

Weniger Infos, mehr Probleme

## Neue Fahrzeugscheine

Von Polizeihauptkommissar Bernd Huppertz, Köln

### 1. Einführung

Auf Grund der EG-Typgenehmigung, nationalen Typgenehmigung [(Allgemeinen) Betriebserlaubnis] oder Einzelgenehmigung [(Einzel-) Betriebserlaubnis] und nach Zuteilung des Kennzeichens wird die Zulassungsbescheinigung Teil 1 [= Fahrzeugschein (§ 24a StVZO Muster 2a StVZO)] und Teil 2 [= Fahrzeugbrief (§ 23 Muster 2b StVZO)] ausgefertigt und ausgehändigt.

Die genannten Muster wurden im Zuge der Umsetzung der Richtlinie 1999/37/EG eingeführt<sup>2</sup>. Die neuen Zulassungsbescheinigungen sind ab 01.10.2005 zu verwenden.

Mit der Umsetzung der Richtlinie werden diese neuen in Aufmachung und Inhalt harmonisierten Zulassungsdokumente eingeführt, die zusätzlich mit fälschungsschwerenden Sicherheitsmerkmalen ausgestattet sind. Die Zulassungsbescheinigung Teil 1 enthält die im Anhang zu der oben genannten Richtlinie aufgeführten einheitlichen obligatorischen Codes, einen Teil der fakultativen Codes sowie weitere nach der Richtlinie zulässige einzelstaatliche Codes.

Als technische Datenbasis der harmonisierten Zulassungsdokumente dient die Übereinstimmungserklärung [Certificate of Conformity (COC)], die jedem neuen Fahrzeug beizulegen ist und nur dann die Zulassung des Fahrzeugs in jedem Land der EU ermöglicht.

Da zunehmend elektronische und telematische Ausrüstungen in Fahrzeugen eingeführt werden, müssen auch die Zulassungsdokumente an den wissenschaftlich-technischen Fortschritt angepasst werden, um es den Mitgliedstaaten der EU zu ermöglichen, Fahrzeugzulassungsdokumente im Chipkartenformat mit Mikroprozessoren anstelle von Papierdokumenten auszustellen<sup>3</sup>. Den Mitgliedstaaten ist es freigestellt, ob sie anstelle des herkömmlichen Fahrzeugscheins auf Papier einen elektronischen Fahrzeugschein mit Chip ausstellen möchten. Auf dem Kartenkörper werden alle notwendigen Daten wie bisher lesbar aufgedruckt und zugleich auf dem Chip gespeichert.

Deutschland hat sich jedoch für die Einführung der Fahrzeugdokumente in Papierform ausgesprochen, weil eine Umstellung auf Chipkarten zum jetzigen Zeitpunkt zahlreiche Fragen und Probleme aufwerfen würde.

Auf die Aufnahme bestimmter technischer Daten, die aus anderen Unterlagen entnommen werden können, z.B. der Übereinstimmungsbescheinigung bei Fahrzeugen mit EG-Typgenehmigung, wird aus Gründen des Umfangs und der Übersichtlichkeit der Zulassungsbescheinigung verzichtet<sup>4</sup>. Daher sind u.a. folgende, bisher im Fahrzeugschein enthaltene Angaben nicht mehr aufgeführt<sup>5</sup>:

- Nutz-/Aufliege last (Ziffer 9)
- Liegeplätze (Ziffer 11)
- Räder und / oder Gleisketten (Ziffer 17)
- Größenbezeichnung der Bereifung (Ziffer 22, 23)
- Überdruck am Bremsanschluss / Einleitungsbremse / Zweileitungsbremse (Ziffer 24, 25)
- Anhängerkupplung (Ziffer 26, 27)

Die Aufliege last (bisher Ziffer 9) entspricht der Stützlast der neuen Ziffer 13.

### 2. Weniger Infos, mehr Probleme

Nach der Richtlinie zur Zulassungsbescheinigung<sup>6</sup> gilt für die Straßenverkehrsämter, dass sowohl bei Neuzulassungen als auch bei der Übernahme von Daten aus einem Fahrzeugbrief bisherigen Musters nur solche Daten einzutragen sind, die in der Zulassungsbescheinigung Teil 1 enthalten sind. Die übrigen Daten entfallen hierfür. Das gilt auch für Angaben unter „Bemerkungen und Ausnahmen“ (Ziffer 33 des bisherigen Fahrzeugbriefes), soweit diese sich auf Angaben beziehen, die in der Zulassungsbescheinigung Teil 1 nicht mehr enthalten sind. Dazu zählen die Größenbezeichnung der Bereifung und die Anhängerkupplung.

Die diesbezüglichen Eintragungen auf der Rückseite der Zulassungsbescheinigung Teil 1 geben Anlass, auf bestehende Informationsdefizite namentlich bei polizeilichen Verkehrskontrollen hinzuweisen. Der ADAC<sup>7</sup> weist darauf hin, dass es im Zusammenhang mit der Eintragung der zulässigen Bereifung zu Informationsverlusten kommen kann. Gleiches gilt jedoch auch im Zusammenhang mit etwaigen Anhängerkupplungen.

#### 2.1 Bereifung

Hinsichtlich der Bereifung ist zu beachten, dass andere als die angegebenen Bereifungen im Rahmen der gültigen Betriebserlaubnis / EG-Typgenehmigung am Fahrzeug angebracht werden können. Ein zusätzliches Gutachten und die Änderung oder Neuausstellung der Zulassungsbescheinigung Teil 1 ist hierfür nicht erforderlich<sup>8</sup>.

Die im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens für zulässig erklärten Reifengrößen sind dem COC-Papier zu entnehmen: Die später in der Zulassungsbescheinigung einzutragende Reifengröße findet sich unter Nr. 32, alternative Bereifungen sind in der Bemerkungszeile Nr. 50 aufgeführt.

In der Zulassungsbescheinigung wird also nur noch eine der im Typgenehmigungsverfahren enthaltenen Reifengrößen eingetragen. Dies geschieht in den Feldern 15.1 (vorn) und 15.2 (hinten). Die Beschränkung auf eine Reifengröße gilt sowohl für Zulassungsbescheinigungen neu in den Verkehr kommender Fahr-

zeuge als auch bei Umschreibungen von alten Fahrzeugscheinen. Die Zulassungsbehörden sind nämlich nicht verpflichtet, alle Eintragungen des alten Fahrzeugscheins 1:1 zu übernehmen (das gilt z.B. auch für die Bemerkungen aus Zeile 33-alt)<sup>9</sup>. Dennoch ist es den Fahrzeugführern/-haltern erlaubt, ohne neuerliche Eintragung oder Neuausstellung der Zulassungsbescheinigung zulässige alternative Bereifungen zu verwenden, solange diese Reifengrößen im COC-Papier gelistet sind. Es liegt insofern keine Änderung vor.

Nur Reifengrößen und Felgendimensionen, die außerhalb des Typgenehmigungsverfahrens mittels Teilegutachten ans Auto kommen, müssen in der Zulassungsbescheinigung in Feld 22 (Bemerkungen und Ausnahmen) eingetragen werden.

Aber selbst das gilt nicht absolut: Reifen und Felgen, die mittels Teilegutachten für ein bestimmtes Kfz freigegeben sind, müssen nicht in jedem Fall auch in die Zulassungsbescheinigung eingetragen werden. Einer unverzüglichen Änderung der Fahrzeugpapiere bedarf es nach § 27 Ia Nr. 11 StVZO lediglich dann, wenn die Notwendigkeit hierzu aus anderen Gründen auf den Unterlagen nach § 19 III oder IV StVZO vermerkt ist. Dem Teilegutachten selbst ist also zu entnehmen, ob es dieser Eintragung bedarf. In vielen Fällen reicht aber das Teilegutachten selbst als Nachweis aus.

In anderen Fällen ist die fällige Änderung der Fahrzeugpapiere nach § 27 I Satz 2 StVZO aber erst bei der nächsten Befassung der Zulassungsbehörde mit den Fahrzeugpapieren vorzunehmen. Aus diesem Grunde kann sich die notwendige Eintragung der anderen Reifen mitunter Monate hinziehen. Die Regelung des § 27 I Satz 2 StVZO bringt erhebliche Erleichterungen für den Fahrzeughalter/-führer sowie die Zulassungsbehörden und das KBA bei einer Reihe von technischen Änderungen an einem Fahrzeug. Der Fahrzeugführer hat in diesen Fällen lediglich die entsprechenden Papiere (z.B. Teilegutachten) oder einen entsprechenden Nachweis darüber und, wenn vorgeschrieben, mit der Bestätigung des ordnungsgemäßen Ein- oder Anbaus sowie den zu beachtenden Auflagen mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen auszuhändigen<sup>10</sup>.

Mittlerweile veröffentlichen einzelne Kraftfahrzeughersteller vorhandene Teilegutachten bezüglich freigegebener zusätzlicher Reifen für ihre Kfz downloadfähig im Internet. Daraus ist ebenfalls ersichtlich, ob es einer Eintragung in der Zulassungsbescheinigung bedarf.

#### 2.2 Anhängerkupplung

##### 2.2.1 Anhängelast


Die amtlich zulässige Anhängelast ergibt sich aus Nr. 17 des COC-Papiers, und zwar in der Unterscheidung, ob der Anhänger über eine ei-

(Raum für weitere amtlich zugelassene Eintragungen)

Waltere HU:

vorübergehende Stilllegung

endgültige Außerbetriebsetzung



**Stadt Köln**

Der Oberbürgermeister  
Amt für öffentliche Ordnung  
Im Auftrag

Unterschrift

### Zur Beachtung!

Die Angaben müssen ständig den tatsächlichen Verhältnissen entsprechen. Änderungen sind der zuständigen Zulassungsbehörde nach Maßgabe der für die Fahrzeugzulassung geltenden Rechtsvorschriften anzuzeigen.

Bei Veräußerung des Fahrzeugs sind dem Erwerber gegen Empfangsbcheinigung die Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II, der HU-Bericht und die All-Prüfbescheinigung auszuhändigen. Die Empfangsbcheinigung muss den Namen und die Anschrift des Erwerbers vollständig enthalten und ist vom Veräußerer unverzüglich der Zulassungsbehörde vorzulegen.

Unterlassung der vorgeschriebenen Meldepflichten (Abmeldung, Umschreibung bei Erwerb oder Umzug in einen anderen Zulassungsbezirk, Meldung anderer Veränderungen) kann durch Geldbußen geahndet werden sowie weitere Nachteile (Steuer, Versicherung, ggf. Außerbetriebsetzung des Fahrzeugs) zur Folge haben.

### Definition der Felder:

- | Feld    | Bezeichnung   |
|---------|---|
| B       | Datum der Erstzulassung des Fahrzeugs                         |
| D.1     | Marke   |
| D.2     | Typ/Variante/Version  |
| D.3     | Handelsbezeichnung(en)  |
| E       | Fahrzeug-Identifizierungsnummer                               |
| F.1     | Technisch zulässige Gesamtmasse in kg                         |
| F.2     | Im Zulassungsmitgliedstaat zulässige Gesamtmasse in kg        |
| G       | Masse des in Betrieb befindlichen Fahrzeugs in kg (Leermasse) |
| H       | Gültigkeitsdauer  |
| I       | Datum dieser Zulassung  |
| J       | Fahrzeugklasse  |
| K       | Nummer der EG-Typgenehmigung oder ABE                         |
| L       | Anzahl der Achsen   |
| D.1     | Technisch zulässige Anhängelast gebremst in kg                |
| D.2     | Technisch zulässige Anhängelast ungebremst in kg              |
| P.1     | Hubraum in cm <sup>3</sup>                                    |
| P.2/P.3 | Nennleistung in kW/Nenn Drehzahl bei min <sup>-1</sup>        |
| P.3     | Kraftstoffart oder Energiequelle                              |
| Q       | Leistungsgewicht in kW/kg (nur bei Kraftfahrzeugen)           |
| R       | Farbe des Fahrzeugs   |
| S.1     | Sitzplätze einschließlich Fahrerplatz                         |
| S.2     | Sieheplätze   |
| U.1     | Höchstgeschwindigkeit in km/h                                 |
| U.2     | Ständigerdrehzahl in dB (A)                                   |
| U.3     | Drehzahl in min <sup>-1</sup> zu U.1                          |
| U.4     | Fahrgeräusch in dB (A)  |
| V.7     | CO <sub>2</sub> (in g/km) kombinierter Wert                   |
| V.9     | Für die EG-Typgenehmigung maßgebliche Schadstoffklasse        |
| (2)     | Hersteller-Kurzbezeichnung                                    |
| (2.1)   | Code zu (2)   |
| (2.2)   | Code zu D.2 mit Prüfziffer                                    |
| (3)     | Prüfziffer zur Fahrzeug-Identifizierungsnummer                |
| (4)     | Art des Aufbaus   |
| (5)     | Bezeichnung der Fahrzeugklasse und des Aufbaus                |

- (6) Datum zu K
- (7) Technisch zulässige maximale Achslast/Masse je Achsgruppe in kg
- (8) Zulässige maximale Achslast im Zulassungsmitgliedstaat in kg
  - (Z.1) Achse 1 bis (7.3) Achse 3
  - (8.1) Achse 1 bis (8.3) Achse 3
- (9) Anzahl der Antriebsachsen
- (10) Code zu P.3
- (11) Code zu B
- (12) Bauminhalt des Tanks bei Tankfahrzeugen in m<sup>3</sup>
- (13) Stützlast in kg
- (14) Bezeichnung der nationalen Emissionsklasse
- (14.1) Code zu V.9 oder (14)
- (15) Bereifung
  - (15.1) auf Achse 1 bis (15.3) auf Achse 3
- (16) Nummer der Zulassungsbescheinigung Teil II
- (17) Merkmal zur Betriebsart
- (18) Länge in mm
- (19) Breite in mm
- (20) Höhe in mm
- (21) Sonstige Vermerke
- (22) Bemerkungen und Ausnahmen

Hinweis zu Feld (15.1) bis (15.3):  
Anders als die angegebenen Bereifungen können im Rahmen der gültigen Betriebsart/EG-Typgenehmigung am Fahrzeug angebracht werden. Ein zusätzliches Gutachten und die Änderung oder Neuauflage der Zulassungsbescheinigung Teil I ist hierfür nicht erforderlich.

Hinweis zu Feld (22):  
Eine der mit EG-Typgenehmigung, Allgemeiner Betriebsleiterlaubnis oder Einzelbetriebsleiterlaubnis genehmigte bzw. in dem nach § 21 StVZO erstellten Gutachten als vorschriftsmäßig bescheinigte Anhängerkupplung ist spätestens im Zuge jeder neuen Befassung nach § 27 Abs. 1 StVZO in die Zulassungsbescheinigung Teil I oder in einem Beiblatt zur Zulassungsbescheinigung Teil I aufzunehmen.

ZBI 003732510

Abb.: Rückseite der Zulassungsbescheinigung

gene Bremsanlage verfügt oder nicht. Diese Angaben werden in den Fahrzeugpapieren umgesetzt. Die einzuhaltende Anhängelast ist in den neuen Zulassungsbescheinigungen ausgewiesen

unter O1: technisch zulässige Anhängelast gebremst in kg

unter O2: technisch zulässige Anhängelast ungebremst in kg

Das gilt auch für den Fall, dass das Kfz gar nicht über eine Anhängerkupplung verfügt. (Leider) ist das aber bei den neuen Zulassungsbescheinigungen nicht durchgängig der Fall.

### 2.2.2 Nachträglicher Anbau einer Anhängerkupplung

Eine der mit EG-Typgenehmigung, Allgemeiner Betriebsleiterlaubnis oder Einzelbetriebsleiterlaubnis genehmigte bzw. in dem nach § 21 StVZO erstellten Gutachten als vorschriftsmäßig bescheinigte Anhängerkupplung ist spätestens im Zuge jeder neuen Befassung nach § 27 I StVZO in die Zulassungsbescheinigung Teil 1 oder in einem Beiblatt zur Zulassungsbescheinigung Teil 1 aufzunehmen<sup>11</sup>. Die Anhängerkupplung wird dann in der Zulassungsbescheinigung unter Nr. 22 aufgeführt.

Aufgrund der beschriebenen Eintragungsvorschrift ist es in solchen Fällen nachträglicher Anbringung einer Anhängerkupplung nun nicht mehr ohne weiteres möglich, eine etwaige Überschreitung der Anhängelast zu kontrollieren, da ja neben der Eintragung der Anhängerkupplung auch die Eintragungen der Anhängelast in der Zulassungsbescheinigung mitunter fehlt. Dann bleibt vielfach nur der Rückgriff auf die sich aus den Angaben des Leergewichts und des zGG ergebenden allgemeinen Höchstgrenzen des § 42 StVZO möglich.

Die tatsächliche Anhängelast kann ohnehin nur mit Hilfe einer geeichten Waage festgestellt werden. Dazu muss der Anhänger alleine jedoch in angekuppeltem Zustand gewogen werden, weil ein Teil seines Gewichtes über

die Anhängerkupplung auf das ziehende Kfz wirkt.

### 2.2.3 Stützlast

Dieses Gewicht wird Stützlast genannt. Die Stützlast beträgt mindestens 25 kg und ist bei größeren Anhängelasten zu erhöhen<sup>12</sup>. Die Stützlast ist unter Nr. 19.1 in den COC-Papieren aufgeführt. Eine entsprechende Eintragung der Stützlast auch in die Zulassungsbescheinigung wäre möglich (Nr. 13) und wünschenswert, erfolgt aber nicht. Auch der früher übliche Hinweis auf die Stützlast sowohl am ziehenden Kfz wie auch dem Anhänger durch ein entsprechendes Klebeschild sieht § 44 StVZO nicht mehr vor<sup>13</sup>. Er ist nur noch auf dem Typschild der Anhängerkupplung zu finden. Je nach angebaute Anhängerkupplung weist jedoch das Typschild eine höhere oder niedrigere Stützlast auf, als das COC-Papier für das in Rede stehende Kfz genehmigt.

## 3. Probleme bei der Verkehrsüberwachung

Was als Erleichterung für die Fahrzeughalter/-führer und die Zulassungsbehörden gepriesen wird, stellt sich für die mit der Verkehrsüberwachung betrauten Polizeibeamten als außerordentliche Erschwernis dar.

Die Polizei kann bislang nicht überprüfen, ob die am Fahrzeug befindliche Bereifung i.S.d. EG-Typgenehmigung des in Rede stehenden Fahrzeugs zulässig ist, denn sie hat keinen Zugriff auf die einschlägigen Datenbanken des KBA oder anderer mit der technischen Überwachung von Kfz betrauter Institutionen. Das gleiche gilt für Reifen, deren Verwendung angeblich oder tatsächlich mittels Teilegutachten freigegeben ist, insbesondere, wenn die diesbezüglichen Unterlagen nicht mitgeführt werden.

Der ADAC<sup>14</sup> schlägt vor, bestehenden Zweifeln durch die Kopie des alten Fahrzeugbriefes zu begegnen. Er sieht dies als Hilfestellung auch

für die Polizei im Rahmen einer Verkehrskontrolle. Offen bleibt, wie bei Neufahrzeugen verfahren werden soll. Aber fast scheint es, als bedürfte die Polizei tatsächlich dieser Hilfeleistung.

Da bei Verkehrskontrollen die Polizeibeamten vor Ort den Beweis führen müssen, dass die Ausrüstung des Fahrzeugs nicht mit den Vorgaben übereinstimmt, stoßen die Kontrollorgane schnell an Grenzen. Insbesondere Folgemaßnahmen müssen dann zeitaufwendig und arbeitsintensiv durch Einholen der erforderlichen Informationen über andere Dienststellen und Institutionen abgesichert werden. Dabei stellt sich die Einleitung eines Bußgeldverfahrens noch verhältnismäßig unproblematisch dar: die hierzu notwendigen Daten können auch im Nachhinein zu den üblichen Bürozeiten ermittelt werden.

Die Einleitung von Maßnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit, wie die Wägung der in Rede stehenden Fahrzeugkombinationen oder ein Verbot der Weiterfahrt müssen aber vor Ort entschieden werden, was zumal außerhalb der Bürodienstzeiten – da ohne Zugriffsmöglichkeit auf die notwendigen Daten – fast unmöglich erscheint.

Bei Reifen geht es vorrangig um die Feststellung niedrigerer Tragfähigkeitsgrenze und Geschwindigkeitskategorie. Aber auch der Austausch gegen andere Größen ist problematisch, da auch eine Abhängigkeit von Radbreite und Reifenbreite besteht, um einen sicheren Sitz des Reifens zu gewährleisten und Langzeitschäden zu vermeiden. Zwar müssen die Fahrzeugführer die Zulassungsbescheinigung und grundsätzlich auch etwaige Teilegutachten mitführen, doch wer kann ausschließen, dass die konkret montierte Bereifung nicht bereits über das COC-Papier genehmigt ist?

Die Feststellung einer etwaigen Überladung dient ebenfalls der Verkehrssicherheit, insbesondere den sich daraus ergebenden negativen Auswirkungen auf die Fahreigenschaft und das Bremsverhalten der Fahrzeugkombination.

Bei fehlenden Eintragungen der Anhängelast oder womöglich unterschiedlichen Grenzwerten bei der Stützlast ist dies jedoch unmöglich.

Und auch die Aushändigung eines so genannten Kontrollberichts („Mängelkarte“) stellt für den betroffenen Kraftfahrer zunächst einen belastenden Verwaltungsakt dar, da er zur Beseitigung der aufgezeigten Mängel aufgefordert wird. Ich habe bereits an anderer Stelle<sup>15</sup> auf die Rechtsprobleme im Zusammenhang mit der Aushändigung der so genannten Mängelkarte an Fahrzeugführer hingewiesen. Hier sei nur noch einmal daran erinnert, dass die Aushändigung der so genannten Mängelkarte zwingend voraussetzt, dass auch tatsächlich Mängel vorhanden sind. Doch nach den oben

gemachten Ausführungen wird man zu dem Schluss kommen müssen, dass es sich vielfach gar nicht um Mängel handelt. Dann aber sind Folgemaßnahmen nicht notwendig, und deshalb rechtswidrig.

#### Fußnoten:

- 1 Richtlinie 199/37/EG vom 29.04.1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge ( ABl. EG Nr. L 138, S. 57 geändert durch Richtlinie 2003/127/EG vom 23.12.2003 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge ( ABl. EU Nr. L 10, S. 29 ).
- 2 38. ÄndVO-StVR vom 24.09.2004 ( BGBl. I, 2374 ).
- 3 Amtl. Begr. zur Richtlinie 2003/127/EG der Kommission vom 23.12.2003 ( ABl. EU Nr. L 10/29 ).
- 4 Richtlinie zur Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II vom 10.03.2005 ( VkbL 2005, 188 ).
- 5 Amtl. Begr. zu den Mustern.
- 6 Richtlinie zur Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II vom 10.03.2005 ( VkbL 2005, 188(193) ).

7 Weniger Infos, mehr Probleme, in: ADAC-Motorwelt, Ausgabe 11/2005, S. 8.

8 Zitat: Rückseite der Zulassungsbescheinigung Teil 1; Lippert PVT 1999, 199, „entgegen der ursprünglichen Fassung der 38. ÄndVO-StVR ist auf Vorschlag des Bundesrates davon abgesehen worden, eine nachträgliche Änderung der Bereifung eintragen zu lassen“. Der abgebildete Fahrzeugschein entspricht mit seinem Aufdruck nicht mehr der jetzt gültigen Form.

9 Richtlinie zur Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II vom 10.03.2005 ( VkbL 2005, 188(193) ).

10 Amtl. Begr. der 26. ÄndVO-StVR vom 12.08.1997 ( BGBl. I, 2051 (= VkbL 1997, 656) ).

11 Zitat: Rückseite der Zulassungsbescheinigung Teil 1.

12 Anhang 1, Nr. 4.3.3.1 der Rili des Rates vom 31.03.1992 ( ABl. EG L 129 vom 14.05.1992 ).

13 Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 38. Aufl. 2004, Rn. 2 zu § 44 StVZO.

14 Motorwelt 11/2005, S. 8 und www.adac.de (Stand: 30.11.2005).

15 VD 1998, 153.

## Leitbild und neues Logo

# Deutsche Hochschule der Polizei (DHPol)

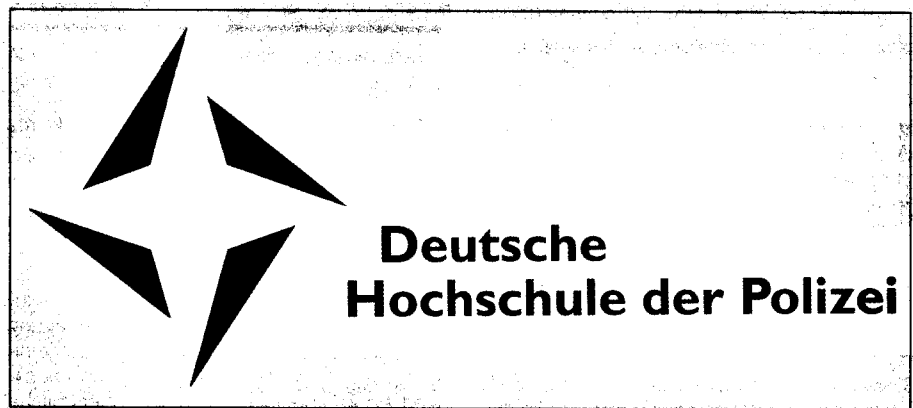
Die Weiterentwicklung der Polizei-Führungsakademie (PFA) zur Deutschen Hochschule der Polizei (DHPol) wird immer konkreter. Bereits im Januar 2005 hatte das notwendige Gesetz den nordrhein-westfälischen Landtag passiert. Nachdem die Innenministerin des Saarlandes und ihre Kollegen von Bund und Ländern mit ihren Unterschriften aktuell die Änderung des erforderlichen Bund-/Länderabkommens besiegelt haben, wird die Gründungsphase der Deutschen Hochschule der Polizei (DHPol) im Frühjahr 2006 eingeleitet. Mit Beginn des Wintersemesters 2007/2008 im Oktober 2007 bietet die Hochschule für Aufstiegsbeamtinnen und Aufstiegsbeamte aus dem gehobenen Polizeivollzugsdienst den Master-Studiengang „Public Administration – Police Management“ an.



Von links nach rechts: Mari Girkelpse, Ana Moreno, PFA Vize-Präsident Wolfgang Birkenstock, Birte Vervoven, Dipl.-Designerin Tanja Recker (Studentenbetreuerin), Martin Linke, Verra Wilhelmus (hat das ausgewählte Logo entworfen), Prof. Gisela Grosse, PFA Präsident Klaus Neidhardt, nicht im Bild: Pu Mao (Foto: Herbold, PFA)

## Fachhochschule Münster entwickelte neues Logo

Frau Prof. Gisela Grosse, Mitarbeiterinnen, Studentinnen und Studenten vom Fachbereich Design der Fachhochschule Münster haben 2005 den Prozess der Entwicklung eines Leitbildes\* für die künftige Hochschule moderiert und begleitet. In einem weiteren Schritt ent-



Deutsche  
Hochschule der Polizei

### \* LEITBILD DER DEUTSCHEN HOCHSCHULE DER POLIZEI

- 1 Wir sind die Hochschule für die Führungskräfte der Polizei und das wichtigste Forum zur Diskussion polizeilicher Fragen zwischen Wissenschaft und Praxis in Deutschland.
- 2 Wir wirken maßgeblich mit an der systematischen Entwicklung der Polizeiwissenschaft in Forschung, Lehre und Studium und geben so Impulse zur Verbesserung polizeilicher Arbeit.
- 3 Durch die enge Verzahnung von Praxis und Theorie ermöglichen wir eine umfassende Qualifikation und Handlungskompetenz der Führungskräfte.
- 4 Wir stehen für eine weltoffene, wertebundene Polizei, die sich ihrer Verantwortung im demokratischen Rechtsstaat, für Freiheit, Sicherheit und inneren Frieden bewusst ist.
- 5 Wir kooperieren partnerschaftlich mit Bildungs- und Forschungseinrichtungen der Region, des In- und Auslandes und fördern nachdrücklich ein gemeinsames europäisches Polizeiverständnis.
- 6 Wir verstehen uns als Team, leben Qualitätskultur und entwickeln uns und unsere Hochschule kontinuierlich weiter mit dem Ziel eines Spitzenniveaus in Lehre, Studium, Forschung und Dienstleistung.

### \*\* KERNWERTE

richtungweisend, weltoffen, integrativ, wertebewusst

wickelten Studentinnen und Studenten des Fachbereichs Design auf der Grundlage des Leitbildes und von Kernwerten\*\* insgesamt sieben Vorschläge für das neue Logo der Deutschen Hochschule der Polizei. Eines davon wurde ausgewählt und wird mit Beginn der Gründungsphase das bisherige Logo ersetzen.

„Für diese ausgezeichnete Kooperation mit der Fachhochschule Münster, die auch in anderen Bereichen stattfindet, sind wir dankbar“, unterstrich PFA-Präsident Klaus Neidhardt am 06. Dezember 2005 bei der Übergabe von Buchpräsenten an die sechs beteiligten Studentinnen und Studenten. (PFA)