

02
März/April
2026

71. Jahrgang

€ 7,50

ISSN (Print) 0722-5962

www.pvtweb.de

pvt

POLIZEI VERKEHR + TECHNIK

Seit 1956 die Fachzeitschrift für Innere Sicherheit

75 Jahre
Bundespolizei
Seiten 7 – 9



- **Einführung der modularen Schießüberprüfung in der Polizei Niedersachsen** Seite 12
- **Verkehrssicherheit zwischen Prävention, Sanktion und Erkenntnisgewinn** Seite 28
- **Einführung der neuen Polizei-Einsatz-App „resQnect“ in Sachsen-Anhalt** Seite 34
- **Drohnen über Deutschland – warum reine RF-Detektion nicht mehr ausreicht** Seite 42

Verkehrssicherheit ist kein „Streichposten“

Kritische Stellungnahme zu drei Verkehrsvorschlägen der NRW-Effizienzinitiative

Peter Schlanstein

Ausgangslage: Effizienz ist richtig, aber nicht um den Preis von Schutzlücken

Die in vom Innenministerium des Landes Nordrhein-Westfalen im Februar 2026 vorgestellte Effizienzinitiative „Polizeiliche Aufgabenkritik und Vorschläge“ umfasst 35 Maßnahmen, die Bürokratie abbauen und Personal wieder stärker für Streife, Gefahrenabwehr und Ermittlungen freisetzen sollen. Grundsätzlich ist es richtig, Abläufe zu hinterfragen und zu digitalisieren – insbesondere dort, wo Doppelarbeit, Medienbrüche und unnötige Dokumentationslast tatsächlich operative Präsenz verhindern.



©NRW Initiative - #sicherimStraßenverkehr

Verkehrssicherheit als Leitbild – oder künftig nur noch als Symbol?

Effizienz hat dort ihre Grenze, wo sie den staatlichen Schutzauftrag schwächt. Verkehrsüberwachung dient nicht der Verwaltungsvereinfachung, sondern dem Schutz zentraler Rechtsgüter – insbesondere von Leben und körperlicher Unversehrtheit. Genau hier liegt der kritische Punkt: Drei der vorgeschlagenen Maßnahmen betreffen nicht bloße Randbereiche, sondern die tragenden Säulen wirksamer Verkehrssicherheitsarbeit – eine verlässliche Datengrundlage, ausreichenden Kontrolldruck und funktionierende fachliche Strukturen.

Besonders irritierend ist das Spannungsverhältnis zur eigenen NRW-Fachstrategie Verkehr #LEBEN (Einführung 2024): Dort wird ausdrücklich betont, Verkehrsüberwachung müsse unangekündigt „jederzeit und überall“ möglich sein und Verstöße seien konsequent

zu ahnden, um Schwerverletzte und Getötete zu reduzieren. Ein Effizienzprogramm, das ausgerechnet im Verkehr die Instrumente ausdünnert, läuft Gefahr, sich gegen dieses Ziel zu richten.

Unfallaufnahme bei reinen Sachschäden und Alleinunfällen

Der Abschlussbericht sieht bei „Vorschlag 1“ vor, Unfälle mit einfachem Sachschaden (VU-Kategorie 5) grundsätzlich nur noch dann aufzunehmen, wenn dies „im Einzelfall erforderlich“ ist – etwa bei Uneinigkeit der Beteiligten. Alleinunfälle ohne Fremdschäden sollen gar nicht mehr dokumentiert werden. Wenn keine Anzeige gefertigt wird, soll zudem auf die Speicherung statistischer Daten verzichtet werden.



©Polizei NRW

Ablenkung ahnden – aber bei Unfallfolge nicht mehr aufklären? Verkehrssicherheit funktioniert so nicht

Das Problem beginnt nicht erst bei der Frage „Wie viel Zeit kostet das?“, sondern bei der Frage „Was kostet es, wenn wir es nicht mehr wissen?“ Denn amtlich ist klar: Ein sehr großer Anteil des Verkehrsunfallgeschehens besteht aus Sachschäden. Bundesweit wurden 2025 rund 2,5 Millionen polizeilich registrierte Verkehrsunfälle gezählt; bei etwa 2,2 Millionen blieb es bei Sachschäden. Wer hier strukturell aus der polizeilichen Dokumentation aussteigt, nimmt der Verkehrssicherheitsarbeit genau den Datenteil, der als Frühwarnsystem wirkt. Überdies ist die Polizei gesetz-

lich nach § 2 II StVUnfStatG verpflichtet, die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle zu erfassen.

Fachleute aus Unfallanalyse und Verkehrssicherheitsarbeit betonen, dass qualifizierte Unfallaufnahme die Grundlage für Analyse, Prävention und Infrastrukturverbesserungen bildet; ohne verlässliche Orts-, Typ- und Ursacheninformationen werden Gefahrenstellen später oder gar nicht erkannt. Dass dies nicht nur Theorie ist, zeigt der Blick auf NRW-Regelungen selbst: Der Erlass zu den Unfallkommissionen beschreibt die örtliche Unfalluntersuchung als gemeinsame Aufgabe von Polizei, Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden mit dem Ziel, Unfallhäufungsstellen früh zu erkennen und Zusammenhänge mit baulichen/verkehrlichen Gegebenheiten festzustellen.

Das häufig vorgebrachte Argument, Unfallkommissionen befassen sich ohnehin vor allem mit schweren Unfällen, greift zu kurz. Denn Sachschadensunfälle sind in der Praxis oft frühe Warnsignale für bestehende Risiken: Bevor es zum ersten schweren Unfall kommt, hat es meist bereits mehrere kritische Situationen oder leichtere Kollisionen gegeben.



©Polizei NRW

Ob ein Unfall glimpflich endet, ist oft Zufall – nicht die Gefährdung

Wenn die polizeiliche Erfassung vermeintlich „leichter“ Unfälle entfällt, würden Unfallhäufungen künftig schlechter erkannt, infrastrukturelle Mängel als Ursache von (Allein-)Unfällen blieben häufiger unentdeckt – ebenso Probleme bestimmter Fahrzeugarten, etwa bei E-Scooter-Alleinunfällen.

Hinzu kommt: Ein staatlich vergrößerter Dunkelfeld ist keine Effizienz. Die amtliche Unfallstatistik erfasst nur die Unfälle, zu denen die Polizei herangezogen wird; gerade bei Sachschäden (und teils bei geringfügigen Verletzungen) entsteht ein Dunkelfeld. Gleichzeitig ist die Datenlage bei der Verletzungsschwere ohnehin begrenzt; Fachbeiträge fordern daher aussagekräftigere und modernisierte Unfalldaten, um schwerste Verletzungen und neue Risikofaktoren besser abbilden zu können. In dieser Lage ist es fachlich nicht nachvollziehbar, wenn zusätzlich ein großer Teil des (ohnehin untererfassten) Unfallgeschehens aktiv aus der Erfassung herausgeschnitten werden soll.

Schließlich ist Unfallaufnahme nicht nur Statistik, sondern Rechtsstaat in Uniform: Sie umfasst Erstmaßnahmen, Gefahrenabwehr, Beweissicherung, Ermittlungen (Straftaten/Ordnungswidrigkeiten) und die objektive Klärung des Hergangs – mit hoher Bedeutung auch für zivilrechtliche Regulierung und Betrugsabwehr. Ein Blick über Nordrhein-Westfalen hinaus zeigt, dass sich die polizeiliche Unfallaufnahme nicht beliebig „einsparen“ lässt. So halten etwa die Mitte Dezember 2025 veröffentlichten neuen Richtlinien für die polizeiliche Verkehrsunfallaufnahme in Bayern ausdrücklich fest, dass die Polizei grundsätzlich jeden Verkehrsunfall aufnimmt, von dem sie Kenntnis erhält oder zu dem sie gerufen wird. Dies geschieht nicht nur zur Klärung des Einzelfalls, sondern auch aus Gründen der Prävention, zur Analyse und Beseitigung von Unfallursachen, für statistische Zwecke sowie zur Unterstützung der zivilrechtlichen Schadensregulierung.

Bemerkenswert ist: Selbst der NRW-Abschlussbericht zur Aufgabenkritik weist darauf hin, dass eine geringere polizeiliche Präsenz vor Ort dazu führen kann, dass weniger Straftaten entdeckt werden – etwa Fahren ohne Fahrerlaubnis oder unter Alkoholeinfluss. Ergänzend wird gewarnt, dass ohne polizeiliche Beweissicherung Verkehrsverstöße häufiger ungeahndet bleiben, Versicherungsbetrug erleichtert wird und Unfallobeteiligte bei der Schadensregulierung Nachteile erleiden können.

Der fachlich saubere Effizienzhebel liegt daher nicht im Verzicht, sondern im Prozess: Der Bericht nennt selbst eine digitale Unfallaufnahme per App. So empfiehlt z. B. die Lan-



Flächendruck senken – oder Leben schützen?

desverkehrswacht NRW ausdrücklich, Unfallaufnahme und Verkehrs-OWi medienbruchfrei in einer einzigen App zusammenzuführen und die Daten (klassifiziert) auch dann nutzbar zu halten, wenn es bei Verwarnungen bleibt. Das ist der richtige Weg: **Daten-vollständigkeit erhalten, Bearbeitungstiefe intelligent reduzieren.**

Geschwindigkeitsüberwachung ohne Anhalten

„Vorschlag 9“ will auf polizeiliche Geschwindigkeitskontrollen ohne Anhalten verzichten (mobile Messstellen). Begründet wird dies u. a. mit geringerem „Mehrwert“, weil ohne Anhalten keine verkehrserzieherische Ansprache erfolge; zugleich sei der Prozess ressourcen- und kostenintensiv. Als Ersatz wird angeregt, Kommunen sollten fest installierte Anlagen – insbesondere auf Autobahnen – ausbauen. Der Bericht nennt allerdings selbst als zentrale Nebenfolge: Kontrollen an Unfallhäufungsstellen im Schnellverkehr wären nur noch erschwert oder nicht mehr möglich.

Verkehrssicherheitsfachlich ist dieser Vorschlag kaum zu verteidigen. Geschwindigkeit ist einer der stärksten Hebel sowohl für die Unfallwahrscheinlichkeit als auch für die Unfallschwere: Die beschreibt, dass höhere Geschwindigkeit die Crash-Wahrscheinlichkeit erhöht (u. a. durch längere Reaktions-/Anhaltewege, weniger Manövrierbarkeit und weniger Zeit zur Fehlerkompensation). Hinzu kommt der physikalische Kern: Die in einem Crash umzuwandelnde kinetische Energie wächst quadratisch mit der Geschwindigkeit – kleine Tempoänderungen wirken daher überproportional auf die Unfallschwere.

Auch amtliche Verkehrsunfallstatistiken unterstreichen die Relevanz: Überhöhte oder nicht angepasste Geschwindigkeit ist bei tödlichen Verkehrsunfällen weiterhin Unfallursache Nummer 1; 2024 entfielen rund 30 % der Verkehrstoten auf Unfälle, bei denen mindestens eine beteiligte Person zu schnell fuhr. Vor diesem Hintergrund ist es verkehrspolitisch widersprüchlich, ausgerechnet ein Kon-



Gerade auf Landstraßen entscheidet Kontrolle über Leben und Tod

trollformat zu streichen, das Kontrollsdichte mit vertretbarem Personaleinsatz ermöglicht.

Entscheidend ist zudem der präventionspsychologische Mechanismus: Normtreue hängt maßgeblich vom Zusammenspiel aus wahrgenommener Entdeckungswahrscheinlichkeit und (subjektiver) Sanktionshärte ab. Wer mobile Messstellen streicht, senkt den Flächendruck – gerade dort, wo Anhalte-Kontrollen personalintensiv, lagebedingt riskant oder schlicht nicht dauerhaft machbar sind. Dass automatisierte bzw. nicht-anhaltebasierte Geschwindigkeitsüberwachung wirkt, ist evidenzbasiert: Der aktuelle Wissensstand belegt in diversen Studien durchgängig Rückgänge bei Kollisionen und Verletzten im Umfeld der automatisierten Geschwindigkeitsüberwachung; in vielen Studien liegen die Effekte im zweistelligen Prozentbereich. Auch die Erkenntnisse zur Verkehrssicherheit innerhalb der EU (z. B. European Transport Safety Council – ETSC) gehen einhellig davon aus, dass automatische Kamera-Durchsetzung im Mittel relevante Rückgänge bei Unfällen bewirken kann.

Hinzu kommt die NRW-Eigenlogik: #LEBEN beschreibt Verkehrsüberwachung als angekündigt und unangekündigt jederzeit möglich; die polizeiliche Präsenz soll als Garant regelkonformen Verhaltens wirken. Ein pauschaler Verzicht auf Messungen ohne Anhalten schwächt genau dieses Leitbild und sendet ein riskantes Signal („die Chance, entdeckt zu werden, sinkt“).

Die Verlagerung der Verantwortung auf die Kommunen ist kein tragfähiges Sicherheitskonzept. Zum einen weist bereits der Abschlussbericht des IM NRW selbst darauf hin, dass kommunale Maßnahmen die wegfallende polizeiliche Kontrolle – etwa auf Autobahnen – nicht vollständig ersetzen können. Zum anderen entwickelt sich die kommunale Diskussion um Geschwindigkeiten und Zuständigkeiten derzeit sehr dynamisch: Bundesweit fordern über 1.100 Städte und Gemeinden mehr Entscheidungsspielräume vor Ort, und dieses Anliegen wurde 2023 von der Verkehrsministerkonferenz einstimmig unterstützt.



©DVR

Mehr Verletzte unter Vulnerablen – und weniger Radar an Gefahrenstellen?

Diese Entwicklung zielt auf ein stärkeres Geschwindigkeitsmanagement – nicht auf einen Rückzug der Polizei. Kommunale Maßnahmen können die Polizei dort nicht ersetzen, wo flexible Schwerpunktkontrollen, lageangepasstes Vorgehen und gezielte Überwachung an Gefahrenstellen erforderlich sind.

Direktionen Verkehr und Fachlichkeit als Organisationsvoraussetzung

„Vorschlag 33“ empfiehlt, die Direktion Verkehr (Direktion V) in den Kreispolizeibehörden aufzulösen und Aufgaben auf die Direktionen Gefahrenabwehr/Einsatz (GE) und Kriminalität (K) zu verteilen: Verkehrskommissariate sowie Verkehrsunfallprävention und Opferschutz zur Direktion K; Verkehrsdienst, ggf. VU-Aufnahmeteam und Autobahnpolizei zur Direktion GE. Als Nutzen werden weniger Abstimmungen und Einsparungen im Führungs-/Stabsbereich genannt.

Hier wird Effizienz mit Struktur-Zerschnitt verwechselt. Polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit ist eine hochspezialisierte Kernaufgabe mit präventiven, repressiven und opferschützenden Elementen: Verkehrsüberwachung, Unfallaufnahme, Unfallanalyse, Präventions- und Öffentlichkeitsarbeit sowie Hilfevermittlung für Unfallopfer greifen fachlich ineinander.



©VOD

Strategie braucht Fachwissen – nicht dessen Auflösung

Die Übertragung von Aufgaben auf andere Ebenen ist kein tragfähiges Sicherheitskonzept. Denn viele der betroffenen Tätigkeiten sind keine optionalen Zusatzaufgaben, sondern gesetzlich festgelegte Kernaufgaben der Polizei. Dazu gehören insbesondere Verkehrsüberwachung, Unfallaufnahme, Gefahrenabwehr sowie die Verfolgung von Verkehrsverstößen.

Diese Aufgaben dienen unmittelbar dem Schutz von Leib, Leben und Eigentum und sind rechtlich klar zugewiesen. Sie können daher nicht einfach reduziert oder abgegeben werden, ohne den staatlichen Schutzauftrag zu beeinträchtigen. Gerade dort, wo flexible Schwerpunktsetzungen, lageangepasste Kontrollen und gezielte Maßnahmen an Gefahrenstellen erforderlich sind, bleibt die Polizei unverzichtbar.

Der Abschlussbericht erkennt die Gefahr indirekt an: Als Risikominderung soll u. a. verhindert werden, dass Verkehrsunfallbekämpfung vernachlässigt wird oder ein „Imageverlust“ eintritt. Das ist mehr als Semantik. Wer in einer Organisation die eigenständige Fachdirektion abschafft, nimmt in Kauf, dass Priorität, Fortbildungsfokus, Qualitätssteuerung und Personalbindung im Verkehr gegen andere Dauerlagen konkurrieren – strukturell und dauerhaft.



©Continental

Automatisiertes und vernetztes Fahren kommt – kann die Polizei auf Expertise verzichten?

Besonders kritisch ist dies für den Opferschutz. NRW betont in #LEBEN, dass Unfälle mit Personenschaden und Flucht neben körperlichen auch psychische Folgen für Opfer haben können. Gerade in dieser Lage bedeutet organisatorische Zersplitterung: mehr Schnittstellen, mehr Übergaben, mehr Zuständigkeitsfragen – also mehr Reibung genau dort, wo Betroffene stabile Ansprechpartner, klare Abläufe und verlässliche Kommunikation brauchen.

Effizienz ja – aber mit verkehrssicherheitsfesten Leitplanken

Die Effizienzinitiative enthält selbst Ansätze, die man ausbauen sollte, ohne Schutzwirkung zu verlieren: Digitalisierung der OWi-Erfas-

sung (Vorschlag 2) und perspektivisch digitale Unfallaufnahme (Vorschlag 1). Der fachliche Leitgedanke muss dabei lauten: **vollständige Erfassung bei reduziertem Bearbeitungsaufwand**, nicht „weniger Ereignisse“.

Das ist kompatibel mit dem Safe-System-Ansatz, der für eine Verkehrssicherheitsstrategie zentral ist: Risiken müssen erkannt, systematisch reduziert und Maßnahmen wirksam überwacht werden – gerade über Kontrolle, Infrastruktur und Daten. Praktisch heißt das: minimaler, geokodierter Datensatz für jede Unfallmeldung (statt statistischer Löschung), Erhalt und Modernisierung nicht-anhaltetabasierter Geschwindigkeitsüberwachung (statt Rückbau) und Stärkung stabiler Fachstrukturen (statt Image- und Prioritätsverlust).



©VOD

Strategie braucht klare Richtung – nicht widersprüchliche Signale

NRW sollte nicht Blaupause für verkehrspolizeilichen Rückbau werden

NRW gilt bundesweit häufig als Impulsgeber polizeilicher Praxis. Gerade deshalb ist die Signalwirkung dieser drei Vorschläge erheblich. Wenn „weniger erfassen, weniger kontrollieren, Strukturen auflösen“ als Effizienz verkauft wird, droht ein gefährlicher Präzedenzfall – in NRW und darüber hinaus.

Aus Sicht der Verkehrsunfallprävention und Verkehrsunfall-Opferhilfe ist daher dringend von der Umsetzung der Vorschläge 1, 9 und 33 abzuraten. Effizienzgewinne sind erreichbar – aber nur durch Digitalisierung, Standardisierung und Prozessoptimierung bei gleichbleibender Datenvollständigkeit, Kontrolldichte und Fachstruktur.

Peter Schlanstein

Hochschule für Polizei und öffentliche Verwaltung NRW

Vorsitzender des Vorstands

Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. (VOD)

Münster

E-Mail: autor@pvtweb.de