

**Fachhochschule für öffentliche Verwaltung NRW
Abteilung Duisburg**

**Präventive Verkehrssicherheitsarbeit
der Polizei**

**Wunderwaffe Schock-Videos?
-Wirkung bei jungen Fahrern-**

**Seminararbeit im Rahmen des Seminars
Präventive Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei
Seminarleiter: Horst Wolf**

**vorgelegt von
Björn Christian Stephan, KA, P08/03
Duisburg, 28. Juli 2010**

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung	3
2 Warum Verkehrserziehung?	5
3 Was sind Schock-Videos?	8
4 Aktionen rund um Schock-Videos	10
5 Zielgruppe	12
6 Wirkung bei jungen Fahrern	14
6.1 Verkehrsunfallstatistik	14
6.2 Psychologische Ansätze	16
6.2.1 Abwehrstrategie	17
6.2.2 Beeinflussung durch Medien?	19
7 Fazit	21
Quellenverzeichnis	23
Abkürzungsverzeichnis	24
Abbildungsverzeichnis	24
Selbständigkeitserklärung	25

1 Einleitung

Seit etwa einem Monat versah ich im Herbst 2007 meinen Grundwehrdienst bei der Marine in Bremerhaven. An einem Tag stand folgendes auf unserem Dienstplan:

"Vortrag der Polizei Niedersachsen zum Thema Verkehrssicherheit". Zu diesem Zeitpunkt stellte dies bestenfalls eine willkommene Abwechslung zum normalen Tagesdienst dar.

Zunächst führten uns die beiden Beamten die aktuellen Unfallzahlen allgemein, sowie auf unsere Altersgruppe bezogen, vor Augen. Schließlich kamen sie auf das Thema Verkehrsunfälle und deren Folgen zu sprechen.

In diesem Rahmen beschrieb uns einer der beiden Beamten, wie ein schwerer Verkehrsunfall in der letzten Sekunde verläuft und was während dessen mit dem Fahrer geschieht. Vom Verformen der Motorhaube bis hin zum Tod des Fahrers trug der Beamte dies in gekonnt-beklemmender Art und Weise vor. Während des Vortrags verlies eine Kameradin aufgelöst den Raum.

Nach Beendigung des Vortrages wurde zunächst kaum darüber geredet. Nach längerer Zeit befragte ich einen Kameraden, was er denn von dem Vortrag gehalten habe. Dies war in etwa seine Antwort:

"Mann... das hat der aber gruselig rübergebracht. So genau habe ich über dieses Thema noch nie nachgedacht... ich glaube, das war echt mal nötig, damit man mal weiß, was im Straßenverkehr so alles passieren kann."

Auch mich hat der beschriebene Vortrag stark beeindruckt. Bis heute muss ich daran denken, wenn ich in ein Auto einsteige.

Seitdem finde ich diesen Aspekt der polizeilichen Arbeit sehr interessant und vor allem wichtig.

Während ich meine ersten Praktika bei der Polizei absolvierte, wurde mir zunehmend bewusst, wie viele Unfälle tatsächlich im Straßenverkehr geschehen, insbesondere dadurch, dass ich selbst mehrere Unfälle am Tag aufnahm.

Meiner Meinung nach zeigen viele Unfälle deutlich, wie naiv viele Autofahrer mit ihrem Leben und auch dem Anderer umgehen.

Besonders auffällig war für mich, dass bei der überwiegenden Anzahl schwerer Verkehrsunfälle junge Fahrer im Alter zwischen 18 und 24 Jahren beteiligt sind oder diese gar verursacht haben.

Die Folgen von Unfällen, wie sie uns z.B. bei der Grundausbildung der Bundeswehr verdeutlicht wurden, scheinen vielen außerdem schlicht nicht bewusst zu sein.

Ausgehend von meinen eigenen Erfahrungen mit jungen Fahrern als Unfallbeteiligte bzw. -verursacher möchte ich auf den folgenden Seiten untersuchen, inwieweit Erziehungsmaßnahmen der Polizei Wirkung bei jungen Fahrern zeigen. Konzentrieren werde ich mich dabei auf den Einsatz der **Spots zur Verkehrsunfallprävention**, so genannten „Schock-Videos“.

2 Warum Verkehrserziehung?

Die heutige Gesellschaft ist in einem Maße vom Verkehr abhängig wie noch nie zuvor. Durch diesen werden ländlichere Teile des Landes mit Ballungsräumen verbunden, eine Angleichung der Lebensverhältnisse wird ermöglicht. Des Weiteren wird durch den Verkehr eine schnelle Verknüpfung von Produzenten und Konsumenten hergestellt. Märkte werden miteinander verbunden, Wettbewerb geschaffen. Kostengünstige „Just-in-time“ Produktionen wären ohne schnellen und sicheren Transport von Gütern von einem Ort zum anderen undenkbar, Wachstum und daraus resultierender Wohlstand wären gefährdet.

Seit dem die Anzahl aller auf Deutschlands Straßen zugelassenen Fahrzeuge dokumentiert wird, nimmt diese stetig zu. Laut des statistischen Bundesamtes betrug der Fahrzeugbestand im Jahr 2008 etwa 50 Mio. Fahrzeuge, bis 2015 soll der Bestand auf rund 60 Mio. ansteigen.¹

Diese Entwicklung zeichnet sich nicht nur in Deutschland ab, sondern (trotz der derzeitigen Wirtschaftskrise) im gesamten Wirtschaftsraum der EU. Da Deutschland auf Grund seiner zentralen Lage in der EU eins der wichtigsten Transitländer darstellt, ist die Garantie eines reibungslosen Verkehrs extrem wichtig.

Im Allgemeinen gehen die Zahlen der Unfallopfer und Verletzten in NRW erfreulicherweise seit Jahren relativ konstant zurück. Dagegen bleibt die Unfallhäufigkeit auf nahezu konstant hohem Niveau, was die nachfolgende Graphik verdeutlicht.

¹ Vgl. Internetquelle 1)

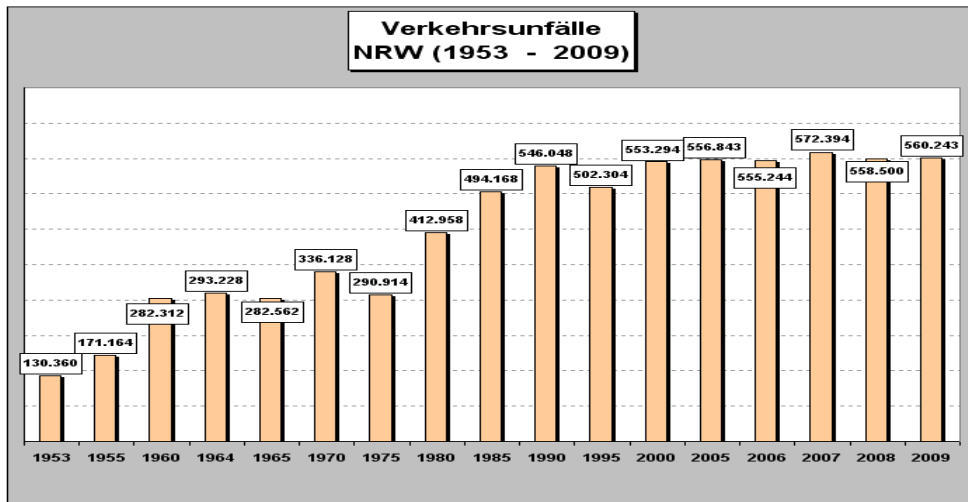


Abbildung 1

Somit muss die Verkehrssicherheitsarbeit - trotz rückläufiger Zahlen von Unfällen mit Verletzten – weiterhin einen hohen Stellenwert einnehmen. Dies ist nicht zuletzt notwendig, weil jeder Unfall mit Personenschaden ein Unfall zu viel ist:



Abbildung 2

Wie bereits ausgeführt steigt durch die Zunahme der Verkehrsdichte das Unfallrisiko immer weiter an. Die Beachtung und vor allem Einhaltung der Verkehrsregeln ist somit im Straßenverkehr der Zukunft wichtiger denn je. Nur etwa 1% aller Verkehrsunfälle auf deutschen Straßen ist der Verursachung durch technisches Versagen zuzurechnen. Die häufigsten Unfallursachen sind Fehlverhalten der Fahrer, etwa 99% werden durch menschliches Versagen ausgelöst. Um die Einhaltung der Regeln im Straßenverkehr zu kontrollieren und Verstöße zu ahnden, trifft die Polizei verschiedenste Maßnahmen. Grundlage und zeitgleich Verpflichtung ist der Erlass zur Verkehrssicherheitsarbeit, welcher der Polizei vorschreibt, Verkehrsunfälle zu verhüten, Unfallfolgen zu mindern und für die Gefahren des Straßenverkehrs zu sensibilisieren. Diese Ziele der polizeilichen Arbeit werden in drei wesentliche Bereiche unterteilt:

- Enforcement (Verkehrsüberwachung)
- Education (Verkehrssicherheitsberatung/-erziehung)
- Engineering (Verkehrsraumgestaltung)

Um Fehlverhalten von Fahrzeugführern in Zukunft wirksamer vorbeugen zu können, setzen die Verkehrssicherheitsberater der Polizei seit Mitte des Jahres 2006 auf die so genannten "Schock-Videos". Maßnahmen dieser Art gehören also dem Aufgabenfeld der "Education" an.²

² Vgl. Literaturquelle 5) - Seite 78

3 Was sind Schock-Videos?

Hierbei handelt es sich um kurze Videos, die bei dem Betrachter einen so genannten „heilsamen Schock“ auslösen sollen. Die Videos sind zu großen Teilen aus internationalen Spots zusammengesetzt und zeigen, welche Folgen ein bestimmtes Fehlverhalten im Straßenverkehr haben kann. Zu diesem Zweck werden konkrete Unfallursachen und daraus resultierende Unfälle filmisch so realistisch wie möglich in Szene gesetzt:



Abbildung 3

Vorgesehen ist, dass die Videos hauptsächlich Personen gezeigt werden, welche auf Grund eines Fehlverhaltens durch die Polizei angehalten werden. Der gezeigte Kurzfilm muss einen konkreten Bezug zu dem begangenen Verstoß enthalten und dem Betroffenen vor Augen führen, zu welchen Folgen sein Fehlverhalten hätte führen können. So soll dieser die Strafe nicht nur nach dem Motto „Pech gehabt“ hinnehmen, sondern vielmehr einsehen, wie gefährlich falsches Verhalten im Straßenverkehr sein kann.³

³ Vgl. Internetquelle 2)

Besonders wichtig hierbei ist jedoch, dass das Betrachten eines derartigen Videos durch einen Beamten oder gar Berater begleitet wird. Ziel ist zu verhindern, dass die Inhalte nur „zur Kenntnis genommen“ werden, Erklärungen sollen zur beabsichtigten Einsicht führen.

Dazu wird der Einsatz der auf einer DVD gespeicherten Videos in vier Abschnitte aufgeteilt.

1. Hinführungsphase

Zunächst soll die Person, welche im Straßenverkehr einen Verstoß begangen hat, auf das spezifische Fehlverhalten im Rahmen einer Verkehrskontrolle aufmerksam gemacht werden. Anschließend soll ihr nahegelegt werden, sich eines der Videos anzusehen.

Grundsätzlich ist dies jedoch freiwillig.

2. Verarbeitungsphase

Während der Vorführung soll der Betrachter nicht gestört werden, sondern sich das Video ohne jegliche Unterbrechung oder Wertung der Beamten ansehen. Auch nach dem Betrachten des Kurzfilmes soll sich die Person zum eben Gesehenen äußern können. Ein möglichst zwangloses Gespräch ist an dieser Stelle wünschenswert.

3. Erkenntnisphase

Anschließend soll demjenigen vor Augen geführt werden, dass der begangene Verstoß bzw. das gezeigte Fehlverhalten für ihn (z.B. Rechtsfolgen), aber auch für andere Beteiligte schwerwiegende Folgen haben kann.

4. Nachbereitungsphase

Anschließend ist dem Betrachter zu verdeutlichen, welches Verhalten in dieser Situation das richtige gewesen wäre und welche Handlungsalternativen bestanden hätten.

Dies ist von grundsätzlicher Bedeutung. In Abschnitt 6.2 werde ich ausführlich darauf eingehen. Ohne ein solches begleitetes Betrachten dürften Schock-Videos in der Öffentlichkeit nicht zu sehen sein.

4 Aktionen rund um Schock-Videos

Um eine angemessene Nachbereitungsphase zu sichern, sollen verschiedene Anlässe genutzt werden. Dies sind vor allem Verkehrskontrollen und Ahndungen von Verkehrsverstößen. Aber auch an Aktionstagen der Polizei unter der Leitung von Verkehrssicherheitsberatern und bei gezielten, risikogruppenspezifischen Aktionen z. B. in Schulen, Fahrschulen oder Firmen können Schock-Videos eingesetzt werden.

Um einen möglichst großen Effekt bei den Adressaten zu erzielen, wird ein erheblicher Aufwand betrieben. Welche flankierenden Aktionen rund um die Vorstellung solcher Videos vorgenommen werden, zeigt die folgende Übersicht:

Ziel	Inhalt/Thema	Medien	Methode
Hinführung zum Thema	z. B. Gefahrenlehre, Aggression, Geschwindigkeit	Tafel/Flip	Impulsvortrag Lehrgespräch
Erfahrungsaustausch	Frage: <i>Welche gefährliche Situation haben Sie schon einmal als Beifahrer/in erlebt?</i>	Tafel	Abfrage Diskussion
Problembewusstmachung	Präsentation des Clips	DVD	Demonstration
Emotionale Betroffenheit	Teilnehmer verarbeiten das Gesehene		Pause aushalten
Ventilfunktion	Teilnehmer äußern sich		Moderation
Transferphase Kognitive Dissonanz erzeugen	Frage: <i>Was ist mit Ihrem Traum vom Fahren/Leben, wenn Ihnen so etwas passiert?</i>	Flip, Tafel	Moderierte Diskussion
Auseinandersetzung mit dem Gesehenen, Transfer auf die Folgen	Frage: <i>Was ist mit den Eltern, Geschwistern, Freunden, Großeltern und den Rechtsfolgen?</i>	Flip, Tafel	Moderierte Diskussion
Teilnehmer finden Lösungen und kennen Handlungsalternativen	Frage: <i>Wie können Sie diese Folgen vermeiden?</i>	Flip, Tafel	Moderierte Diskussion, Alternativen sammeln
Aufheben der Betroffenheit			Moderation
Teilnehmer sind sensibel und aufmerksam für das Thema	Das zum Spot passende Thema wird vom Pädagogen oder, gemäß Fahrschulverordnung, vom Fahrlehrer abgehandelt	Power-Point	Lehrgespräch

4

⁴ Vgl. Literaturquelle 3)

5 Zielgruppe

Generell sind Schock-Videos für alle Altersklassen ab der Gruppe der jungen Fahrer, also etwa 16 bis 18 Jahre bestimmt. Mit dieser Arbeit konzentriere ich mich auf spezielle Zielgruppen innerhalb der Risikogruppe junger Fahrer, da es primär diese durch verkehrserzieherische Maßnahmen für die Gefahren des Straßenverkehrs zu sensibilisieren gilt.

- Action-Typ
Er ist gekennzeichnet durch ein hohes Maß an „Outdoor-Aktivitäten“, häufige Kneipen- und Discoaufenthalte; ist emotional gesteuert; denkt, er wäre cool, sexy und hätte den Durchblick.
- Fan-Typ
Dieser ist Fußball- und Discofan und liebt Actionfilme. Seine Jahresfahrleistung liegt über dem Durchschnitt.
- Kontra-Typ
Er stellt die „Moderne Variante des Rockers“ dar, schlägt die Zeit durch Autofahren tot und hat ebenfalls eine sehr hohe Fahrleistung.

70-80% dieser Typen sind Männer. Häufig konsumieren sie selbst unter der Woche viel Alkohol und steigern ihren Alkoholgenuss zum Wochenende sogar noch. Hohe Risikobereitschaft sowie aggressives Fahrverhalten zeichnen Personen dieser Zielgruppe aus. In der Regel herrscht unter ihnen ein eher niedriges Bildungsniveau und sie sind in maskulinen Berufsgruppen wie z.B. dem Metall- und Baugewerbe tätig.⁵

Weitere Merkmale junger Fahrer sind häufig

- Fehlende Routine
- Mangelnde soziale Verantwortung
- Reaktionsmängel

⁵ Vgl. Internetquelle 7)

Aufgrund all dieser Eigenschafte haben junge Fahrer das größte Unfallrisiko aller Risikogruppen. Etwa jeder dritte P-Unfall wird durch einen jungen Fahrer verursacht. Die Beteiligung bei Unfällen mit tödlichem Ausgang ist sogar noch höher. Auch bei normalen Sachschadensunfällen liegt die durchschnittliche Quote der Verursachung bei rund 20%, obwohl die entsprechende Altersgruppe nur etwa 8% der Bevölkerung ausmacht.

Im Fachhandbuch „Verkehrsmanagement der Polizei“ von Gerhard Stiebing wird außerdem ausgeführt, dass Angehörige besagter Zielgruppe schwer beeinflussbar sind. Somit würden z.B. Schock-Videos Ignoranz, Problemverdrängung oder die Schuldverweise auf Andere hervorrufen.⁶

Bedeutet dies, dass die Schock-Videos bei der Zielgruppe der jungen Fahrer gar nicht wirken können?

⁶ Vgl. Literaturquelle 5) – Seite 59 bis 62

6 Wirkung bei jungen Fahrern

Wie es auf der Portalseite der Polizei NRW heißt, belegen erste Erfahrungen in Deutschland, dass die Videos "selbst rücksichtslose Autofahrer betroffen machen". Zuvor wurden bereits in Australien und Kanada Studien durchgeführt, welche zeigten, dass Schock-Videos bei vielen Personen, denen diese Spots vorgeführt wurden, wirkten.

Fraglich ist jedoch, ob dieser Effekt nachhaltig ist und dadurch der Verhinderung von Verkehrsvergehen und somit auch von Unfällen dient. Eine Differenzierung zwischen den Risikogruppen wird bei besagten Untersuchungen nicht vorgenommen.⁷

Es gilt herauszufinden, ob Schock-Videos bei jungen Fahrern die gewünschten Effekte auslösen.

6.1 Verkehrsunfallstatistik

Der Einsatz von Schock-Videos wurde zu Beginn des Jahres 2007 zunächst in Bielefeld und Gütersloh getestet, bevor dieses Modell in weiteren Polizeibehörden eingeführt wurde.

Zunächst soll untersucht werden, ob sich an den Unfallzahlen, bezogen auf die Risikogruppe der jungen Fahrer, seit Einführung der Schock-Videos etwas geändert hat. Hierzu ist eine Untersuchung der Verkehrsunfallstatistiken des Jahres 2006 und 2009 und deren Vergleich miteinander durchzuführen:

Laut Unfallstatistik des Jahres 2006 waren an rund 73 % aller PKW-Unfälle junge Fahrer im Alter zwischen 18 und 24 Jahren beteiligt.

⁷ Vgl. Internetquelle 2)

Die häufigsten Unfallursachen waren hierbei Fehler beim Abbiegen/Wenden, Unterschreiten des Mindestabstandes, sowie die Missachtung von Vorfahrt/Vorrang. Allerdings war der Rückgang mit bis zu 10 % bei diesen Unfallursachen mit am stärksten.

Die größten Zuwächse gab es mit bis zu 10% bei Alkohol/Drogen und Geschwindigkeitsüberschreitungen als Unfallursache.

Bei weitem geringer sind die Veränderungen bei den Zahlen der Verletzten und Getöteten. Diese beliefen sich auf 14.473 verletzte und 122 getötete junge Fahrer.

Im Jahr 2009 sind die Zahlen von Verletzten und Getöteten weiter gesunken. Es wurden 14.167 Verletzte (- 306/-2,1% gegenüber 2006) und 110 Getötete (-12/-9,8% gegenüber 2006) gezählt.

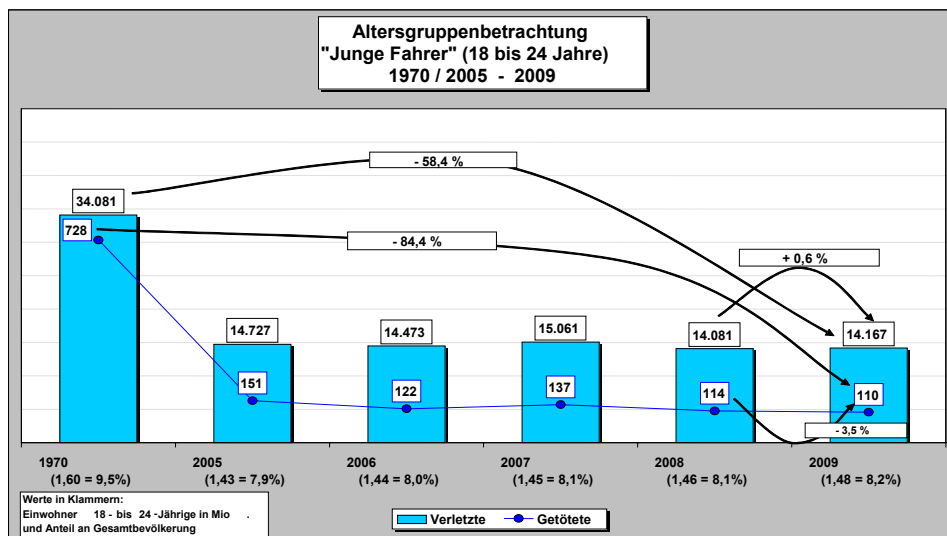


Abbildung 4

In der obigen graphische Darstellung wird zunächst deutlich, dass die Zahlen der Verletzten und Getöteten zwischen den Jahren 1970 und 2005 deutlich abgenommen haben.

2005 wurden demnach 19.354 (56,8%) weniger junge Fahrer verletzt als noch im Jahr 1970, getötet wurden 577 (79,3%) weniger.⁸

Diese starke Abnahme wurde u.a. durch Gesetzesänderungen, häufigere Kontrollen und bautechnische Veränderungen erreicht. Schock-Videos gab es, wie bereits ausgeführt, in diesem Zeitraum noch nicht.

Da diese kurzen Spots einen "heilsamen Schock" auf den Betrachter ausüben sollen, hätte man also bereits im Jahr 2007, als diese Videos das erste mal vorgeführt wurden, davon ausgehen können, dass die Unfallzahlen und somit auch die Zahlen der verletzten und getöteten jungen Fahrer deutlich abnehmen müssten.

Laut Verkehrsunfallstatistik des Jahres 2007 war dies jedoch nicht der Fall. Entgegen des langjährigen Trends nahmen die Zahlen im Gegenteil leicht zu. Es wurden 588 mehr junge Fahrer verletzt und 15 mehr getötet.

In den darauffolgenden Jahren 2008 und 2009 nahmen die Zahlen wieder leicht ab, wobei sich diese Entwicklung jedoch im "gewohnten Rahmen" der Jahre vor 2006 bewegte.

Allein anhand der Unfallstatistik lässt sich demnach der Erfolg der Schock-Videos nicht nachweisen.

6.2 Psychologische Ansätze

Im Vorfeld zu dieser Arbeit traf ich mich mit mehreren meiner Kollegen und Freunde und fragte diese, ob sie schon einmal mit Schock-Videos in Kontakt kamen und wenn ja, ob diese zu einer Verhaltensänderung beim Autofahren führten.

⁸ Vgl. Literaturquelle 4)

Die Aussagen dieser jungen Fahrer waren nahezu identisch. Alle hatten bereits entsprechende Videos im Internet z.B. auf der Plattform von YouTube gesehen. Allerdings sei für sie das einzig Interessante an den Videos, wie gut oder schlecht diese gemacht sind. Wirklich schockierend sei keines davon gewesen, vom Fernsehen oder von PC-Spielen sei man schließlich viel Schlimmeres gewohnt. Die Videos seien nicht realistisch, so etwas Dummes könne einem selbst doch gar nicht passieren, usw.

Daraufhin habe ich mir die Frage gestellt, ob junge Erwachsene in der heutigen Gesellschaft überhaupt in der Lage sind zu verstehen, worum es in diesen Spots überhaupt geht. Dass es nämlich nicht nur auf die Qualität der Aufnahmen und Effekte ankommt, sondern vielmehr Ziel ist, Fahrern die Konsequenzen von Fehlverhalten im Straßenverkehr für sie zu verdeutlichen.

Diese Einsicht scheint jedoch bei vielen nicht erreichbar zu sein.

6.2.1 Abwehrstrategie

Bei meinen Recherchen stieß ich in der Psychologie-Fachzeitschrift auf den Artikel von Nikolas Westerhoff mit dem Titel: "Mich trifft es schon nicht!"⁹ In seinem Artikel beschreibt Westerhoff, dass Menschen ihr eigenes Lebensrisiko zu optimistisch einschätzen. Dies wird mit verschiedenen Beispielen untermauert. U.a. wird eine Person vorgestellt, welche 30 Zigaretten am Tag raucht. Dabei hält sie sich jedoch für weniger gefährdet als andere Personen im gleichen Alter, später an einer schwerwiegenden Erkrankung zu leiden.

Des Weiteren habe eine holländische Studie ergeben, dass selbst Prostituierte davon ausgehen, ihr Risiko an Aids zu erkranken sei geringer als das anderer Personen gleichen Alters und Geschlechts.

⁹ Vgl. Literaturquelle 2)

Solches Denken könne man auch auf die Risiken des Straßenverkehrs übertragen. Es handle sich laut Helmut Jungermann (Professor für Psychologie an der Technischen Universität Berlin) um einen so genannten "optimistischen Fehlschluss".

Im Rahmen dieses Fehlschlusses wird die Technologie allgemein als größte Gefahr gesehen (Gesundheitspsychologin Britta Renner, Uni Greifswald). Demnach sei es z.B. im Straßenverkehr wahrscheinlicher, durch einen Defekt am Fahrzeug in einen Unfall verwickelt zu werden als durch das eigene Fehlverhalten. Tatsächlich geschieht aber, wie bereits ausgeführt, nur etwa 1% aller Unfälle aufgrund von technischem Versagen.

Außerdem werden in der Regel genau die Gefahren am meisten gefürchtet, welche nicht wahrnehmbar oder beeinflussbar sind. Dazu zählen u.a. Krankheitserreger oder das Risiko an Krebs zu erkranken. Freiwillig eingegangene Risiken wie z.B. Börsenspekulationen werden hingegen vielfach verdrängt. Je vertrauter ein Risiko, desto leichter scheint das Leben mit diesem zu sein. Und welches Risiko ist vertrauter als das des Straßenverkehrs?

Warum kommt es eigentlich zu dieser Art der Fehleinschätzung?

Entwicklungsgeschichtlich haben fehlerhafte Risikoeinschätzungen einen bestimmten psychologischen Zweck. Demnach handelt es sich dabei um einen Schutzmechanismus, welcher uns in die Lage versetzen soll, in gefährlichen Situationen die Kontrolle über unser Handeln zu behalten. Unsicherheiten werden dadurch unterdrückt und die Leistungsfähigkeit steigt.

Dieser Schutzmechanismus greift auch, wenn das persönliche Risiko vor Augen geführt wird.

"Wenn Menschen mit einem Risikohinweis konfrontiert werden, dann reagieren sie darauf zunächst einmal mit einer Abwehrstrategie" (Britta Renner).

Die Grundlagen, durch welche die persönliche Risikoeinschätzung zu Stande kam, werden zunächst in Zweifel gezogen. Erst wenn konkrete Lösungen angeboten werden, wird ein Risiko ernst genommen.

Solches geschieht auch beim Vorführen von Schock-Videos. Das bloße Betrachten dieser Videos z.B. im Internet oder Fernsehen führt zwar das spezifische Risiko vor Augen, wodurch es also einschätzbar wird, liefert aber in der Regel kaum oder gar keine Lösungen. Dieses führt zu Aussagen von Personen, welche die Videos im Internet gesehen haben, wie z.B. "Das kann mir doch gar nicht passieren."

Dieses Phänomen tritt in allen Altersklassen gleichermaßen auf, sowohl bei jungen Fahrern, als auch bei Senioren. Somit kann es nur ein Teil der Erklärung sein, warum Schock-Videos bei jungen Fahrern oft nicht zu wirken scheinen.

6.2.2 Beeinflussung durch Medien?

Einen entscheidenden Teil der Erklärung liefert eine Untersuchung, welche im Buch "Gewalt und Medien" von Michael Kunzick thematisiert wird.¹⁰

Demnach sind Jugendliche vor allem extrem risikofreudig. Risiko ist eine Form von Gewalt, man spricht im Verkehr auch von aggressiver Fahrweise. Fraglich ist, ob diese spezielle Form von Gewalt durch die Gewalt, welche tagtäglich in den Medien vorkommt, seien es PC-Spiele, Actionfilme oder auch die Nachrichten, beeinflusst wird und ob es zu einer Zunahme besagter Gewalt kommt.

Laut Untersuchung werden dem Betrachter z.B. filmischer Gewalt Handlungsoptionen für verschiedenste Situationen geboten.

Diese Handlungsoptionen werden auch "scripts" genannt.

¹⁰ Vgl. Literaturquelle 6)

Im Straßenverkehr erinnern sich junge und unerfahrene Fahrer an die in den Medien beobachteten "Handlungsoptionen" und setzten diese um.

Warum trifft dies jedoch in der Regel nur auf unerfahrene Fahrer zu?

Es ist anzunehmen, dass diese "scripts" auf alle Personen gleichermaßen wirken, in Erinnerung bleiben und in real erlebten Situationen in irgendeiner Art und Weise Anwendung finden.

Man geht aber davon aus, dass ältere Autofahrer über ausreichend Erfahrung verfügen, damit diese sich nicht mehr durch die von Medien vermittelten Handlungsoptionen leiten lassen.

Es kommt jedoch hierbei auch auf den Fahrertyp an. Gewalt in Medien wirkt, laut besagter Untersuchung, empfindungsverstärkend. Dies bedeutet, dass sich im Wesentlichen nur Fahrer, bei denen bereits ein gewisser Hang zum Risiko vorhanden ist, an filmische "scripts" erinnern und auch umsetzen.

Wichtig ist daher, vor allem jungen Fahrern vor Augen zu führen, welche Folgen risikofreudiges, leichtsinniges und aggressives Fahrverhalten haben kann. Gemäß der von Michael Kunczik angeführten Untersuchung sind viele, vor allem junge Fahrer, auf Grund von Mediengewalt an Gewalt, z.B. schwerste Verletzungen gewöhnt. Ein Film, in welchem es keine Verletzten oder gar Tote gibt, wird meist als uninteressant oder langweilig empfunden. Damit ist auch zu erklären, warum viele der Befragten die Schock-Videos als nicht zielführend einstufen, da diese heutzutage kaum noch einen Jugendlichen berührten. In Spielen und Filmen sähe man schließlich noch viel schlimmere Dinge. Man schaue sich nur einmal einen Film aus der "Saw"-Reihe an.

Meiner Meinung nach kann es nicht sinnvoll sein, solch extensive Gewalt im Fernsehen auszustrahlen.

7 Fazit

Ein großes Problem ergibt sich aus dem Bekanntheitsgrad vieler der durch die Polizei gezeigten Videos, denn bereits kurz nach deren Einführung erschienen diese im Internet, z.B. auf der Plattform YouTube. Auch aus Ländern wie England, Australien oder Kanada stammende Videos waren zuvor bereits im Internet anzusehen. Ohne jegliche sinnvolle Begleitung besitzen sie jedoch keinen erzieherischen Wert und stumpfen den Betrachter gegenüber späteren polizeilichen Maßnahmen ab.

Wie untersucht wurde, können die Schock-Videos durchaus erzieherisch wirken, allerdings scheinen sie im Fall der Altersgruppe der jungen Fahrer ihren Zweck zu verfehlen. Vor allem die Gruppe derer, die sich durch den Straßenverkehr bewegen und dabei die Risiken gezielt ignorieren, Kritik und Verhaltenshinweise ablehnen, scheint durch Schock-Videos nicht erreichbar zu sein. Demnach ist es fraglich, inwieweit alternative Maßnahmen zielführend sind.

Folgende Angebote sehe ich u. a. als Alternativen:

- „Begleitetes Fahren ab 17“
Persönliche Fahrerfahrungen werden früher gesammelt, eine ständige Kontrolle durch eine Person des Vertrauens und mit Erfahrung ist jedoch jederzeit gegeben. Es ist wahrscheinlich, dass Hinweise z.B. der Erziehungsberechtigten eher Einsicht hervorrufen als Maßnahmen der Polizei.

- Sendungen des Fernsehens, z.B. „Der 7. Sinn“
Möglicherweise kann der beschriebene Effekt der Bildung von „scripts“ insofern ausgenutzt werden, als Erziehungsberechtigte ihren Kindern/Jugendlichen frühzeitig derartige Sendungen ans Herz legen, es können „scripts“ für richtiges Verhalten erlernt werden.
- Ersatz für Diskofahrten
Nutzung des ÖPNV, Organisation privater Fahrdienste oder Taxen, etc.

Bei allen Unsicherheiten in der Art und Weise der Umsetzung bleibt festzuhalten, dass auf Grund des zunehmenden Straßenverkehrs der Verkehrssicherheitsarbeit ein unverändert hohes Maß an Bedeutung zugerechnet werden muss.

Quellenverzeichnis

Literatur

- 1) Handbuch für Verkehrsunfallprävention. Polizei des Landes Nordrhein-Westfalen. Ausgabe 2008
- 2) Psychologie Heute, Ausgabe März 2002
- 3) Pädagogisches Konzept für den „Einsatz von Videospots für mehr Verkehrssicherheit
- 4) Presseportal der Polizei
Information zur Rede von Innenminister Dr. Ingo Wolf – Vorstellung der Verkehrsunfallstatistik 2009
- 5) Verkehrsmanagement der Polizei – Gerhard Stiebing
ISBN: 3-00-017380-3
- 6) Gewalt und Medien: Ein Studienhandbuch
Michael Kunczik, Astrid Zipfel
ISBN-13: 978-3825227258

Internet

- 1) BASt - Verkehrsdaten
http://www.bast.de/cln_015/nn_42248/DE/Statistik/Verkehrsdaten/verkehrsdaten-node.html?__nnn=true
- 2) Portalseite der Polizei NRW
<http://www.polizei-nrw.de/im/Aufgaben/Verkehr/schock-videos/>
- 3) Autokiste
<http://www.autokiste.de/psg/0708/6433.htm>
- 4) Innenministerium NRW - 25.02.08
http://www.im.nrw.de/pm/250208_1296.html
- 5) DerWesten
<http://www.derwesten.de/staedte/dortmund/blaulicht/Polizei-zeigte-Rasern-Schockvideos-id2913392.html>

6) VU-Statistik NRW 2006

http://www.polizei-nrw.de/im/stepone/data/downloads/62/02/00/verkehrsunfallstatistik_2006.pdf

7) Fahrertypen

http://www5.jungefahrer.de/030/sr_seiten/112170100000001648.php

Erlasse

Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei NRW. RdErl. d. Innenministeriums vom 19.10.2009 – 41- 61.02.01 – 3 -.

Abkürzungsverzeichnis

keine

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: VU-Statistik NRW 2009

Abbildung 2: Internet

Abbildung 3: Eigene Filmbearbeitung YouTube

Abbildung 4: VU-Statistik NRW 2009

Selbständigkeitserklärung

Ich versichere, dass ich die Seminararbeit selbstständig verfasst und keine anderen als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt habe.

Dinslaken, den 27. Juli 2010