DP DEUTSCHE POLIZEI | Niedersachsen

E-MOBILITÄT IM EINSATZ

Streifenwagen im Umbruch

Mit der Beschaffung von 268 Audi A6 e-tron wird der Anteil vollelektrischer Fahrzeuge in der Polizei Niedersachsen deutlich steigen. Neben großem Interesse gibt es auch Bedenken, ob die Ausrichtung weg von Verbrennungsmotoren ein notwendiger Schritt oder ein Irrweg ist. Wir haben uns umgehört.



Philipp Mantke
Landesredakteur Niedersachsen

Die Kritik

Die Bedenken, die hinsichtlich der Einführung vollelektrischer Streifenwagen in Niedersachsen geäußert wurden, sind aus der gesellschaftlichen Diskussion um Elektromobilität bekannt: Sorge um begrenzte Reichweite – insbesondere im Winter –, lange Ladezeiten im Vergleich zum Tankvorgang und ein schneller Verschleiß der verbauten Batterien werden auch in diesem Fall geäußert. Hinzu kommen befürchtete Einschränkungen bei der maximalen Zuladung der Fahrzeuge, geringe Höchstgeschwindigkeiten und die Frage, wie die Fahrzeuge im Krisenfall bei anhaltendem Stromausfall geladen werden sollen.

Lautlos und einsatzbereit

Der Gedanke, Elektrofahrzeuge in der Polizei Niedersachsen einzusetzen, ist keineswegs neu. „Angefangen haben wir 2013 mit dem ‚Schaufenster Elektromobilität'", berichtet Rico Wiersig, der seitdem im Fuhrparkmanagement der ZPD Niedersachsen tätig ist. Ziel des Bundesförderprogramms war damals, E-Mobilität überhaupt sichtbar zu machen.

2016 startete dann das Forschungsprojekt lautlos&einsatzbereit (l&e). Unter wissenschaftlicher Leitung der TU Braunschweig und des Niedersächsischen Forschungszentrums Fahrzeugtechnik wurde über vier Jahre der Einsatz von rund 50 Plug-in-Hybrid- und batterieelektrischen Polizeifahrzeugen insbesondere im ESD untersucht und daraus ein bis heute relevanter Leitfaden für deren Anforderungen in Niedersachsen entwickelt.

Projekt „TRON" – Aus für die E-Streife in Österreich

Kritiker der E-Mobilität in der Polizei sehen sich insbesondere seit einer Meldung aus Österreich bestätigt: Im Februar 2026 entschied das Innenministerium dort, das Projekt „TRON", mit dem Elektro-Funkstreifenwagen erprobt wurden, zum Jahresende zu stoppen. Im Rahmen des Projekts wurden seit 2024 23 VW ID.3 und ID.4 auf verschiedenen Polizeidienststellen getestet. Die österreichische Polizeigewerkschaft FSG bemängelte vor allem die auf 160 km/h abgeriegelte Höchstgeschwindigkeit und das begrenzte Kofferraumvolumen der Fahrzeuge.

Ein wesentliches Auswahlkriterium sei „die vollständige Unterbringung der mitzuführenden Ausrüstungsgegenstände im Ladegutsicherungssystem", so das Innenministerium auf unsere Anfrage; hinzu sei ein günstiger Preis über einen bestehenden Rahmenvertrag gekommen. Als Grund für die eingeschränkte Eignung nennt das Ministerium ausgerechnet das erhöhte Gesamtgewicht durch die Ausrüstung. Warum dieser Aspekt trotz des expliziten Kriteriums bei der Auswahl der Modelle wohl nur unzureichend berücksichtigt wurde und daraufhin der generelle Schluss, „dass E-Fahrzeuge für den operativen Polizeieinsatz nur eingeschränkt geeignet sind", gezogen wird, bleibt offen. Letztlich rechnet aber auch das österreichische Innenministerium „weiterhin mit raschen technischen Weiterentwicklungen", sodass zukünftig der Einsatz von E-Mobilität in der österreichischen Polizei nicht ausgeschlossen ist.

Erfahrungen aus Hamburg

Ein anderes Bild ergibt sich auch beim Blick nach Hamburg. Hier sind seit über vier Jahren vollelektrische Streifenwagen vom Typ

Mindestreichweite laut Leitfaden

Einsatz- und Streifendienst

250 km
urban

350–400 km
rural

über 500 km
extra rural

Ermittlungsdienst Stab & Fiskal

350–400 km

Der Leitfaden ist auch online verfügbar:

Der Leitfaden ‚Elektromobilität für behördliche Flotten' basiert auf den Forschungsergebnissen des Projekts ‚lautlos&einsatzbereit'



Auch in Hamburg gilt: Standzeit ist Ladezeit – hier beim Passat GTE

Foto: Svenja Moritzen

VW ID.4 im 24/7-Dienst im Einsatz. Die Batteriekapazität der Hamburger Fahrzeuge ist mit dem in Niedersachsen neu beschafften Audi A6 e-tron vergleichbar.



Foto: GdP Hamburg

„Gerade unsere jungen Kolleginnen und Kollegen werden hinsichtlich des Umgangs mit E-Fahrzeugen nicht ausreichend geschult" – die Hamburger Polizistin Svenja Moritzen.

Gerade im innerstädtischen Bereich hätten sich die Fahrzeuge bewährt, berichtet die Hamburger Polizistin Svenja Moritzen. Mit 40 bis 130 Kilometern pro Schicht entspricht die Fahrleistung auch den im Projekt lautlos&einsatzbereit für den urbanen Bereich ermittelten Werten.

„Vor allem im langen Nachtdienst fährt man bei uns auch schon mal 200 Kilometer", berichtet hingegen ihr Kollege Matthias Hacker, der im für Hamburger Verhältnisse ländlichen PK 43 in Bergedorf tätig ist. Von leer gefahrenen Batterien hat er jedoch ebenfalls nichts zu berichten. Kritisch sieht er allerdings die an den Dienststellen verbauten 11-kW-Wallboxen und wünscht sich an den Wachen Schnellladesäulen, um auch bei längeren Schichten ausreichend Lademöglichkeiten zu haben.



Fotos: Philipp Mantke (3)

Fuhrparkmanager Rico Wiersig

Hackers Hauptkritikpunkt am Modell VW ID.4 betrifft – ähnlich wie bei den österreichischen Gewerkschaftern – die abgeriegelte Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h. Gerade auf der zum Revier gehörenden Autobahn werde diese auch erreicht.

Moritzen, die auch als Ausbilderin tätig war, sieht zudem einen gesteigerten Bedarf bei der Einweisung in Elektrofahrzeuge. „Gerade unsere jungen Kolleginnen und Kollegen werden hinsichtlich des Umgangs mit E-Fahrzeugen nicht ausreichend geschult. Viele wissen also gar nicht, wie eine Ladestandanzeige zu interpretieren ist", sagt sie. Auch den Umstand, dass bei Einsatzfahrtrainings vor allem Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor zum Einsatz kommen, sieht sie kritisch.

Umsetzung in Niedersachsen

In Niedersachsen hat das Fuhrparkmanagement für die Kolleginnen und Kollegen eine ausführliche Präsentation zur Einführung des Audi A6 e-tron erstellt. Demnach treffen viele der Kritikpunkte, die allgemein oder in Bezug auf die österreichischen Fahrzeuge angebracht werden, auf den A6 e-tron nicht zu. So erfüllt der e-tron trotz der Einschränkung auf vier Personen bei voller Beladung dank seines angepassten Geräteträgersystems die wesentlichen Anforderungen. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 210 km/h nach Herstellerangaben fährt der e-tron deutlich schneller als die kritisierten VW-Modelle und kann auch mit dem aktuell gängigen Streifenwagen vom Typ VW Passat mithalten. Auch die Auswertungen des Projekts l&e ergaben, dass – mit Ausnahme der BAB – in 99 % der Fälle eine Höchstgeschwindigkeit von 150 bis 160 km/h nicht überschritten werde.

Uwe Fillmer, Dezernatsleiter für Fuhrparkmanagement & Einsatzmittel in der ZPD Niedersachsen, betont, dass mit Blick auf Verfolgungsfahrten die Höchstgeschwindigkeit nicht das einzige Erfolgskriterium sei. Für dieses Einsatzszenario sei ebenso der Einsatz des Polizeihubschraubers und das Heranführen weiterer Kräfte über Funk als Optionen in Erwägung zu ziehen.

Reichweite und Batterien

Auch den Sorgen nach einer unzureichenden Reichweite oder einem Batterieverschleiß begegnet das Fuhrparkmanagement. Schon im Projektbericht l&e wurde festgestellt, dass die voraussichtliche Batterielebensdauer einer normalen Nutzungsdauer der Dienstfahrzeuge von sechs bis acht Jahren entspreche und somit auskömmlich sei. Hinzu kommt, dass die Polizeibehörden ihre Fahrzeuge eigenverantwortlich den jeweiligen Dienststellen zuordnen können. Hier seien die Behörden



Foto: ZPD Niedersachsen

Durchdacht: das im Audi A6 e-tron verbaute Geräteträgersystem

gefragt, im Zweifel die Fahrzeuge anders zuzuordnen und ein anforderungsgerechtes Fuhrparkmanagement umzusetzen, heißt es aus dem Fuhrparkmanagement. So könnten Fahrzeuge im Laufe der Nutzung Dienststellen mit geringerer täglicher Fahrleistung zugeordnet werden.

Belastbare Zahlen zur tatsächlichen Reichweite des A6 e-tron im Winter liegen derzeit noch nicht vor. Sollte sich hier oder beim Batterieverschleiß Nachbesserungsbedarf zeigen, verweist Wiersig auf die Möglichkeit, bei der nächsten Ausschreibung nachzusteuern und „Modelle mit noch größeren Batterien zu beschaffen".

„Standzeit ist Ladezeit"

„Standzeit ist Ladezeit", betont Uwe Fillmer und zitiert damit sowohl die Einführungspräsentation zum e-tron als auch den Projektbericht l&e. Da für jedes Elektrofahrzeug ein eigener Ladepunkt an



Dezernatsleiter Uwe Fillmer

den Dienststellen vorhanden sei, sollten die Fahrzeuge bei jedem Stopp auf der Dienststelle zum Laden angeschlossen werden. „Die vorhandenen 11-kW-Wallboxen reichen aus, wenn sie bei Standzeiten konsequent genutzt werden“, sagt Rico Wiersig mit Bezug auf den Projektbericht. Zusätzlich verfügten inzwischen viele Dienststellen über Schnelllader. Das öffentliche Ladenetz dient lediglich als Back-up. Wiersig vermutet, dass über 95 Prozent der Ladevorgänge an den Dienststellen erfolgen.

Dass die Umgewöhnung vom Verbrenner einigen schwerfalle, kann Wiersig nachvollziehen. „Natürlich macht das was mit dir, wenn du dich im Winter in ein vollgeladenes Fahrzeug setzt und es berechnet vielleicht nur 280 km Reichweite.“ Idealerweise vervielfache sich aber nicht die Wartezeit an der Ladesäule im Vergleich zur Zapfsäule, sondern der Ladevorgang im Rahmen von Schichtwechsel und Schreibarbeiten wird zur Routine.

Probleme gibt es hingegen aktuell beim Wechsel des Rahmenvertragsinhabers der polizeilichen Ladesäulen. Derzeit steht ein gutes Dutzend Schnelllader nicht zur Verfügung, da es Unstimmigkeiten zwischen den Anbietern im Rahmen der Übernahme des eigens entwickelten Backends gibt.

Da zwei Drittel der polizeilichen Liegenschaften angemietet sind und bei Bauvorhaben mit dem staatlichen Baumanagement noch eine weitere Behörde zuständig ist, hängt auch beim Aufbau der Ladeinfrastruktur die Realität der Wunschvorstellung noch hinterher. Bis Ende 2028 sollen immerhin 1.000 Ladepunkte verbaut werden. Bei Neuprojekten für Schnellladesäulen werden dabei mindestens 100-kW-Lader geplant.

Photovoltaik/Krisenresilienz

Mit der PV-Offensive des Landes Niedersachsen sollen bis 2040 alle geeigneten Dachflächen von Landesgebäuden mit PV-Anlagen ausgestattet werden. Das Finanzministerium (MF) erklärt auf Anfrage, dass die Dachflächen regional ausgeschrieben und dann den Vertragspartnern für mindestens 25 Jahre überlassen werden.

Die Dienststellen profitieren von einem günstigen Bezugspreis und auch die Elektrofahrzeuge würden bevorzugt mit dem Solarstrom geladen, wenn dieser ausreicht. Laut MF stehen demnächst die Inbetriebnahmen in den „Polizeiinspektionen Oldenburg (190,96 kWp) und Cuxhaven (61,2 kWp)“ an, wo der Roll-out der Ausschreibungen schon fortgeschritten ist.

Ob sich daraus künftig ein Notstromkonzept für Polizeidienststellen entwickeln lässt, ist laut Ministerium noch offen – das hängt im Einzelfall von der Größe und Leistungsfähigkeit der jeweiligen PV-Anlage und eines etwaigen Batteriespeichers ab. Derweil wird die Notstromversorgung insbesondere durch Generatoren sichergestellt, an die zum Teil auch die bestehende Ladeinfrastruktur angeschlossen ist.

Fazit

Die Einführung des A6 e-tron ist kein Beweis dafür, dass alle Herausforderungen der Elektromobilität gelöst sind. Sie zeigt vielmehr, dass der Erfolg von E-Mobilität bei der Polizei vom Zusammenspiel aus Fahrzeug, Einsatzprofil und Infrastruktur abhängt. Die Polizei Niedersachsen lässt sich dabei auf einen Prozess ein, der diese Anforderungen berücksichtigt, aber noch nicht abgeschlossen ist.

Dabei wird es auch Rückschläge und Probleme geben. Aber nicht jede leere Batterie ist ein Beweis für das Scheitern von Elektroautos – so wie ein leerer oder falsch betankter Streifenwagen kein Beweis für die Untauglichkeit eines Verbrenners ist. Dennoch dürfen beispielsweise durch einen Rahmenvertragswechsel nicht reihenweise Ladestationen ausfallen.

Die Erfahrungen der vergangenen Jahre aus Niedersachsen, Österreich und Hamburg haben zudem gezeigt, dass die Einführung von E-Mobilität in der Polizei kein Selbstläufer, sondern an konkrete Voraussetzungen geknüpft ist. Viele dieser Voraussetzungen werden in Niedersachsen inzwischen geschaffen. Wo das – wie zum Beispiel auf der BAB – nicht der Fall ist, wird auch nicht vorschnell auf Elektrofahrzeuge gesetzt. Wie ernst die Verantwortlichen dabei die Praxiserfahrungen der Kolleginnen und Kollegen nehmen, betont auch Rico Wiersig: „Wir wünschen uns Feedback, wenn etwas nicht funktioniert. Das ist ein wichtiger Baustein, um zu erkennen, wo wir handeln müssen.“ ▮

Zahlen/Daten/Fakten

Fahrzeuge

4.200
Fahrzeuge im Fuhrpark der Polizei Niedersachsen

349
vollelektrische Fahrzeuge

486
Hybridfahrzeuge



Grafik: Icons Studio/Adobestock

Audi A6 e-tron

268
Streifenwagen Audi A6 e-tron in Beschaffung



523–608 km
Reichweite laut Hersteller/WLTP

210 km/h
Höchstgeschwindigkeit

76 kWh
Batteriekapazität

19 Min.
Ladezeit von 16 auf 80 % bei entsprechender Ladesäule

Polizeiliche Ladeinfrastruktur

855
Ladepunkte 11 kW

60
DC-Ladepunkte (mind. 50 kW)



Grafik: Windawake/Adobestock

Was ist mit anderen Herstellern?

Dass sich weiterhin die ‚konventionellen‘ Hersteller durchsetzen, liegt insbesondere an den Anforderungen im Rahmen von Ausschreibungen. Neben den Anforderungen an die Fahrzeuge selbst gibt es auch Anforderungen an Datenschutz und IT-Sicherheit. Zudem muss gewährleistet werden, dass Reparaturen und Serviceleistungen in polizeilichen Werkstätten durchgeführt werden dürfen, ohne dass sich dies negativ auf Gewährleistung oder Garantieansprüche auswirkt. – Voraussetzungen, die Tesla und Co. bislang offenbar nicht erfüllen. ▮

NALOXON BEI FENTANYL-EXPOSITION

Mehr Handlungssicherheit für die Polizei?

Der potenzielle Kontakt mit gefährlichen Substanzen gehört bei Einsatzlagen mit Betäubungsmitteln (BtM) zum polizeilichen Alltag. Die Gefährdungslage im Zusammenhang mit hochpotenten synthetischen Opioiden, wie zum Beispiel Fentanyl und seinen Derivaten, ist dabei längst keine abstrakte Zukunftsfrage mehr.

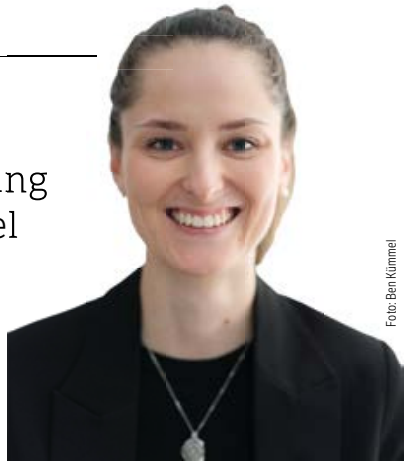


Foto: Ben Kümmel

Silja Petrat
Geschäftsführender Vorstand

Ist der Verzicht auf eine regelhafte Vorhaltung und Anwendung von Naloxon als Notfallmedikament bei einer akuten Opioidintoxikation zum Schutz von Polizeikräften in Anbetracht dessen noch zeitgemäß?

Das Risiko

Die Wahrscheinlichkeit, mit Fentanyl in Berührung zu kommen, wirkt mit Blick auf die Statistik zunächst eher gering. Allerdings wird diese Einschätzung durch eine Verzerrung erschwert: Die bei Kontrollen festgestellten Konsumeinheiten sind meist klein und werden aus Kosten- und Effizienzgründen vielfach keiner Laboranalyse unterzogen. Eine mögliche Fentanyl-Kontamination wird folglich nicht erfasst. Häufiger analysiert werden hingegen größere Funde. Wird hierbei Fentanyl festgestellt, kann eine einzelne positive Probe einer Vielzahl Konsumeinheiten entsprechen, die ohne den polizeilichen Zugriff auf den Straßenmarkt gelangt wäre.

Hinweise auf die tatsächliche Verbreitung liefert eine Untersuchung der Deutschen Aidshilfe. Im Rahmen des von Ende 2022 bis Anfang 2024 laufenden Projekts wurden im Jahr 2023 Heroinproben aus Konsumräumen in mehreren deutschen Städten überprüft. Während sich aus den Ergebnissen für Niedersachsen aufgrund der begrenzten Datengrundlage keine belastbaren Aussagen ableiten lassen, lag der Anteil positiver Tests bundesweit bei knapp 4 Prozent. Dabei zeigten sich deutliche lokale Unterschiede: Insbesondere Hamburg stach mit 11 Prozent positiver Tests heraus.



Foto: unsplash.com

Gefahren verringern

Für Konsumierende gibt es im Rahmen von Pilotprojekten bereits Möglichkeiten, Betäubungsmittel auf Fentanyl überprüfen zu lassen, zum Beispiel am „Stellwerk“, einem Konsumraum in Hannover. Die Überprüfung der Zusammensetzung von BtM soll dort Risiken für abhängige Personen reduzieren. Gleichzeitig können entsprechende Angebote dazu beitragen, durch die Früherkennung von Fentanyl auch das Gefährdungspotenzial für eingesetzte Polizei- und Rettungskräfte zu verringern.

Mittel der Ersten Hilfe

Kommt es dennoch zu einer Notsituation, verfügen einige Angehörige abhängiger Personen über Naloxon als Mittel der Ersten Hilfe. Auch Rettungsdienste und Feuerwehr halten es teilweise vor. Obwohl das derzeit in Deutschland verfügbare Naloxon-Nasenspray Nyxoid® aufgrund seiner zentralen europäischen Zulassung weiterhin verschreibungspflichtig ist, könnte auch die Landespolizei von der Option Gebrauch machen, Naloxon-Nasenspray über eine einrichtungsbezogene Verschreibung zu beschaffen. Auch die Anwendung durch Polizeikräfte ist rechtlich nicht grundsätz-

lich ausgeschlossen. Bei einer nicht einwilligungsfähigen Person kann die Anwendung insbesondere aufgrund einer mutmaßlichen Einwilligung gerechtfertigt sein. Abhängig von der konkreten Notfallsituation kommt daneben auch ein rechtfertigender Notstand in Betracht.

Trotz der rechtlichen Möglichkeit wird das Medikament bei der niedersächsischen Polizei bislang nicht regelhaft für den Eigenschutz vorgehalten. Ein rezeptfreies Naloxon-Nasenspray ist in Deutschland noch nicht auf dem Markt. Nach Angaben der Aidshilfe verfügt die Alternative Ventizolve zwar über eine deutsche Zulassung und ist in mehreren europäischen Staaten rezeptfrei erhältlich, soll in Deutschland aber erst frühestens 2027 als apothekenpflichtiges, aber verschreibungsfreies Medikament verfügbar werden.

Und nun?

Dem Einsatz von Naloxon bei der Polizei Niedersachsen stehen derzeit also die Gefährdungsbeurteilung, Fragen der dienstlichen und organisatorischen Umsetzung sowie der mit Fortbildung und Lagerung verbundene Aufwand entgegen. Polizeiliche Arbeit im BtM-Milieu findet aber nicht unter Laborbedingungen statt und die Gefährdung durch hochpotente synthetische Opioide ist real. Die Erkennung einer möglichen Opioidintoxikation nach einer dienstlich bedingten Exposition und die Anwendung von Naloxon wären eine folgerichtige Erweiterung der Handlungskompetenz und den Kolleginnen und Kollegen grundsätzlich zuzutrauen. Im Ernstfall könnte sie Leben retten. ▮

GdP-BUNDESKONGRESS VOM 2. BIS 5. NOVEMBER 2026

Alles im Blick

Wir stärken was schützt
28. Ordentlicher Bundeskongress
Gewerkschaft der Polizei

Wenn ab dem 2. November rund 800 Kongressteilnehmende auf dem 28. Ordentlichen Bundeskongress der GdP im Estrel-Hotel in Berlin zusammenkommen, kann es schon mal unübersichtlich werden. Gut, dass mit Sebastian Timke ein „alter Hase“ als Delegationsleiter für die niedersächsische Delegation den Überblick behalten wird.

„Für mich ist es mittlerweile der vierte Bundeskongress – der dritte als Delegationsleiter“, erzählt Sebastian Timke.

Doch was genau macht ein Delegationsleiter eigentlich? „Meine Aufgabe ist es, die Delegation zu koordinieren und Ansprechpartner zu sein, falls bei den Delegierten organisatorische oder andere Fragen aufkommen“, erklärt Timke. Auch um die Termine während des Kongresses kümmert sich der stellvertretende Landesvorsitzende.

Keine kleine Aufgabe: Mehr als 40 Kolleginnen und Kollegen reisen insgesamt für die GdP Niedersachsen nach Berlin.

Damit alle schon vor der Abreise gut informiert und auf dem aktuellen Stand sind, vernetzt Timke die Teilnehmenden bereits im Vorfeld und behält auch während des Kongresses die Fäden in der Hand.



Sebastian Timke

Was macht der Bundeskongress für ihn persönlich aus?

„Für mich ist jeder Bundeskongress ein Highlight. Man hat die Möglichkeit, sich über die Ländergrenzen hinweg zu vernetzen. Als Delegierte oder Delegierter kann man durch die Wahl des Geschäftsführenden Bundesvorstands und die Beratung der Anträge dazu beitragen, wie sich die GdP auf Bundesebene in den kommenden Jahren aufstellt.“

Und natürlich gehört auch das Miteinander dazu: „Ich genieße aber auch die geselligen Stunden und die netten Gespräche im Rahmen des Bundeskongresses“, freut sich der Gewerkschafter. ▮

GdP-Touristik
GdP-Mitgliederservice GmbH

Exklusive GdP-Vorteile



Nur für dich als Mitglied der GdP Niedersachsen:
Entdecke spannende Reiseangebote, attraktive Kooperationen und echte Mehrwerte - bei uns profitierst du rundum!
Und das Beste? Auch deine Familie und Freunde können von unseren Vorteilen profitieren.

5% Zuschuss auf deine Urlaubsbuchung bei uns!

REISEN

- **Pauschalreisen**
- **Kreuzfahrten**
- **Hotelbuchungen**
- **Städtetrips**
- **Roadtrips**
- **Ferienhäuser**
- **Aktivurlaube**

KOOPERATIONEN

- **Corporate Benefits**
- **Hansefit**
- **Zoo Hannover**
- **SportScheck**
- **Europcar**
- **Mazda**

Dein Vorteil ist unser Geschäft!

WARUM SICH EINE BUCHUNG ÜBER UNS LOHNT:

Persönliche Beratung statt Hotline
Wir nehmen uns Zeit und finden, was zu dir passt

Betreuung vor, während und nach deiner Reise
Ob bei Anreise, im Zielgebiet oder bei der Rückreise

Exklusive Rabatte & Vergleiche
Profitiere zusätzlich von 5% Reisekostenzuschuss,
auch bei einem attraktiven Preis im Internet lohnt sich ein Anruf bei uns: wir vergleichen für dich die besten Angebote und Leistungen!

Vertrauen & Sicherheit
Als GdP-Mitglied buchst du bei einem Partner, der deine Interessen kennt und Werte teilt

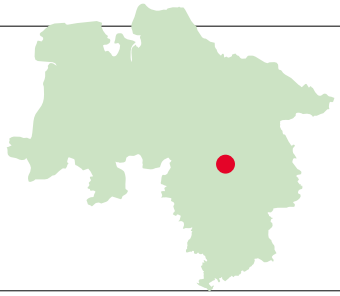
0511 530 380
service@gdpservice.de
www.gdpservice.de
gdp_touristik

MITGLIEDERSERVICE TOURISTIK

AUS DEN KREIS- UND BEZIRKSGRUPPEN

In dieser Ausgabe

BG Hannover
KG ZPD Hannover
KG Bepo Hannover



Sommergrillen in der Tannenbergallee

Knapp 40 Kolleginnen und Kollegen kamen am 20. August zum Sommergrillen in der Tannenbergallee zusammen. Organisiert wurde die Veranstaltung gemeinsam von den Kreisgruppen ZPD Hannover und Bepo Hannover mit der Bezirksgruppe Hannover.

Bei kalten Getränken, leckerem Grillgut und in entspannter Atmosphäre blieb viel Zeit für gute Gespräche und den Austausch über die eigenen Organisationsgrenzen hinweg – ein gelungenes Beispiel für gelebtes bezirksgruppenübergreifendes Vernetzen, das auch 2027 fortgeführt werden soll. ∎



Foto: KG Bepo Hannover



Foto: ZPD Niedersachsen

AUS DEN KREIS- UND BEZIRKSGRUPPEN

Ein sportliches Ausrufezeichen gegen Suchterkrankungen

Bereits zum zweiten Mal hat in Hannover der Bepo-Marathon stattgefunden. 23 Kolleginnen und Kollegen trafen sich auf der Laufbahn des Polizeisportvereins, um gemeinsam 105,5 Runden – exakt 42,2 Kilometer – zu laufen.

Organisiert wurde der Lauf von einem Kollegen aus der 2. BPH – mit voller Unterstützung der GdP, insbesondere der KG Bepo Hannover. Diese stellte neben der Verpflegung auch einen Finisher-Beutel samt Finisher-Patch. So kämpften die Läuferinnen und Läufer zwar gegen die Erschöpfung und trotzten ab Stunde 3 noch dem einsetzenden Regen – allein musste sich aber niemand fühlen.

Im Mittelpunkt stand dabei die Sensibilisierung für Suchterkrankungen innerhalb der Polizei. Neben dem reinen Laufen füllten die Aktiven auf einem Flipchart dabei noch eine Umfrage zum Thema Sucht aus, welche die Suchtberaterin der ZPD, Saskia Fritsche, mit wechselnden Fragen am Rand der Laufbahn positioniert hatte.

Ein starkes Ausrufezeichen für das Thema und sicherlich nicht das letzte Mal, dass der Bepo-Marathon stattgefunden hat. Wer 2027 Interesse an einer Teilnahme hat, darf sich gerne bei der KG Bepo Hannover melden. ∎

Beitragsanpassung

Nach Tarifabschlüssen und deren Übertragung auf den Beamtenbereich kommt es regelmäßig zu Beitragsanpassungen. Im Zuge des jüngsten Tarifergebnisses und der Übernahme für die Beamtinnen und Beamten in Niedersachsen werden die Mitgliedsbeiträge daher zum vierten Quartal 2026 angepasst. Die Beiträge für Beamtinnen und Beamte, Versorgungsempfänger:innen, Tarifbeschäftigte sowie Sonderbeitragsgruppen steigen um 2,8 %. Die Beiträge für Rentner:innen entsprechen 48 % eines aktiven Mitglieds. Die Beiträge für Anwärter:innen und Auszubildende werden nicht angepasst. Einen stets aktuellen Überblick über die geltenden Beitragssätze gibt unsere Beitragstabelle, die jederzeit auf unserer Homepage einsehbar ist.

SENIORENGRUPPE

Erstes Rentenseminar für Tarifbeschäftigte

Für Oktober hatte die Seniorengruppe geplant, das erste Rentenseminar nur für aktive Tarifbeschäftigte durchzuführen. In Jeddingen sollte an zwei Tagen das Thema Rente gemeinsam mit einer Vertretung der Deutschen Rentenversicherung nähergebracht werden. Die Themen VBL, Satzungsrecht sowie Sequenzen zur Zusatzversicherung sollten vertieft werden. Zudem sollten die „Mission Ruhestand“, Ernährung und Mobilität sowie Wohnraumberatung zu barrierefreiem Wohnen von externen Referent:innen erläutert werden. Weitere Themen wären die neue Rentenreform sowie die Vorsorgevollmacht gewesen.

Aufgrund zu geringer Teilnehmendenzahl mussten wir das Seminar leider absagen. Für das nächste Jahr planen wir im ersten Halbjahr ein weiteres Seminar. Falls Interesse besteht oder Fragen aufgekommen sind, gerne unter Seniorengruppe.nieder sachsen@gdp.de melden. ▮



Foto: vegefox.com/Adobestock

Jetzt auch auf LinkedIn

Die GdP Niedersachsen ist jetzt auch auf LinkedIn vertreten.

Dort findest du aktuelle Pressemitteilungen, Stellungnahmen und Informationen zu unseren Themen.

Wir freuen uns auf den Austausch mit dir.

Redaktionsschluss

Liebe Kolleginnen und Kollegen,
die Redaktion der DP Niedersachsen freut sich auf eure Artikel und Berichte. Solltet ihr einen Beitrag planen, teilt es uns gerne frühzeitig mit. Damit erleichtert ihr uns die Planung. Unangekündigt zugesandte Artikel können nicht immer in der nächsten Ausgabe veröffentlicht werden. Zuschriften für die übernächste Ausgabe 12/2026 können bis zum 23. Oktober 2026 per Teams oder E-Mail an Landesredaktion.niedersachsen@gdp.de übersandt werden. **Vielen Dank!**

DP – Deutsche Polizei
Niedersachsen

ISSN 0170-6454

Geschäftsstelle
Berckhusenstraße 133 a, 30625 Hannover
Telefon (0511) 53037-0
Telefax (0511) 53037-50
www.gdpniedersachsen.de
gdp-niedersachsen@gdp.de
Adress- und Mitgliederverwaltung:
Zuständig sind die jeweiligen Geschäftsstellen der Landesbezirke.

Redaktion
Philipp Mantke (V.i.S.d.P.)
Berckhusenstraße 133 a, 30625 Hannover
Telefon (0511) 53037-0
Telefax (0511) 53037-50
Landesredaktion.Niedersachsen@gdp.de