müssen.

Insofern sind die Idee und der Grundgedanke der individuellen Unterstützung sehr gut. Er lässt sich allerdings nur mit einem erheblichen Personalaufwand realisieren. Es ist fraglich, ob dies mit dem bestehenden Personalbestand geleistet werden kann.

Erich Rettinghaus betont, dass der Fachbereichsrat der Polizei an der HSPV viele wichtige Veränderungsbedarfe angesprochen hat. Die DPolG NRW weiß um die herausragende Bedeutung des Studiums für die Zukunftsfähigkeit des Polizeiberufs und wird den Prozess der Veränderung konstruktiv begleiten. ■





# Pflegereform 2022

## Entlastung für Pflegebedürftige und ihre Familien

Von Wolfgang Orscheschek,  
Seniorenbeauftragter DPoIG NRW

Hohe Inflationsraten und steigende Energiekosten beherrschen gegenwärtig die Schlagzeilen der einschlägigen Medienlandschaft. Dabei dürfen wir nicht außer Acht lassen, dass die Pflege immer teurer wird. Neben den Leistungen der sozialen Pflegeversicherung müssen heute in den Pflegeeinrichtungen durchschnittlich 2184 Euro als Eigenanteil bezahlt werden. Vor nicht einmal vier Jahren waren es noch 1772 Euro.

Mit der ab Januar dieses Jahres geltenden Pflegereform hat der Gesetzgeber versucht, einerseits den Beruf einer Pflegefachkraft attraktiver zu gestalten und andererseits der Pflegekostenentwicklung entgegenzuwirken.

Hier ein Überblick:

- > Die Pflegenden sollen durch Leistungserhöhungen in der häuslichen Pflege und der Kurzzeitpflege entlastet werden.
- > Hilfs- und Pflegehilfsmittel können jetzt durch Pflegefachkräfte verordnet werden und wurden zusätzlich in die Lage versetzt, Entscheidungen in der häuslichen Pflege selbstständig zu treffen.
- > Ab dem 1. September 2022 werden nur noch Pflegeeinrichtungen zugelassen, die Tariflöhne oder analog tarifähnlich bezahlen. Gleichzeitig wird versucht, rund 20 000 Stellen für Pflegehilfs-

kräfte in der stationären Pflege einzurichten.

- > Ab dem Pflegegrad 2 erhalten Pflegebedürftige in der vollstationären Pflege einen Zuschuss zum pflegebedingten Eigenanteil einer Einrichtung (EEE).

Dieser beträgt:

bis zum 12. Monat	5 Prozent
ab dem 13. Monat	25 Prozent
ab dem 25. Monat	45 Prozent
ab dem 37. Monat	70 Prozent

Ein Zuschuss für Unterkunft, Verpflegung und Investitionskosten – die sogenannten „Hotelkosten“ – ist dabei nicht vorgesehen. Diese müssen weiterhin durch die Pflegebedürftigen selbst bezahlt werden.

Grundsätzlich sollte berücksichtigt werden, dass ein Pflegefall durchschnittlich sieben Jahre dauert und Kosten von über 100 000 Euro entstehen. Der verbleibende Eigenanteil für die Pflege (EEE) kommt noch hinzu.

Nachfolgend ein Beispiel, was vollstationär untergebrachte Pflegebedürftige ohne Zuschuss zum EEE durch-



> Wolfgang Orscheschek – Seniorenbeauftragter der DPoIG NRW

schnittlich in 2022 selbst bezahlen müssen:

Investitionskosten	447 Euro
Einrichtungseinheitlicher Eigenanteil (EEE)	943 Euro
Unterkunft und Verpflegung	794 Euro
Insgesamt im Bundesdurchschnitt	2184 Euro

Es ist offensichtlich, dass durch die Akademisierung im Pflegebereich die Kosten weiter steigen werden, da nur so der Beruf der Pflegefachkräfte attraktiver gestaltet werden kann.

In diesem Zusammenhang sollte daran gedacht werden, dass Pflegebedürftigkeit keine Frage des Alters ist. Ein Unfall oder eine

folgenreiche Erkrankung kann jeden treffen. Ab dem 18. Lebensjahr ist man geschäftlich für sich allein verantwortlich.

Ein Pflegebedürftiger dürfte kaum in der Lage, sein sämtliche umfangreichen Entscheidungen, die mit der Pflege im Zusammenhang stehen, selbstständig zu treffen.

Somit kommt der Erteilung einer **Vorsorgevollmacht** und einer **Patientenverfügung** ab dem 18. Lebensjahr und nicht erst, wenn das Kind in den Brunnen gefallen ist, eine besondere Bedeutung zu.

Bei Fragen hilft die DPoIG NRW ihren Mitgliedern und Angehörigen gerne weiter. ■



# Bochum Total – reloaded

Von Kirsten Muscheid,  
1. Vorsitzende DPoIG-Kreisverband Bochum

Nach zwei Jahren coronabedingter Pause war es dieses Jahr mal wieder so weit – das große Umsonst-und-draußen-Musikfestival von NRW fand am ersten Juni-Wochenende in Bochum statt. Für Veranstalter, Künstler, Gastronomen und insbesondere die Besucher ein guter Grund zum Freuen und Feiern.

Das haben wir genutzt, um den eingesetzten Kolleginnen und Kollegen bei sommerlich angenehmen Temperaturen ein leckeres Wassereis vorbeizubringen, welches gerne angenommen wurde.

Sehr positiv und richtig schön war, dass man viele bekannte, aber auch unbekannte (in der Regel sehr junge) Gesichter ge-

sehen und mit vielen Kolleginnen und Kollegen gesprochen hat.

### ➤ **Gespräche offenbaren viele Probleme**

In den Gesprächen wurden aber dann doch auch die drängenden Personalprobleme bei der Polizei deutlich. Die der geschlossenen Einheiten, die



➤ Die Verantwortlichen des DPoIG-Kreisverbandes Bochum beim Gruppenbild vor dem Einsatz

nicht mehr aus den Stiefeln kommen. Die der Wachdienstkräfte, die bunt zusammengewürfelt Überstunden en masse

Ja nun, wenn es bei der 41-Stunden-Woche bleibt (die ja in Wahrheit eher gegen 50 bis 60 Stunden



➤ Die Einsatzbetreuer des DPoIG-KV Bochum legten viele Meter zurück, um am Ende wirklich mit allen Einsatzkräften ins Gespräch zu kommen und ihnen Wassereis zu spendieren.



➤ Die Vorsitzende des Kreisverbandes Bochum, Kirsten Muscheid, im Gespräch mit Einsatzkräften am Rande des Einsatzes

anhäufen (so auch bei Bochum Total). Die der Ermittler, für die das Gleiche gilt, und die Stabsmitarbeiter, die von einer BAO zur nächsten hetzen ...

Alles in allem: Die Polizei agiert wie die gesamte öffentliche Daseinsvorsorge inzwischen bei den gestiegenen Aufgaben am absolut äußersten Limit, sicher zwangsläufig auch unter Einbußen bei der Qualität der Arbeit.

Regelarbeitszeit geht, die Langzeitarbeitskonten lassen grüßen ...), werden sich nicht mehr lange auch nur ansatzweise – brauchbare – junge Leute für diesen Beruf entscheiden ... und WIEDER eine Lebensarbeitszeitverlängerung womöglich WIEDER auch noch ohne finanziellen Ausgleich begeistert auch niemanden, da sei sich die liebe Politik sicher.