

**Bochumer
Masterarbeiten
2014**

MASTER

**KRIMINOLOGIE UND
POLIZEIWISSENSCHAFT**

Eike Gellersen

**Verfolgungssituationen im
polizeilichen Alltagshandeln.**

**Eine empirische Untersuchung zu
Verfolgungssituationen in der Polizeidirektion
Mayen**

**E-Book
www.felix-verlag.de**



ISBN 978-3-86293-083-8

Verfolgungssituationen im polizeilichen Alltagshandeln

Eine empirische Untersuchung zu Verfolgungssituationen in der
Polizeidirektion Mayen

Masterarbeit

im Masterstudiengang Kriminologie und Polizeiwissenschaft
VIII. Studienjahrgang



Juristische Fakultät, Ruhr-Universität Bochum

Vorgelegt von:

Eike Gellersen

An der Ohligsmühle 31, 53127 Bonn

Matrikelnummer: 108111202517

E-Mail: e.gellersen@web.de

Erstgutachter: Professor Dr. Rafael Behr

Zweitgutachter: Benjamin Schmidt

Bonn, 10.02.2014

I. Inhaltsverzeichnis

II. Abbildungsverzeichnis	IV
III. Abkürzungsverzeichnis	V
1 Einleitung	1
2 Bestimmung des Untersuchungsgegenstandes	5
2.1 Polizeiwissenschaft.....	5
2.2 Begriffsbestimmung	7
2.3 Forschung im Rahmen einer modernen Polizeiwissenschaft.....	8
2.4 Stand der Forschung	9
2.4.1 Die Studie „Polizei im Jagdfieber“	9
2.4.2 Übriger Forschungsstand in Deutschland	10
2.4.3 Forschungsstand im Ausland.....	11
3 Die forschungsleitende Frage	12
4 Hypothesen.....	13
Empirischer Teil.....	14
5 Methodik der Datenerhebung / Vorbereitung	14
5.1 Vorüberlegungen / Methode	15
5.2 Der standardisierte Fragebogen als Erhebungsinstrument.....	15
5.3 Feldzugang	16
5.3.1 Die Struktur der ausgewählten Polizeibehörde	17
5.3.2 Geographische Strukturen und sozialstatistische Daten	18
5.3.3 Genehmigungsverfahren.....	19
5.4 Entwicklung des Fragebogens.....	21
5.5 Pretest	25
5.5.1 Erprobung des Fragebogens mithilfe eines Pretests.....	25
5.5.2 Evaluierung	27
6 Methodische Umsetzung	28
6.1 Vorstellung des Forschungsvorhabens in den Polizeiinspektionen	28
6.2 Implementierung des Fragebogens	31
6.3 Durchführung der Befragung	33
7 Auswertung / Ergebnisse.....	35
7.1 Teilnahme / Rücklaufquote	35
7.2 Datenaufbereitung	36
7.3 Beschreibung der Befragungsstichprobe	40
7.4 Statistische Datenanalyse / Interpretation der Ergebnisse.....	41
7.4.1 Häufigkeit von Verfolgungssituationen	41
7.4.2 Flucht- und Verfolgungsmittel.....	43
7.4.3 Anlässe / Straftaten als Auslöser	46
7.4.4 Angaben zum Flüchtenden	49
7.4.5 Folgen / Schäden	51
7.4.6 Gestellte Personen / Dauer der Situationen	53
7.4.7 Aus- und Fortbildung	54
7.4.8 Reflexartige Verfolgungssituationen.....	57
7.5 Bivariate Verteilungen.....	58
7.5.1 Abgebrochene Verfolgungen abhängig von Diensterfahrung.....	58
7.5.2 Eigener Fortbildungsstand in Abhängigkeit zum Lebensalter.....	59
7.5.3 Reflexartige Verfolgungen in Abhängigkeit zur Erfahrung.....	60
7.5.4 Art der Flucht in Abhängigkeit zum Delikt.....	61

7.5.5 Auslöser der Verfolgung in Abhängigkeit zur Tageszeit	62
7.6 Auswertung der qualitativen Frage	63
7.6.1 Der Mann in Frauenkleidern	63
7.6.2 Stundenlange Verfolgung durch den Schnee	64
7.6.3 Landesübergreifende Verfolgungsfahrt aus NRW	64
7.6.4 Analyse der Situationen	65
8 Kritische Diskussion der Ergebnisse.....	67
8.1 Diskussion der Repräsentativität	67
8.2 Hypothesenverifizierung / -falsifizierung	68
8.2.1 Hypothese 1: Verfolgungssituationen als seltene Ereignisse	68
8.2.2 Hypothese 2: Dunkelfeld in der Dokumentation	69
8.2.3 Hypothese 3: Große Personen- oder Sachschäden.....	69
8.2.4 Hypothese 4: Geringe Bedeutung von Verfolgungen zu Fuß	70
8.2.5 Hypothese 5: Auslöser meist schwerwiegende Straftaten.....	70
8.2.6 Hypothese 6: Mythos Verfolgungsfahrt	71
9 Beantwortung der die Forschung leitenden Frage	71
10 Gütekriterien der Messung	72
10.1 Objektivität	72
10.2 Reliabilität	73
10.3 Validität	74
11 Verfolgungen im Lichte der „Cop Culture“	74
11.1 Cop Culture und Polizeikultur	75
11.2 Verfolgungssituationen als Wettkampf.....	76
11.3 Berufsmythos als Ausdruck der Cop Culture	77
11.4 Das Beispiel einer exklusiven Gefahrengemeinschaft	78
12 Fazit und Ausblick / Zusammenfassung.....	79
12.1 Verfolgungssituationen als Alltag polizeilicher Arbeit?	80
12.1 Schlussbetrachtung / Ausblick	82
Literaturverzeichnis	84
Eidesstattliche Erklärung.....	88
Anhang	89

II. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Alter der Befragungsteilnehmer in Prozent sortiert nach Gruppen.	41
Abbildung 2: Anzahl der Verfolgungssituationen innerhalb von zwölf Monaten	42
Abbildung 3: Darstellung der Häufigkeitsverteilung nach Art der Flucht.....	44
Abbildung 4: Häufigkeitsverteilung nach Art der Verfolgung	45
Abbildung 5: Häufigkeitsverteilung des Auftretens nach Tageszeit.....	46
Abbildung 6: Häufigkeitsverteilung der Anlässe für Verfolgungssituationen.....	47
Abbildung 7: Häufigkeitsverteilung der durch Flüchtende begangenen Delikte.....	48
Abbildung 8: Alter der flüchtenden Personen (teilweise geschätzt).....	50
Abbildung 9: Grafische Darstellung der Anzahl geflüchteter Personen	50
Abbildung 10: Häufigkeitsverteilung der entstandenen Personenschäden.....	51
Abbildung 11: Häufigkeitsverteilung der entstandenen Sachschäden.....	52
Abbildung 12: Gründe für den Abbruch einer Verfolgung des Täters	54
Abbildung 13: Mitarbeiterwünsche bzgl. der Aus- und Fortbildung.....	56
Abbildung 14: Empfundener Fortbildungsstand sortiert nach Alterskategorien.	59
Abbildung 15: Kreuztabelle: Art der Flucht in Abhängigkeit zum Delikt.	61

III. Abkürzungsverzeichnis

a.a.O.	am angegebenen Ort
Abs.	Absatz
BAB	Bundesautobahn
BtMG	Betäubungsmittelgesetz
bzgl.	bezüglich
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
d.h.	das heißt
d.Verf.	des Verfassers
EDV	Elektronische Datenverarbeitung
et al.	et alii (und andere)
evtl.	eventuell
f.	folgende
ff.	fortfolgende
FE	Fahrerlaubnis
FuStKw	Funkstreifenkraftwagen
HB	Haftbefehl
Kfz	Kraftfahrzeug
IT	Informationstechnik
KI	Kriminalinspektion
km ²	Quadratkilometer
km/h	Stundenkilometer
KV	Körperverletzung
Nr.	Nummer
o.a.	oben angegeben
P	Polizeidirektion
PFA	Polizeiführungsakademie
PI	Polizeiinspektion
Pkw	Personenkraftwagen
S.	Seite
StPO	Strafprozessordnung
StVG	Straßenverkehrsgesetz
u.a.	unter anderem
vgl.	vergleiche
Vk	Verkehrskontrolle
z.B.	zum Beispiel

1 Einleitung

In sämtlichen Medien spielt die Arbeit der Polizei in der heutigen Zeit eine tragende Rolle. Dabei beschäftigen sich sowohl Rundfunk und Fernsehen als auch Printmedien mit der Polizei und deren Aufgaben. Ein Teil der Beiträge thematisiert dabei die Arbeitsabläufe bzw. das Aufgabenspektrum der Polizei, während ein anderer Teil sich sozusagen mit den Ergebnissen von Polizeiarbeit befasst. Selbst ganze Fernsehsendungen in Form von Reality-Dokumentationen bedienen sich mittlerweile aus dem dienstlichen Alltag der Polizei und anderen Akteuren im Bereich der Inneren Sicherheit. (Bidlo/Englert 2009, S.245) Die Soziologen Bidlo und Englert (2009, S.244) sprechen mittlerweile schon vom „Securitarianment“. Damit ist „das Zusammen- und Wechselspiel von Unterhaltung und der Vermittlung der Inneren Sicherheit“ (Bidlo/Englert 2009, S.244) gemeint. Dadurch wird deutlich, dass vor allem die Institution Polizei¹, sowie der berufliche Alltag, der sich innerhalb dieser Institution abspielt, für die Zuschauer und damit für die Bevölkerung interessant, ja sogar unterhaltsam sein muss. Neben diesen Formaten, die überwiegend der Unterhaltung dienen oder auch, wie Bidlo und Englert (2009, S.246 ff.) es erläutern, soziale Kontrolle generieren, scheint es so, dass ebenso informative Berichterstattungen, die die Polizei betreffen, die Bevölkerung ansprechen. Immer wieder fallen dabei Meldungen oder Zeitungsartikel ins Auge, die davon berichten, dass die Polizei falsch gehandelt hat bzw. durch Handlungen der Polizei Sachen von bedeutendem Wert oder gar Menschen zu Schaden gekommen sind.

Ein immer wiederkehrendes Beispiel, welches in diesem Zusammenhang anzutreffen ist, ist die Berichterstattung von spektakulären Verfolgungsfahrten. Dabei sind Schlagzeilen wie „Spektakuläre Verfolgungsfahrt endet in Elsdorf an einer Polizeisperre -zwei Beamte verletzt-“² oder „Mehrere Autos bei Verfolgungsfahrt der Polizei beschädigt“³ keine Seltenheit. Anhand dieser beiden (Beispiel-)Schlagzeilen ist bereits zu erkennen, dass bei Berichter-

¹ Die Polizei in ihrer Funktion als Hauptgarant für die Innere Sicherheit.

² <http://www.dueren-magazin.de/nachrichten/nachrichten-aus-deutschland/item/rotenburg-spektakulaere-verfolgungsfahrt-endet-in-elsdorf-an-einer-polizeisperre-zwei-beamte-verletzt-36-jaehriger-festgenommen/855> Stand: 30.11.2013

³ <http://www.tagesspiegel.de/berlin/nachrichten-nachrichten/8891178.html> Stand: 30.11.2013

stattungen über Verfolgungsfahrten in der Presse oft dadurch entstandene Personen- oder Sachschäden eine Rolle spielen. Adjektive wie „spektakulär“ oder „wild“ suggerieren dabei, dass eine außer Kontrolle geratene Situation vorlag. Selbst in polizeiinternen Presseerzeugnissen, wie zum Beispiel Mitarbeiterzeitungen, findet man derartige Formulierungen in Überschriften. (vgl. Emmer 2013, S.16)

Aus meiner eigenen beruflichen Praxis als Polizeibeamter weiß ich, dass solche Situationen durchaus während der Dienstausbildung auftreten können: Als frisch ausgebildeter, junger Polizeikommissar war ich vor wenigen Jahren selbst an einer solchen „spektakulären“ Verfolgungsfahrt beteiligt. Der Auslöser für diese Situation war eine kleine Auffälligkeit, die Folgen im Vergleich dazu immens:

Ein unbeleuchteter Pkw befuhr mit drei jungen Personen besetzt zur Nachtzeit eine Hauptstraße im Stadtkern des Dienstgebietes. Durch die nicht eingeschaltete Beleuchtung fiel er einer Streifenwagenbesatzung auf, die dem besagten Pkw Anhaltezeichen in Form des Leuchtschriftzuges „Stopp Polizei“ gab. Nachdem der Pkw zum Stehen gekommen war und die Kollegen mit Taschenlampen an das Fahrzeug herantraten, um eine Verkehrskontrolle durchzuführen, fuhr der Fahrzeugführer wieder an und beschleunigte sofort stark. Das Streifenteam nahm daraufhin sofort die Verfolgung des flüchtenden Pkw auf. Zeitgleich wurden Verstärkungskräfte durch die Kollegen angefordert. Mehrere Streifenwagen meldeten sich für diesen Einsatz bei der Einsatzleitstelle an. Zu diesem Zeitpunkt fehlte aber noch jeglicher Anhaltspunkt für das Fluchtverhalten des Fahrzeugführers des Pkw. Da meine Streifenpartnerin und ich ebenfalls in der Nähe des Standortes des Flüchtenden standen, beteiligten auch wir uns an der Verfolgungsfahrt. Wir waren eine von vier Streifenwagenbesatzungen, die den Flüchtenden unmittelbar verfolgten. Die Fahrt, welche überwiegend über große Hauptstraßen führte, war geprägt von hohen Geschwindigkeiten, riskanten Fahr- und Abdrängmanövern des Flüchtenden und aufgrund der regennassen Fahrbahn besonders riskant.

Auf einer großen vierspurigen Bundesstraße kam es zu einem filmreifen Szenario, in dem versucht wurde, den Flüchtenden auszubremsen, um so

ein Verlangsamen der Geschwindigkeit zu veranlassen. Mehrmals kam es hierbei zu Beinahe-Unfällen zwischen dem Flüchtenden und verschiedenen Streifenwagen und selbst zwischen den beteiligten Streifenwagen untereinander. Teilweise wurden hierbei von den beteiligten Fahrzeugen Geschwindigkeiten von 120 bis 130 km/h im innerstädtischen Bereich gefahren, bis die Verfolgungsfahrt darin gipfelte, dass der Flüchtende die links und rechts von ihm fahrenden Streifenwagen rammte. Immer wieder machte der Flüchtende derart starke und ruckartige Lenkbewegungen, dass er mit seinem Fahrzeug die Fahrzeugkarosserien der Streifenwagen berührte. Obwohl die Einsatzleitstelle zu diesem Zeitpunkt über Funk die Weisung gab die Verfolgungsfahrt abubrechen, fuhren alle beteiligten Streifenwagen weiter dem Flüchtenden hinterher. In dem Einfahrtsbereich eines großen Bürogebäudes einer bekannten Aktiengesellschaft nahm die „wilde Verfolgungsjagd“ ein, um es mit den Worten der Presse zu beschreiben, „spektakuläres“ Ende: Ein Streifenfenteam beendete die Flucht mit einem gezielten Rammen, sodass der Fahrzeugführer die Kontrolle über das Fahrzeug verlor und nach mehreren Kollisionen mit Sperrpfosten wenige Meter vor der Glasfassade des besagten Gebäudes zum Stehen kam. Nach einer anschließenden, kurzen Flucht des Fahrzeugführers zu Fuß, konnten alle Insassen vorläufig festgenommen werden.

Der Grund für die Flucht war darin zu finden, dass die Insassen das Fahrzeug am Tag zuvor bei einem Wohnungseinbruch entwendet hatten und zwei der drei Insassen bereits zu einer Freiheitsstrafe, ausgesetzt zur Bewährung, verurteilt worden waren.

Die Schäden, welche durch diese Verfolgungsfahrt verursacht wurden, waren beträchtlich: drei beschädigte Streifenwagen, zwei davon Totalschaden, ein Totalschaden des gestohlenen Fahrzeuges sowie mehrere beschädigte Sperrpfosten und geparkte Pkw. Der Gesamtsachschaden betrug dabei mehrere zehntausend Euro. Dank moderner Fahrzeugtechnik und vermutlich auch einer Portion Glück entstand bei diesem Ereignis kein Personenschaden.

Dennoch beschäftigte mich diese Verfolgungsfahrt auch noch lange Zeit danach und hinterließ einen nachhaltigen Eindruck bei mir. Vermutlich deshalb,

weil ich zu dieser Zeit erst sehr wenig Diensterfahrung gesammelt hatte und eine derartige Situation selbst nur aus dem Fernsehen kannte. Ich machte mir Gedanken darüber, was die Konsequenzen gewesen wären, wenn durch die Verfolgungsfahrt Menschen zu Schaden gekommen wären und auch ob mir solche „Hollywood-Verfolgungsfahrten“ noch öfter in meinem dienstlichen Leben begegnen werden. Obwohl mir klar war, dass solche Situationen nicht häufig vorkommen würden, schloss ich ein ähnliches Vorkommnis aber nicht aus.

Bis zum heutigen Zeitpunkt habe ich in meiner Dienstzeit keine vergleichbare Verfolgungsfahrt miterlebt.

Mir begegneten allerdings immer wieder Anekdoten, Erzählungen und Heldengeschichten, die auf der beschriebenen Verfolgungsfahrt oder anderen nichtalltäglichen Verfolgungssituationen, welche sich in der Behörde zutragen, beruhten. Unter anderem solche Vorgänge bezeichnet der Soziologe und Polizeiforscher Behr (2008, S.148) als den „kulturspezifischen Rahmen“ für polizeiliches Handeln. Polizisten sorgen vor allem durch derartige Überlieferungen dafür, dass sich eine „spezielle *Berufskultur der Polizisten und Polizistinnen* [Hervorhebung im Original]“ (Behr 2008, S.149) entwickelt bzw. weiterentwickelt.

Es ist sicherlich nicht von der Hand zu weisen, dass Situationen wie die oben beschriebene eine derartige *Berufskultur* prägen. Aber prägen lediglich qualitativ herausragende Ereignisse diese Kultur oder auch schon die alltägliche Verfolgungssituation, bei der nicht allzu großer Schaden entsteht?

Ist eine Verfolgungssituation überhaupt ein alltägliches Ereignis und entsteht in diesen Situationen fast immer Personen- oder Sachschaden?

Die vorliegende Arbeit beschäftigt sich mit diesen und anderen Fragen, welche in Verbindung zu Verfolgungssituationen⁴ stehen. Dabei wurde eine quantitative, empirische Studie in einer ländlich geprägten Polizeibehörde durchgeführt. Das dadurch gewonnene Zahlenmaterial soll ausgewählte Hypothesen widerlegen oder evtl. stützen können.

⁴ Der Begriff Verfolgungssituation wird bewusst anstelle der Verfolgungsfahrt verwendet, da er ebenfalls die nicht motorisierten Verfolgungen umfasst und beispielsweise auch Verfolgungen, die fußläufig erfolgt sind, untersucht werden sollen.

2 Bestimmung des Untersuchungsgegenstandes

Der nun folgende Abschnitt dient der Einordnung der Arbeit in die Wissenschaftsdisziplin der Polizeiwissenschaft, der Beschreibung und Definition des Untersuchungsgegenstandes sowie der Erfassung des aktuellen Forschungsstandes zu diesem Themengebiet.

2.1 Polizeiwissenschaft

Um die nachfolgende, empirische Studie in die Polizeiwissenschaft einordnen zu können, muss zunächst betrachtet werden, mit welchen Themen sich die Polizeiwissenschaft beschäftigt bzw. welche Ziele diese verfolgt.

Kersten (2012, S.4) bringt mit seiner „programmatischen Standortbestimmung“ zwei wesentliche Fakten auf den Punkt: „Polizeiwissenschaft im deutschsprachigen Raum ist eine junge Disziplin und eher durch einen Status als ‚Hybrid‘ als durch eine homogene Forschungsstruktur gekennzeichnet.“ Mit diesem Satz wird zum einen sofort deutlich, dass es sich bei der Polizeiwissenschaft um eine noch im Anfangsstadium befindliche Wissenschaft handelt, zum anderen, dass unter den Wissenschaftlern, welche sich mit Polizeiwissenschaft befassen, selbst kein Konsens darüber herrscht, was diese „junge Disziplin“ (Kersten 2012, S.4) eigentlich beinhaltet.

Das Problem findet seine Wurzeln vermutlich darin, dass sich im deutschsprachigen Raum bislang noch keine anerkannte Forschungstradition im Bereich der Polizeiwissenschaft entwickelt hat. (Kersten 2012, S.5) Wenn man bedenkt, dass nicht einmal Einigkeit darüber herrscht, ob man nun von *Polizeiwissenschaft* oder von den *Polizeiwissenschaften* im Plural spricht, ist dies wenig verwunderlich. (vgl. Feltes 2007, S.3)

Somit lässt sich auch keine allgemeingültige Definition für die Polizeiwissenschaft(en) finden. Einige in der Literatur bevorzugt herangezogene Definitionen sollen an dieser Stelle aber dennoch angeführt werden, damit sich die vorliegende Studie auch unter eine Definition der Polizeiwissenschaft einsortieren lässt.

Eine besonders knappe Definition stammt von Schwind. Er stellt fest, dass sich die Polizeiwissenschaft mit der Polizei als Institution („police“) und ihrem Handeln („policing“) befasst. (vgl. Schwind 2011, S.14)

Schneider ergänzt die beiden Inhaltsgebiete Institution und Handeln mit dem Zusatz, dass die Polizeiwissenschaft untersuchen soll, wie das Handeln sein sollte bzw. wie es nicht sein sollte. (vgl. Schneider 2002, S.9) Er ergänzt: „Die Polizeiwissenschaft ist eine interdisziplinäre, internationale, empirische und normative Wissenschaft.“ (Schneider 2002, S.9)

Allerdings erachten viele Forscher die Definition einer Polizeiwissenschaft, welche sich lediglich mit der Institution Polizei befasst, als zu eng. So meint Feltes (2007, S.4), „dass eine Polizeiwissenschaft über eine Wissenschaft von der Polizei oder über die Polizei hinausgehen muss.“ Seiner Meinung nach ist eine Definition einer Wissenschaft, welche nur eine Institution als Forschungsobjekt besitzt, in unserer modernen und globalisierten Welt nicht zielführend. (Feltes 2007, S.4) Im vorliegenden Fall spielt die Diskussion, ob sich die Polizeiwissenschaft auch mit anderen Protagonisten aus dem Bereich der Inneren Sicherheit beschäftigen muss, jedoch keine Rolle, da lediglich das Handeln innerhalb einer Polizeibehörde untersucht wird. Es bleibt aber festzuhalten, „dass Innere Sicherheit [auch, d. Verf.] von Faktoren beeinflusst wird, auf die Polizei keinen oder kaum Einfluss hat.“ (Feltes 2007, S.5)

Eine Definition, nach der sich die Polizeiwissenschaft lediglich mit der Institution Polizei und ihrem Handeln befasst, ist demnach nicht weitreichend genug, da in der heutigen Zeit wesentlich mehr Akteure für die Herstellung und den Erhalt von Innerer Sicherheit zuständig sind. Denn genau diese sollte im Vordergrund einer Polizeiwissenschaft stehen. (Feltes 2007, S.8 f.)

Die vorliegende Arbeit befasst sich mit dem Handeln der Polizei bzw. ihren Bediensteten. Anhand von empirisch gewonnenem Zahlenmaterial soll der Bereich der Verfolgungssituationen im polizeilichen Alltag näher beleuchtet und ein Grundstein für weitere Forschung in diesem Bereich gelegt werden. Auch wenn bisher, wie oben erläutert, keine einheitliche Definition zur Polizeiwissenschaft vorliegt, steckt in diesem Begriff immer noch das Wort *Wissenschaft*, was so viel bedeutet wie: Wissen schaffen. Genau dies soll mit der vorliegenden Untersuchung in dem Bereich der Verfolgungssituationen erreicht werden. Damit lässt sich die Arbeit der Polizeiwissenschaft zuordnen.

2.2 Begriffsbestimmung

Zunächst einmal gilt es die beiden Begriffe *Verfolgungsfahrt* und *Verfolgungssituation* voneinander abzugrenzen. Da es an dieser Stelle nicht möglich ist, die Definition aus der einschlägigen Polizeidienstvorschrift zu zitieren, wird der Versuch einer Definition durch Schwentuchowski (2008, S.38) herangezogen. Demnach sind Verfolgungsfahrten „besonders problematische Einsätze, bei denen vor der Polizei flüchtende Verkehrsteilnehmer zum Anhalten gebracht werden sollen.“ An dieser Stelle ist hervorzuheben, dass der Begriff Verfolgungsfahrt eine Fahrt suggeriert. Dies zielt auf die Art der Verfolgung und nicht auf die Art der Flucht ab. Egal auf welche Art das polizeiliche Gegenüber (hier: Verkehrsteilnehmer genannt) flüchtet, bei einer Verfolgungsfahrt fahren die beteiligten Polizeibeamten⁵ hinter dem Flüchtenden her. Die klassische Verfolgungsfahrt erfolgt somit, so kann man vermuten, mittels eines Funkstreifenkraftwagens.⁶ Andere Fahrzeuge zur Verfolgung flüchtender Personen sind jedoch denkbar.

Im Gegensatz zu den Verfolgungsfahrten sollen Verfolgungssituationen, mit denen sich die vorliegende Arbeit beschäftigt, jegliche Arten von Verfolgung umfassen. Dabei spielt es keine Rolle, ob es sich um eine motorisierte oder nicht motorisierte Verfolgung gehandelt hat oder sogar ob die Verfolgung zu Fuß bewältigt wurde. Mischformen sind selbstverständlich ebenfalls möglich. In der durchgeführten empirischen Studie, die dieser Arbeit zugrunde liegt, wurde den Umfrageteilnehmern folgende Definition an die Hand gegeben:

„Eine Verfolgungssituation (im Folgenden auch Verfolgung genannt) besteht in jeder Handlung, die darauf ausgerichtet ist, eine Person, die sich einer Maßnahme der Polizei durch Flucht entziehen will, in amtlichen Gewahrsam zu nehmen. Dabei spielt es keine Rolle, ob die Zielrichtung strafverfolgend oder Gefahren abwehrend ist. Ebenfalls ist es unerheblich, ob es sich um eine Verfolgungsfahrt oder um eine Verfolgung zu Fuß handelt.“⁷

Es bleibt festzuhalten, dass Verfolgungssituationen neben den klassischen Verfolgungsfahrten auch Verfolgungen zu Fuß beschreiben.

⁵ Der Einfachheit halber werden im Folgenden geschlechtsneutrale Begriffe verwendet; damit sind immer Personen sowohl weiblichen als auch männlichen Geschlechts gemeint.

⁶ Im Folgenden auch FuStKw genannt

⁷ siehe Fragebogen im Anhang

2.3 Forschung im Rahmen einer modernen Polizeiwissenschaft

Geht es um die Verknüpfung von Polizei und Wissenschaft, sind Fragen wie: „Wozu brauchen wir eine Polizeiwissenschaft?“ und „Wozu brauchen wir überhaupt Wissenschaft in der Polizei?“ häufig anzutreffen. (Feldes 2002, S.246) Dabei beschreiben diese Fragen oder die jeweiligen entsprechend lautenden Aussagen dazu den angespannten Zustand, der zwischen der Polizei, den Praktikern auf der einen Seite und der Wissenschaft, den Theoretikern, auf der anderen Seite besteht. Die Wissenschaft betont dabei, dass dieselbige enorm wichtig für die Polizei bzw. ihre Arbeit sei. Dabei genügt es sich vor Augen zu führen, welcher Wissenschaften sich die Polizei bedient. Dies sind, um einige Beispiele zu nennen, sowohl Psychologie, Soziologie und Rechtswissenschaften, aber auch Sportwissenschaften, wenn es z.B. um Eingriffstechniken geht. Für alle diese Wissenschaftsdisziplinen lassen sich Beispiele aus dem Polizeialltag finden, bei denen sich die Polizeibeamten aus dem bereits erforschten Fundus bedienen. (vgl. Frevel 2004, S.194) Die Praktiker halten dem jedoch entgegen: „Polizist sein sei ein Erfahrungsberuf und die Polizei lebe von Erfahrungen, die nur in der Praxis zu bekommen seien.“ (Feldes 2002, S.246) In der modernen Polizeiwissenschaft muss es gerade darum gehen, diese angesprochene Erfahrung durch entsprechende (empirische) Forschung in gesichertes Wissen umzuwandeln und in diesem Sinne Wissen zu schaffen. Es liegt auf der Hand, dass Polizeibeamte ihren Beruf u.a. auch durch positive, leider aber auch durch am eigenen Leib erlarnene negative Erlebnisse erlernen. Dabei kann die Polizeiforschung diesen Prozess unterstützen und ungefährlicher machen, indem polizeirelevante Ereignisse zusammengefasst, betrachtet und ausgewertet werden. Dadurch können Besonderheiten oder Schwierigkeiten in Einsatzsituationen aufgezeigt werden. Genau dies ist mitunter auch ein Ziel der vorliegenden Arbeit. Die durchgeführte Studie soll mit ihren Ergebnissen dazu beitragen, dass „Erfahrungswissen“ bzw. Schätzungen und Vermutungen auch wissenschaftlich fundiert werden und daraus Theoreme abzuleiten sind.

2.4 Stand der Forschung

Der Themenbereich der Verfolgungssituation ist bisher im deutschsprachigen Raum eher vernachlässigt worden. Dies gilt vor allem für die fußläufige Verfolgungssituation, bei der besonders der so genannte Jagdinstinkt interessant zu sein scheint. Feltes (2011, S.11) führt allerdings schon in dem Untertitel seines 2011 zu diesem Thema erscheinenden Aufsatzes an, dass dieses Phänomen bisher wenig Beachtung finde.

Eine Studie hierzu veröffentlichte der Psychologe und Polizeiwissenschaftler Clemens Lorei im Jahre 2012.

2.4.1 Die Studie „Polizei im Jagdfieber“

In seiner Studie „Polizei im Jagdfieber“ versucht Lorei mithilfe eines explorativen Ansatzes und durch empirische Befunde dem so genannten *Jagdfieber* im Zusammenhang mit Verfolgungssituationen, auf die Spur zu kommen. (Lorei 2012a, S.7) Lorei untersuchte hierbei, inwiefern bestimmte Erwartungshaltungen an den Erfolg, Berufsmotivation, Handlungsalternativen, Eigensicherungshinweise, Abbruchkriterien und die Partnerinteraktion Einfluss auf das Jagdverhalten oder den Jagdinstinkt von Polizeibeamten haben. Dabei wählte Lorei allerdings einen psychologischen Ansatz, mit dem er untersuchte, in welcher Art und Weise bestimmte Situationen, Hinweise oder Warnungen auf Polizeibeamte wirken, um mit diesem Wissen die Eigensicherung sowie die diesbezügliche Aus- und Fortbildung zu verbessern.

Die Faktoren Maskulinität, das Sensation Seeking⁸, ein eskalierender Verlauf, Vorinformationen über den Täter, der Erhalt von Autorität, der Beschützerinstinkt sowie die Polizeisolidarität⁹ sollen dabei seiner Meinung nach eine Rolle spielen. (Lorei 2012a, S.13ff.) Eine quantitative Erhebung über die Häufigkeit, in der Polizeibeamte Erfahrungen im Bereich der Verfolgungssituationen sammeln oder aber eine Auswertung dieser Situationen, in der einzelne Merkmale der Verfolgungssituation herausgestellt werden, erfolgt in jener Studie nicht.

⁸ „Unter „Sensation Seeking“ versteht man die Neigung, sensorische Stimulation zu suchen.“ (Lorei 2012, S.141)

⁹ Besonderes Engagement, welches Polizeibeamte an den Tag legen, sobald eigene Kollegen in Gefahr sind oder in eine solche zu geraten drohen. (Lorei 2012a, S.15)

2.4.2 Übriger Forschungsstand in Deutschland

Bei einer ausführlichen Literaturrecherche für den deutschsprachigen Raum sind nur wenige Arbeiten bzw. Aufsätze zu finden, welche sich auf eine quantitative Untersuchung beziehen. Im Jahr 1998 erschien beispielsweise ein Aufsatz mit Zahlenmaterial zu Verfolgungsfahrten in Nordrhein-Westfalen von Henke. Darin wird in einem Zeitraum von sechs Monaten von lediglich 29 Verfolgungsfahrten berichtet. Hierbei seien vier Menschen gestorben und insgesamt 31 (davon acht Polizeibeamte) verletzt worden. (Henke 1998, S.2f.) Eine detaillierte Auswertung einzelner Facetten fehlt in den Ausführungen des Aufsatzes allerdings.

Brinker führte 1995 eine ähnliche Untersuchung in Berlin durch. Er beschreibt, dass es innerhalb eines Jahres in Berlin zu 204 Verkehrsunfällen im Zusammenhang mit Verfolgungs- und Sonderrechtsfahrten gekommen sei. Dabei seien 179 Menschen verletzt worden. (Brinker 1996, S.194) Sowohl Brinker als auch Henke beschäftigten sich demnach nur mit motorisierten Verfolgungssituationen. Dabei ist anzumerken, dass in der Untersuchung von Brinker sogar nicht ausschließlich Verfolgungsfahrten erfasst wurden, sondern jegliche Arten von Sonder- und/oder Wegerechtsfahrten und damit auch die zügige Anfahrt zu einem Einsatzort, bei der kein Flüchtender verfolgt wird. Eine veröffentlichte Studie zu fußläufigen Verfolgungen ließ sich im Rahmen der Literatur- und Forschungsrecherche nicht finden.

Seit der Gründung der Deutschen Hochschule der Polizei in Münster-Hiltrup¹⁰ im Jahre 2006 sind mittlerweile 173 Masterarbeiten der Absolventen des Studienganges „Public Administration – Police Management“ veröffentlicht worden.¹¹ Bei der Sichtung der Titel und Untertitel dieser Masterarbeiten konnte festgestellt werden, dass sich keine einzige dieser Abschlussarbeiten weder im engeren noch im weiteren Sinne mit Verfolgungsfahrten oder Verfolgungssituationen im Allgemeinen befasst.

In anderen Ländern, beispielsweise in den USA oder Australien, sieht dies anders aus. Der Grund hierfür ist vermutlich in der bereits angesprochenen

¹⁰ ehemalige Polizeiführungsakademie (kurz: PFA)

¹¹ Stand: 20.12.2013

jungen Wissenschaftsdisziplin „Polizeiwissenschaft“ und der Rivalität zwischen Wissenschaft und Polizeipraktikern in Deutschland zu finden.

2.4.3 Forschungsstand im Ausland

Der Forschungsstand zu Verfolgungssituationen ist außerhalb der Bundesrepublik, gerade im englischsprachigen Ausland, ein anderer. In den USA ließen sich auf Anhieb zwei größer angelegte Studien finden, die sich mit Folgen von polizeilichen Verfolgungsfahrten und den flüchtenden Personen beschäftigten. Die amerikanischen Forscher Mack und Rivara untersuchten dabei tödliche Verkehrsunfälle in Zusammenhang mit polizeilichen Verfolgungsfahrten, welche in der nationalen Verkehrsunfallstatistik registriert wurden. Diese Untersuchung umfasste den Zeitraum der Jahre 1994 bis 2002. Es wurde dabei neben den absoluten Zahlen der Verkehrstoten durch Verfolgungsfahrten auch Zahlenmaterial zu Geschlecht, Alter und Fluchtmittel der Geflüchteten erhoben. Daneben wurden auch die Ursachen für die Flucht sowie Angaben zur Drogen- bzw. Alkoholintoxikation untersucht. (Mack/Rivara 2004, S.94.) Herausgefunden wurde, dass in den USA innerhalb von neun Jahren 3146 Menschen bei Verfolgungsfahrten ums Leben kamen. (Mack/Rivara 2004, S.94) Ebenso ließ sich feststellen, dass über 92 Prozent der flüchtenden Fahrer männlich und überwiegend jüngeren Alters waren, Durchschnittsalter 28 Jahre, sowie oft unter Drogen- oder Alkoholeinfluss standen. (Mack/Rivara 2004, S.94) Lediglich 39 Prozent der geflüchteten Fahrer waren überhaupt im Besitz einer Fahrerlaubnis und 18 Prozent der Fluchtfahrzeuge waren als gestohlen gemeldet. (Mack/Rivara 2004, S.93) Insgesamt war die Ursache für die Verfolgungsfahrten in den meisten Fällen somit in den durch die Flüchtenden begangenen Verkehrsdelikten zu sehen. In einer etwas größer angelegten Studie, in der o.a. Verkehrsunfälle in den USA im Zeitraum von 1982 bis 2004 ausgewertet wurden, sind Hutson et al. zu ähnlichen Ergebnissen gekommen. (2007, S.278f.)

Eine aktuelle Studie zu tödlichen Verfolgungsfahrten wurde erst 2013 in Australien von den Forschern Lyneham und Hewitt-Rau veröffentlicht. In dem untersuchten Zeitraum von Januar 2000 bis Ende Dezember 2011 ereigneten sich in ganz Australien 185 tödliche Verfolgungsfahrten, bei denen 218

Menschen, davon acht Polizeibedienstete, ums Leben gekommen sind. (Lyneham/Hewitt-Rau 2013, S.3) Wie auch in den beiden amerikanischen Studien bereits herausgefunden wurde, waren auch in Australien die meisten ums Leben gekommenen Fahrer des Fluchtfahrzeuges männlich (ca. 95 Prozent) und im Durchschnitt sehr jung. Von 151 rechtsmedizinischen Gutachten wiesen 121 davon entweder Alkohol oder Drogen oder sogar eine Mischintoxikation im Blut nach. Die Ursachen für die Flucht waren damit wieder überwiegend Verkehrsstraftaten, aber auch zu einem nicht unerheblichen Anteil (31,25 Prozent) Diebstahl von Kraftfahrzeugen. (Lyneham/Hewitt-Rau 2013, S.5)

Interessant sind die Werte der durchschnittlich gefahrenen Geschwindigkeit von 129,2 km/h und der Durchschnittsdauer der Verfolgungsfahrten von 4:47 Minuten. Auch konnte herausgefunden werden, dass sich die meisten tödlichen Verfolgungsfahrten in dem Zeitfenster von 20:00 Uhr abends bis 04:00 Uhr morgens und damit zur Nachtzeit ereigneten. (Lyneham/Hewitt-Rau 2013, S.6)

3 Die forschungsleitende Frage

Bewusst wurde die Fragestellung, die die Basis dieser Arbeit bildet, offen und nicht zu eng umgrenzt gefasst, damit Platz für vorher nicht erkannte Problemstellungen vorhanden blieb und auch noch während des Forschungsvorhabens Ideen und Hypothesen mit einfließen konnten.

Die Frage, die forschungsleitend für diese Studie sein soll und anhand der Untersuchungspopulation bewertet wird, lautet:

Welchen Stellenwert haben motorisierte bzw. nicht motorisierte Verfolgungssituationen und deren Folgen im polizeilichen Alltag?

Die Beantwortung dieser Frage soll den Bereich der Verfolgungssituationen innerhalb der deutschen Polizeiforschung erhellen. Die Ergebnisse sollen vor allem eine Aussage darüber ermöglichen, ob Verfolgungssituationen, zumindest in der beschriebenen Polizeibehörde, ein Kern oder lediglich ein Ausnahmefall polizeilicher Arbeit sind.

4 Hypothesen

Im folgenden Abschnitt werden mehrere Hypothesen aufgestellt, die im Rahmen der forschungsleitenden Frage und unter Bezug auf die ausgewählte Polizeibehörde im Anschluss an die Auswertung durch das gewonnene Zahlenmaterial falsifiziert bzw. bekräftigt werden sollen. Dabei ist „im allgemeinen Sinn (...) eine Hypothese eine Vermutung über einen bestehenden Sachverhalt.“ (Diekmann 2012, S.124) Häder (2010, S. 39) ist darüber hinaus der Meinung, dass Hypothesen Aussagen über Zusammenhänge treffen, bei denen es sich um Vorstellungen handelt, die bisher noch nicht empirisch belegt wurden. Da die Grundlage für Hypothesen die forschungsleitende Frage bildet, haben auch Hypothesen eine „die Forschung leitende Funktion“. (Häder 2010, S.40) Diese Funktion ergibt sich daraus, dass der forschende Wissenschaftler sein Erkenntnisinteresse durch die Hypothesen zum Ausdruck bringt. (Häder 2010, S.40) Dieses Erkenntnisinteresse, welches schon in der Einleitung deutlich geworden ist, wird sich in den folgenden Hypothesen widerspiegeln:

- Hypothese 1: Verfolgungssituationen als seltene Ereignisse

In Relation zu dem gesamten Einsatzaufkommen einer Polizeibehörde ist eine Situation, in der eine Person verfolgt wird, die versucht sich einer strafverfolgenden oder Gefahren abwehrenden Maßnahme zu entziehen, eine sehr selten vorkommende Situation.

- Hypothese 2: Dunkelfeld in der Dokumentation

Nicht jede Verfolgungsfahrt, die sich de facto zugetragen hat, wird auch im Nachgang schriftlich dokumentiert. Vermutlich werden abgebrochene bzw. aussichtslose Verfolgungsfahrten nicht nieder geschrieben, da sich beispielsweise kein Ordnungswidrigkeiten- oder Strafverfahren anschließt. Es kann also von einem großen „Dunkelfeld“ ausgegangen werden.

- Hypothese 3: große Personen- oder Sachschäden

Verfolgungen zu Fuß bzw. Verfolgungsfahrten enden in den meisten Fällen mit einem (teils großen) Personen- und/oder Sachschaden. Dementspre-

chende Berichterstattungen in der Presse sind somit keine Darstellung von Ausnahmefällen, sondern spiegeln, in Bezug auf Verfolgungssituationen, die Realität wieder.

- Hypothese 4: geringe Bedeutung von Verfolgungen zu Fuß

Verfolgungssituationen, bei denen Polizeibeamte flüchtende Personen zu Fuß verfolgen, sind extrem selten. Daneben stellt die motorisierte Verfolgungsfahrt die „klassische Verfolgungssituation“ dar und bildet dementsprechend zahlenmäßig den größten Teil aller Verfolgungssituationen.

- Hypothese 5: Auslöser sind meist schwerwiegende Straftaten

Der Auslöser für den Beginn einer Verfolgungssituation lässt sich in den meisten Fällen bei schwerwiegenden Straftaten (hohe Strafandrohungen) finden. Flüchtende Personen nehmen dabei die Gefahr einer Flucht nur in Kauf, um einer zu erwartenden hohen Strafe zu entgehen.

- Hypothese 6: Der Mythos der Verfolgungsfahrt

Unabhängig von der quantitativen Häufigkeit der beschriebenen Situationen, ist die „erfolgreiche“ Verfolgungsfahrt innerhalb einer Polizeiorganisation ein wichtiges Ereignis, zu dem viele „Heldengeschichten“ und Anekdoten existieren.

Empirischer Teil

5 Methodik der Datenerhebung / Vorbereitung

Mit Hilfe einer häufig verwendeten Methode der empirischen Sozialforschung werden die oben genannten Hypothesen auf ihre Gültigkeit bzw. Relevanz hin untersucht. Dabei stehen die Personen im Vordergrund, die aufgrund ihres gesetzlichen Auftrages dazu verpflichtet sind, Straftaten zu erforschen und dabei alle Maßnahmen zu treffen, um eine Verdunkelung der Angelegenheit zu verhindern.¹² Gemeint sind hiermit Polizeibeamte, zu deren originärer Aufgabe es nach §163 StPO gehört Straftaten zu verfolgen.

¹² vgl. §163 Abs.1 StPO

Bewusst wird hierbei auf eine Auswertung von vorhandenen Berichten oder Strafanzeigen verzichtet, um einer Verzerrung durch das in Hypothese 2 thematisierte mögliche Dunkelfeld bezüglich tatsächlich stattgefundener Verfolgungssituationen zu entgehen und auch um gerade ein solches aufzeigen zu können. Stattdessen wurde als Erhebungsmethode die Befragung gewählt. Diese lässt eine systematisch gesteuerte Kommunikation zu. (Häder 2010, S.187)

5.1 Vorüberlegungen / Methode

Nach dem bisherigen Kenntnisstand existiert kein Zahlenmaterial im Bereich der deutschen Polizeiforschung, welches aus Studien im Bereich von Verfolgungssituationen hervorgegangen ist. Um Aussagen bezüglich der Häufigkeit des Auftretens bestimmter Verfolgungssituationen treffen zu können, ist es aus diesem Grunde notwendig eine im überwiegenden Anteil quantitative Untersuchung durchzuführen. Die dadurch gewonnenen Daten können so im Nachhinein aufbereitet und ausgewertet werden, um sich an eine Verifizierung bzw. Falsifizierung der Hypothesen annähern zu können. Zumindest sollen Tendenzen aufgezeigt werden, die die Grundlage für nachfolgende Forschungsvorhaben bilden können.

Dazu dient die bereits angesprochene Befragung als Erhebungsinstrument, mit dem die durch die Polizeibeamten erlebten Erfahrungen systematisiert erhoben werden können.

5.2 Der standardisierte Fragebogen als Erhebungsinstrument

Nach Diekmann (2012, S.437) wird bei den Befragungen zwischen drei verschiedenen Typen unterschieden. Neben dem persönlichen „Face-to-Face - Interview“ und dem telefonischen Interview gibt es noch die dritte Gruppe der schriftlichen Befragungen. Wie es sich bereits aus den Begrifflichkeiten herleiten lässt, handelt es sich bei der schriftlichen Befragung, im Gegensatz zu den anderen beiden Typen, um eine Form, bei der nicht direkt mit der Untersuchungsgruppe gesprochen wird. Dies bietet neben dem deutlich geringeren Zeitaufwand für den Interviewer den weiteren Vorteil, dass ein wesentlich höherer Grad der Anonymität für die Befragten erreicht werden kann. Beide Vorteile führten dazu, dass die Entscheidung bei der vorliegenden Studie

zugunsten der schriftlichen Befragung ausfiel. Ein weiterer Vorteil war zudem, dass die Zielgruppe, Polizeibeamte im Schichtdienst, sich bei der schriftlichen Befragung den Zeitpunkt für die Beantwortung selbst wählen kann. Dies schien aufgrund der enormen Belastung durch den Schichtdienst und die dadurch anfallenden Einsätze ein weiterer ausschlaggebender Faktor zu sein, der für die schriftliche Form der Befragung sprach. Wie die anderen beiden Typen auch verwendet auch die schriftliche Befragung das Messinstrument des Fragebogens. (vgl. Diekmann 2012, S.437)

Um einen möglichst hohen Grad der Objektivität zu erhalten, wurde ein standardisierter Fragebogen entwickelt, bei dem allen befragten Personen die gleichen Fragen, in derselben Reihenfolge und mit identischen Antwortkategorien angeboten werden. (Diekmann 2012, S.438) Zwar fordert diese Standardisierung einen hohen Preis, da keine Informationen außerhalb der vorgefertigten Antwortkategorien zu erwarten sind (Diekmann 2012, S.438), allerdings ergeben sich dadurch wiederum große Vorteile im Bereich der Datenauswertung. Diese stellt einen großen Anteil der Gesamtbearbeitungszeit für dieses Forschungsvorhaben dar und konnte durch die überwiegende Standardisierung begrenzt werden.

5.3 Feldzugang

Da die Untersuchungsgruppe lediglich aus Polizeibeamten im aktiven Dienst bestehen sollte, war es selbstverständlich, dass als „Feld“ eine Polizeiorganisationseinheit bzw. Polizeibehörde ausgewählt werden musste. Dabei spielten wiederum mehrere Faktoren für die konkrete Auswahl des Feldes eine Rolle. Neben der Größe des Feldes war zu beachten, dass innerhalb der Polizei zwei verschiedene Arten von Polizeibehörden existieren. Das sind zum einen die so genannten Stadt- bzw. Großstadt-Polizeien und zum anderen die ländlich geprägten Polizeibehörden, die sich durch eine große Fläche und eine geringe Bevölkerungsdichte auszeichnen. Die Größe des zu untersuchenden Feldes wurde dadurch bestimmt, dass der Umfang der Studie nicht den zeitlichen Rahmen für die vorliegende Arbeit sprengen durfte. Die Anzahl der möglichen, teilnehmenden Polizeibeamten sollte dabei innerhalb bestimmter Grenzen liegen.

5.3.1 Die Struktur der ausgewählten Polizeibehörde

Die Vorbereitungsphase wurde vor allem dadurch geprägt, dass eine geeignete Polizeibehörde für die bevorstehende, quantitative Studie ausgewählt werden musste. Aufgrund der oben angesprochenen großen Unterschiede zwischen Stadt- und Landbehörden fiel die Entscheidung auf eine ländlich geprägte Polizeibehörde. Der Grund hierfür lag insbesondere in der eigenen Diensterfahrung, die bisher lediglich in städtischen Polizeibehörden gesammelt wurde. Dem Prinzip, keine Selbsterfahrungen in die Forschung mit einzubringen, konnte so eher Rechnung getragen werden.

Zudem lag es nahe das Forschungsvorhaben in einem anderen Bundesland durchzuführen, da nicht der Eindruck erweckt werden sollte, dass es sich um eine Auftragsforschung oder dergleichen handelt. Denn bei einer Auftragsforschung gibt der Auftraggeber und nicht der Wissenschaftler das Forschungsproblem vor. (Diekmann 2012, S.188) Den Gegenpol hierzu stellt die wissenschaftliche Grundlagenforschung dar, bei der das Forschungsproblem durch den Forscher selbst definiert wird. (Diekmann 2012, S.189) Der letztere Fall trifft auf die vorliegende Arbeit zu.

Aus diesem Grund wurde zur Gewährleistung einer unabhängigen Forschung eine Polizeibehörde in Rheinland-Pfalz ausgewählt. Die Polizeidirektion Mayen eignete sich wegen ihrer Personalstärke, sowie der ländlich geprägten Behördenstruktur und guten Erreichbarkeit besonders für das angestrebte Forschungsvorhaben.

Dabei ist die Polizeidirektion Mayen eine von vier Polizeidirektionen des Polizeipräsidiums Koblenz. Neben einer Direktionsleitung und einer Kriminalinspektion (KI) in Mayen, in der die zentrale Kriminalitätssachbearbeitung stattfindet, besteht die Polizeidirektion aus fünf Polizeiinspektionen (PI).

- *PI Adenau*

- *PI Bad Neuenahr-Ahrweiler*

- *PI Cochem*

- *PI Mayen*

- *PI Remagen*

Das Kerngeschäft dieser Inspektionen stellt die tägliche Einsatzbewältigung durch den Wach- und Wechseldienst dar. In den jeweiligen Zuständigkeitsbe-

reichen sorgen die Mitarbeiter der einzelnen Polizeiinspektionen rund um die Uhr dafür, dass Gefahren abgewehrt, Straftaten und Ordnungswidrigkeiten verfolgt werden sowie Verkehrssicherheitsarbeit betrieben wird.

Die überwiegende Anzahl der Polizeibeamten in den Polizeiinspektionen leistet Wechselschichtdienst im Früh-, Spät-, und Nachtdienst. Dazu kommen noch Polizeibeamte, die Führungs- und Koordinierungsaufgaben wahrnehmen, sowie Bezirksbeamte, Jugendsachbearbeiter und Verkehrssicherheitsberater. Die letztgenannten versehen in der Regel keinen Dienst im durchgehenden Wechselschichtdienst und sind somit nicht die Zielgruppe der Befragung.

Wie aus einer Antwort des Ministeriums des Innern, für Sport und Infrastruktur des Landes Rheinland-Pfalz auf eine Kleine Anfrage eines Landtagsabgeordneten aus dem Jahre 2012 hervorgeht, lag im Mai 2012 die Gesamt-Personalstärke aller Polizeiinspektionen der Polizeidirektion Mayen bei 290 Stellen.¹³ Nach Abzug der oben genannten Polizeibeamten, welche keinen regelmäßigen Wechselschichtdienst versehen, bleiben 222 Stellen übrig, welche durch Polizeibeamte aus dem Wachdienst besetzt sind. Diese 222 Stellen, welche durch Teilzeitkräfte erfahrungsgemäß mit geringfügig mehr als 222 Polizeibeamten besetzt sind, stellen die Grundgesamtheit für die Befragung der Studie dar.

5.3.2 Geographische Strukturen und sozialstatistische Daten

Die Polizeidirektion (PD) Mayen ist mit ihren fünf Polizeiinspektionen für einen Bereich mit einer Fläche von 1728,26 km² und 257.170 Einwohnern zuständig.¹⁴ Im Vergleich dazu weist beispielsweise die Stadt Bonn ca. 310.000 Einwohner bei einer Fläche von 141 km² auf. Obwohl der Bereich der PD Mayen mehr als 12-mal größer als die Bundesstadt Bonn ist, wird dieser sogar von ca. 50.000 Menschen weniger bewohnt. Vergleicht man die Bevölkerungsdichte des Zuständigkeitsbereiches der PD Mayen von 148,8 Einwohnern pro km² mit der Bevölkerungsdichte der Stadt Bonn von 2198 Einwohnern pro km², wird dieses Stadt-Land-Gefälle noch deutlicher. Diese geringe Bevölkerungsdichte charakterisiert das Zuständig-

¹³ Landtag Rheinland-Pfalz, Drucksache 16/1271 vom 25.05.2012.

¹⁴ <http://www.polizei.rlp.de/internet/nav/b9e/b9e609c6-071a-9001-be59-2680a525fe06.htm>
Stand: 31.12.2013

keitsgebiet der PD Mayen als ländliches Gebiet. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass die Stadt Bonn nur aufgrund ihrer geografischen Nähe als Beispiel herangezogen wurde. Bundesweit gibt es viele Städte mit einer noch weitaus höheren Bevölkerungsdichte.¹⁵

Neben den beiden großen Flüssen und Bundeswasserstraßen Rhein und Mosel befinden sich im Zuständigkeitsgebiet sehr wichtige Verkehrsanbindungen, wie die „zahlreichen Landes- und Bundesstraßen (...), die Bundesautobahnen A 61, mit den Zubringerstrecken der A 571 und A 573, die A 48 und die A 1 (Lückenschluss A1 derzeit in Planung und Bau)“¹⁶ Letztere werden jedoch polizeilich durch die Verkehrsdirektion Koblenz (Polizeiautobahndienst) betreut.

Die drei Landkreise Ahrweiler, Cochem-Zell und Mayen-Koblenz, die durch die PD Mayen betreut werden, weisen im Vergleich zur bundesweiten Gesamtarbeitslosigkeit sowie im Rheinland-Pfalz-Vergleich eine unterdurchschnittliche Arbeitslosenquote in Höhe von knapp unter vier Prozent auf. Daneben beträgt die Arbeitslosenquote in Rheinland-Pfalz insgesamt 5,1 Prozent¹⁷, bundesweit im Durchschnitt sogar 6,5 Prozent.¹⁸

Weitere Besonderheiten im Zuständigkeitsgebiet der PD Mayen stellen der Nürburgring im Bereich der PI Adenau sowie der über die gesamte PD verbreitete Tourismus dar. Der Tourismus ist neben den über das gesamte Jahr verteilten Rennveranstaltungen am Nürburgring vor allem auf die Weinanbauregionen im Ahrtal und auf die für Touristen besonders attraktive Moselstadt Cochem zurückzuführen.

5.3.3 Genehmigungsverfahren

Nachdem die PD Mayen für das Forschungsvorhaben als geeignet erschien, wurde die Direktionsleitung nach einer kurzen telefonischen Kontaktaufnah-

¹⁵ Großstädte wie Düsseldorf, München und Berlin fallen hierunter.

¹⁶ <http://www.polizei.rlp.de/internet/nav/b9e/b9e609c6-071a-9001-be59-2680a525fe06.htm>
Stand: 31.12.2013

¹⁷ http://www.statistik.rlp.de/no_cache/wirtschaft/erwerbstaetigkeit/basisdaten-regional/arbeitslose/
Stand: 01.01.2014

¹⁸ <http://statistik.arbeitsagentur.de/Navigation/Startseite/Startseite-Nav.html>
Stand: 01.01.2014

me, am 27.06.2013 mit einem förmlichen Anschreiben über das Vorhaben und das Thema der Masterarbeit informiert und darum gebeten, das besagte Forschungsvorhaben in der PD Mayen durchführen zu dürfen. Dabei wurde ebenfalls erläutert, dass als Erhebungsinstrument ein standardisierter Fragebogen Verwendung finden soll. Auf die Schwerpunkte des Inhaltes wurde an dieser Stelle ebenfalls eingegangen. Zu diesem Zeitpunkt wurde jedoch noch bewusst offen gelassen, ob die Befragung in Papierform oder in Form eines EDV-gestützten Fragebogens erfolgen soll. Dem Schreiben lag des Weiteren ein Empfehlungsschreiben vom Lehrstuhl für Kriminologie, Kriminalpolitik und Polizeiwissenschaft der juristischen Fakultät der Ruhr-Universität Bochum bei.

Da auch auf Seiten der PD Mayen ein Interesse an den zu erwartenden Ergebnissen dieser Studie vorhanden war, wurde das Vorhaben durch den Direktionsleiter selbst befürwortet. Es wurde daraufhin dem Polizeipräsidium Koblenz als übergeordnete Instanz zur Prüfung vorgelegt.

Mit Schreiben der PD Mayen vom 29.07.2013 wurde dann mitgeteilt, dass das Forschungsvorhaben durch das Polizeipräsidium Koblenz genehmigt wurde und nach weiteren Absprachen bzw. erneuter Kontaktaufnahme in der PD Mayen durchgeführt werden könnte.¹⁹

Aus diesem Grund fand am 19.08.2013 ein gemeinsames Gespräch mit dem Direktionsleiter Polizeidirektor Bertram und dem Sachbearbeiter Einsatz Polizeihauptkommissar Rink und dem Sachbearbeiter Verkehr und Presse Polizeihauptkommissar Brummer statt. In diesem Gespräch ergab sich die Möglichkeit das Forschungsvorhaben im Dialog mit der Direktionsleitung zu erläutern und offene Fragen auf beiden Seiten zu klären. Die Klärung der Frage, was es mit dem Begriff der Verfolgungssituation genau auf sich habe und wie eine Verfolgungsfahrt im Sinne der Studie definiert werde, stand für die Direktionsleitung dabei im Fokus. Darüber hinaus wurde als weiterer, wichtiger Gesprächspunkt thematisiert, dass die PD Mayen über kein EDV-gestütztes Einsatzleitsystem verfügt. Das bedeutet, dass ein aktuelles Einsatzgeschehen nicht in Echtzeit über Funk an eine Leitstelle oder dergleichen weitergegeben wird und damit auch nicht unmittelbar protokolliert werden kann.

¹⁹ Genehmigung der Polizeidirektion Mayen, Aktenzeichen 18 321 (siehe Anhang)

Aus diesem Grund ist es nicht möglich die Daten, die in einem solchen System gespeichert würden, im Nachhinein für die Studie auszuwerten. Lediglich Verfolgungsfahrten, welche nach Ergreifen des Flüchtigen zu weiteren Maßnahmen geführt haben, werden in einem Bericht-System protokolliert und sind somit recherchefähig.

5.4 Entwicklung des Fragebogens

Bei der Entwicklung des standardisierten Fragebogens für die geplante, schriftliche Befragung standen mehrere Faktoren im Vordergrund. Dabei sollte der Fragebogen für die zu befragenden Polizeibeamten vor allem

- eindeutig formuliert,
- leicht verständlich,
- nicht besonders zeitaufwendig und
- anonym auszufüllen

sein. (vgl. Häder 2010, S.231) Da die Polizeibeamten im durchgängigen Wechselschichtdienst, auch wenn sie sich im Dienstgebäude befinden, jederzeit einsatzbereit sein müssen, um sofort zu einem Einsatzort fahren zu können, durfte die Beantwortung der Fragen maximal wenige Minuten in Anspruch nehmen. Eine eindeutige Formulierung der Fragen und eine auf Anhieb verständliche Sprache sollten dabei eine Beantwortung mit geringem Zeitaufwand unterstützen.

Nach Diekmann (2012, S.479) müssen Fragen demnach „kurz, verständlich, mit einfachen Worten und hinreichend präzise formuliert sein.“ Gerade unter diesen Gesichtspunkten wurde auch der sich an die Entwicklung des Fragebogens anschließende Pretest durchgeführt. Ein weiterer Grund die benötigte Bearbeitungszeit gering zu halten, liegt darin, dass kein Umfrageteilnehmer aufgrund von Länge und Bearbeitungsdauer des Fragebogens abgeschreckt werden sollte an der Umfrage teilzunehmen.

Der Fragebogen beginnt mit einer kurzen thematischen Einführung und Begrüßung, in der ausdrücklich erwähnt wird, dass die Erhebung der Daten anonym erfolgt. Darauf folgt eine vorangestellte Definition, in der erläutert wird, was die Umfrageteilnehmer unter einer Verfolgungssituation, im Sinne dieser Masterarbeit, verstehen sollen: „Eine Verfolgungssituation (im Folgenden

auch Verfolgung genannt) besteht in jeder Handlung, die darauf ausgerichtet ist, eine Person, die sich einer Maßnahme der Polizei durch Flucht entziehen will, in amtlichen Gewahrsam zu nehmen. Dabei spielt es keine Rolle, ob die Zielrichtung strafverfolgend oder Gefahren abwehrend ist. Ebenfalls ist es unerheblich, ob es sich um eine Verfolgungsfahrt oder um eine Verfolgung zu Fuß handelt.“²⁰

Im Anschluss hieran folgen die 26 Fragen und damit der eigentliche Fragebogen, welcher sich in vier thematische Blöcke unterteilen lässt. (Häder 2010, S.230) Für diese thematischen Blöcke wurden zunächst Fragen formuliert und diese danach in eine sinnvolle Reihenfolge gebracht. (Diekmann 2012, S.483) Die Themenblöcke lassen sich wie folgt unterscheiden:

1. *Häufigkeit an Verfolgungssituationen beteiligter Polizeibeamter* (3 Fragen)
2. *Detailabfrage der letzten erlebten Verfolgungssituation* (15 Fragen)
3. *Allgemeine Fragen zum Thema Verfolgungssituationen* (5 Fragen)
4. *sozialstatistische Angaben* (3 Fragen)

Dabei beginnt der Fragebogen mit einer so genannten „Eisbrecherfrage“, mithilfe derer abgefragt werden soll, ob der befragte Polizeibeamte überhaupt schon einmal an einer Verfolgung flüchtender Personen beteiligt war und er somit zum Thema hingeführt wird. (Diekmann 2012, S.483) Die Fragen zwei und drei zielen dabei speziell auf den Zeitraum der zurückliegenden letzten zwölf Monate ab.

Bevor der zweite Themenblock des Fragebogens beginnt, wird mit einem durch Fettdruck hervorgehobenen Satz erklärt, dass sich die folgenden Fragen lediglich auf die letzte Verfolgungssituation beziehen: „Der folgende Abschnitt des Fragebogens bezieht sich ausschließlich auf die letzte Verfolgungssituation, die Sie im Dienst erlebt haben! Erinnern Sie sich bitte an Ihre letzte Verfolgungssituation.“²¹

Nun folgen 15 Fragen, die mit Ausnahme der Frage 9, jeweils mit Antwortkategorien versehen sind. Frage 9 lautet: „Sollte der Flüchtende eine Straftat begangen haben: Welche war das?“ Da in einem Fragebogen die Antwortkategorien von geschlossenen Fragen erschöpfend und präzise sein sollen

²⁰ siehe Fragebogen im Anhang

²¹ siehe Fragebogen im Anhang

(Diekmann 2012, S.480), hätte man an dieser Stelle sehr viele Antwortkategorien für alle denkbar möglichen Straftaten vorgeben müssen. Das hätte vor allem der Übersichtlichkeit geschadet und zudem den Zeitfaktor negativ beeinflusst. Eine Eingrenzung, bei der lediglich die vermuteten häufigsten Straftaten als Antwortkategorien vorhanden gewesen wären, hätte ebenso wenig Sinn ergeben, da das Forschungsthema, gerade in diesem Bereich, gänzlich unbekannt ist. Somit wurde eine Freitextfrage als zielführender erachtet und ihr an dieser Stelle der Vorzug gegeben.

Im zweiten Themenblock werden daneben Fragen dazu gestellt, wie lange die Verfolgungssituation her ist, auf welche Art der Täter geflüchtet ist (mit Kfz beispielsweise), wie er verfolgt wurde, zu welcher Tageszeit die Verfolgung erfolgte und welcher Anlass zur Aufnahme der Verfolgung führte. Dann folgt die bereits angesprochene Frage 9, sowie Angaben zu Geschlecht und Alter des Täters. Die sich daran anschließenden Fragen 12.1 und 12.2 behandeln die Thematik des flüchtenden Mittäters bzw. Unterstützer des Flüchtenden.

Es ist bekannt, dass die Aufmerksamkeit eines Umfrageteilnehmers zu Beginn eines Fragebogens ansteigt und dann mit zunehmender Fragedauer abnimmt. Man kann in diesem Zusammenhang auch von einer Spannungskurve sprechen. (Diekmann 2012, S.484) Deswegen wurden die nun folgenden, etwas heikleren und wichtigen Fragen bewusst etwa in der Mitte des Fragebogens platziert: Aussagen zu Personen- und/oder Sachschäden, bzw. ob der Flüchtende ergriffen werden konnte und wenn nicht, was der Grund hierfür war, stellen den Inhalt der sich anschließenden vier Fragen dar. Der Themenblock wird mit einer Frage zur Dauer der Verfolgungssituation abgeschlossen.

Der dritte Themenblock besteht aus fünf Fragen und beginnt mit Fragen, die sich mit der Aus- und Fortbildung im Bereich der Verfolgungssituationen beschäftigen. Frage 17 und 18 bestehen jeweils aus Aussagen, welchen als Antwortmöglichkeiten ein Zustimmungsgrad gemäß der so genannten Likert-Skala zugewiesen wurde. (Diekmann 2012, S.240ff.) Dabei wurden den Zustimmungsgraden *-stimme voll zu-* bis zu *-stimme gar nicht zu-* Zahlenwerte von 1 bis 5 zugeordnet. Daneben wurde eine weitere Antwortmöglichkeit *-keine Angabe-* gemäß den Empfehlungen von Wissing

zur Verfügung gestellt.²² Außerdem wurde viel Wert darauf gelegt, dass die Umfrage bzw. der zugrunde liegende Fragebogen, bewusst und aufmerksam ausgefüllt wird. Aus diesem Grund wurde die erste zu bewertende Aussage positiv und die zweite negativ formuliert. (Diekmann 2012, S.482) „Die Umpolung der Fragen sorgt dafür, dass die Konzentration beim Ausfüllen aufrecht gehalten wird.“²³

Frage 19 soll den Umfrageteilnehmern die Möglichkeit geben, mithilfe eines Freitextfeldes, ihre Anregungen und Wünsche bezüglich der Aus- und Fortbildung im Bereich von Verfolgungssituationen zu benennen. Hierbei wurde analog zur Frage 9 auf vorgegebene Antwortkategorien verzichtet, da evtl. auch ungewöhnliche oder seltene Vorschläge zu erwarten waren, die nicht alle im Vorfeld durch Antwortkategorien erfasst werden konnten.

Die sich daran anschließende Frage 20 ist der Gegenpart zur letzten Antwortkategorie der Frage 8. Bei Frage 8 soll der Auslöser für eine selbst erlebte Situation genannt werden. Dabei gibt es die Möglichkeit, als Auslöser ein „plötzliches Weglaufen ohne erkennbaren Grund“ zu benennen. Bei Frage 20 muss sich diese „reflexartige Verfolgung“ nicht unbedingt auf die letzte Situation beziehen und muss darüber hinaus auch nicht selbst erlebt worden sein.

Frage 21 nimmt in dem gesamten Fragebogen eine Sonderstellung ein. Sie kann als qualitativer Anteil innerhalb einer überwiegend quantitativen Studie verstanden werden. In einer weiteren Freitextfrage wird an dieser Stelle des Fragebogens nach einer markanten Geschichte zu einer Verfolgungssituation gefragt, die fast alle Polizeibeamten der Polizeidirektion kennen und über die hin und wieder auf den Dienststellen gesprochen wird. Aufgrund des zu erwartenden, erhöhten Zeitaufwandes zu Beantwortung einer solchen Frage, bei der eine kurze Geschichte niedergeschrieben werden soll, ist diese Frage bewusst an das Ende des Fragebogens gestellt worden. Denn gerade nach einer längeren Freitextfrage ist mit einem Nachlassen der Konzentration beim Befragten zu rechnen.

Die so genannten sozialstatistischen Fragen zu der Berufserfahrung in Jahren sowie zum Alter und Geschlecht der Umfrageteilnehmer wurden an das

²² http://www.uv.ruhr-uni-bochum.de/dezernat1/aufgaben/abteilung1/angeklickt/Handreichung_PDF-Report.pdf Stand: 05.01.2014

²³ a.a.O.

Ende des Fragebogens gestellt und befinden sich somit im letzten Themenblock. Dies erfolgte nicht nur, weil diese Angaben für den Befragten „meist weniger interessant“ (Diekmann 2012, S.484f.) sind, sondern auch, weil diese Angaben dazu führen können, dass der Befragte den Eindruck erhält, dass aufgrund von Alter und Geschlecht eine Zuordnung seiner Person möglich erscheint. „Zugleich dürfte deren Beantwortung keine zu nachhaltigen kognitiven Prozesse erfordern, sodass sie selbst bei einer gewissen Ermüdung von den Zielpersonen noch leicht beantwortet werden können.“ (Häder 2010, S.230)

5.5 Pretest

Es ist in der empirischen Sozialforschung nicht unüblich, dass neu entworfene Fragebögen mit einem Pretest auf ihre Tauglichkeit für das Forschungsvorhaben hin untersucht werden. (Häder 2010, S.231) Dabei erfüllt ein Pretest vor allem folgende Zwecke: Ermittlung der benötigten Bearbeitungszeit zu Beantwortung der Fragen, Prüfung der Eindeutigkeit und Verständlichkeit von Fragen und u.a. auch der Überprüfung, ob Fragekontexteffekte auftauchen können. (Diekmann 2012, S.485) Wie bereits unter 5.4 angesprochen, dient auch der in dieser Studie durchgeführte Pretest diesen Zwecken. Aufgrund der Vielzahl von Pretests zur Untersuchung der Tauglichkeit eines Fragebogens, musste die Auswahl eines geeigneten Tests erfolgen. Es fiel die Wahl auf den Standard Pretest. Bei diesem „handelt es sich in der Regel um eine einmalige Befragung unter möglichst realistischen Bedingungen“. (Häder 2010, S.389)

5.5.1 Erprobung des Fragebogens mithilfe eines Pretests

Bezogen auf den für diese Studie durchgeführten Pretest sind mehrere Besonderheiten zu erläutern. Zum einen spricht Häder (2010, S.389) von „möglichst realistischen Bedingungen“. Dies beinhaltet neben der Tatsache, dass der im Pretest vorgelegte Fragebogen der Originale sein muss, der später auch in der eigentlichen Befragung verwendet wird, auch ein identisches Medium, mit dem die einzelnen Fragen der Untersuchungsgruppe präsentiert werden sollen. An dieser Stelle befindet sich die erste Schwierigkeit bei dem

durchgeführten Pretest. Die eigentliche, spätere Befragung wurde EDV-gestützt mithilfe einer Software durchgeführt, die u.a. Fragenkataloge bzw. die entsprechenden Antwortkategorien graphisch darstellen kann. Da diese Anwendung jedoch nur auf den durch das Intranet der PD Mayen vernetzten Rechnern zur Verfügung stand, musste der Fragebogen im Pretest mithilfe eines anderen Mediums präsentiert werden. Eine identische Präsentation der späteren Umfrage für den Pretest wäre lediglich mit einer ausgesuchten Gruppe aus Mitarbeitern der PD Mayen möglich gewesen. Da die Pretest-Gruppe zwar vergleichbar, aber nicht mit der eigentlichen Untersuchungsgruppe identisch sein sollte, konnte dieser Weg nicht gewählt werden. Der durchgeführte Pretest weicht also in der Form, wie er den Pretest Teilnehmern präsentiert wurde, von der späteren Umfrage ab.

Die Pretest-Gruppe bestand aus acht Personen, welche ebenfalls Polizeibeamte im aktiven Dienst sind und diesen im Wechselschichtdienst versehen. Bei der Auswahl der Personen wurde darauf geachtet, dass es sich sowohl um Frauen, als auch um Männer handelte. Die Altersspanne reichte dabei von Mitte 20 bis Anfang 50. Alle Personen waren keine Mitarbeiter der PD Mayen.

Die Pretest-Gruppe erhielt den Fragebogen in Form einer digitalen Text-Datei, welche den Personen mit einer E-Mail zugeschickt wurde. Telefonisch wurden die Teilnehmer zuvor über die Vorgehensweise informiert, insbesondere darüber, was von Ihnen bei dem Pretest erwartet wird. Im Detail sollten sie alle Fragen gemäß ihrer Erinnerung wahrheitsgemäß beantworten und bei einem Verständnisproblem (Sprache, Formulierung oder auch Mehrdeutigkeit) diese Frage markieren. Während dieses Vorganges sollte die Zeit, die für die Beantwortung benötigt wurde, mit einer Stoppuhr gestoppt werden.

Als Rückmeldung war ebenfalls eine E-Mail vorgesehen, in denen neben der sekundengenauen Zeit auch ein schriftliches, kurzes Feedback erwartet wurde. Dabei sollten die Pretest-Teilnehmer auf die von Ihnen zuvor markierten Fragen eingehen und erklären, was sie bei den jeweiligen Fragen nicht verstehen oder warum sie die Frage nicht eindeutig genug oder die zugehörigen Antwortkategorien nicht erschöpfend finden.

Da es sich bei dem Standard Pretest im Normalfall um einen Beobachtungspretest handelt (Häder 2010, S.388f.) bei dem die Versuchspersonen während der Beantwortung des Fragebogens von einem Interviewer oder dem Forscher selbst beobachtet werden, lässt sich auch an dieser Stelle bei dem durchgeführten Pretest eine Abweichung feststellen: Die Pretest-Gruppe erhält, quasi als Kompensation der fehlenden Beobachtung, die Aufgabe den Fragebogen oder einzelne Fragen aus diesem zu diskutieren und dies schriftlich festzuhalten. Dadurch wird ihre Meinung als Experten für das zugrunde liegende Thema erwartet. Deswegen kann man sie als „externe Experten“ (Häder 2010, S.397) bezeichnen, da sie an der zuvor stattgefundenen Fragebogenentwicklung nicht beteiligt waren, aber als Polizeibeamte „Hinweise auf die Akzeptanz und das Verständnis des Themas der Befragung beziehungsweise einzelner Begriffe und Fragen feststellen“ (Häder 2010, S.397) können. Den durchgeführten Pretest könnte man somit als eine Mischform aus Standard Pretest und Expertenbewertung verstehen.

5.5.2 Evaluierung

Nachdem die Rückmeldungen von der Pretest-Gruppe eingegangen waren, wurde zunächst der Mittelwert der angegebenen Bearbeitungszeiten ermittelt. Dieser lag bei 4 Minuten und 19 Sekunden.

Dabei ist jedoch zu beachten, dass von keinem Mitglied der Pretest-Gruppe die Frage 21 (Freitextfrage) beantwortet wurde. Der Wert von knapp viereinhalb Minuten ist insofern nur realistisch, wenn die besagte Freitextfrage nicht beantwortet wird. Je nach dem wie detailliert die Frage bearbeitet wird, ist mit einer zusätzlichen Bearbeitungszeit von einer bis drei Minuten zu rechnen.

Dennoch erschien die durchschnittlich ermittelte Bearbeitungszeit für das Forschungsvorhaben akzeptabel und aus dem Blickwinkel eines geringen Zeitaufwandes unproblematisch zu sein.

Die Anzahl an Rückmeldungen bezüglich des Verständnisses der einzelnen Fragen war recht gering. Es wurden jedoch von mehreren Teilnehmern darauf hingewiesen, dass vor der Frage 4 ausdrücklicher darauf hingewiesen werden müsse, dass der sich anschließende Abschnitt lediglich auf die letzte erlebte Verfolgungssituation bezieht.

Darüber hinaus wurde bei den Antwortkategorien zu den Sachschäden und zum Geschlecht bemängelt, dass diese nicht erschöpfend seien. Somit wurden im Rahmen der Evaluation des Fragebogens bei Frage 13.2 die Uniformteile und das private Eigentum des Polizeibeamten eingefügt; bei Frage 10 wurde die Möglichkeit ergänzt anzugeben, dass das Geschlecht des/der Flüchtenden unbekannt war.

Insgesamt war es ein wichtiger Schritt im Rahmen der Vorbereitungsphase zu der Befragung diesen Pretest durchzuführen. Wichtige Mängel wurden behoben, bevor sie in der eigentlichen Umfrage bei den Teilnehmern zu Missverständnissen führen konnten oder dazu, dass gewünschte Antwortkategorien nicht vorhanden sind. Zudem lieferte der Pretest die Gewissheit, dass der Fragebogen innerhalb weniger Minuten durch die Zielgruppe beantwortet werden konnte.

6 Methodische Umsetzung

Bei der sich an die Evaluierung des Fragebogens anschließenden Umsetzung des eigentlichen Forschungsvorhabens in Form einer standardisierten Umfrage sind weitere Arbeitsschritte nötig gewesen, um eine möglichst hohe Beteiligung zu erreichen. Zum einen gehörte eine Implementierung des Fragebogens in eine EDV-gestützte Umfrage dazu und zum anderen eine Information der Zielgruppe über die Führungskräfte der Polizeiinspektionen.

6.1 Vorstellung des Forschungsvorhabens in den Polizeiinspektionen

Um eine möglichst breite Akzeptanz für das Forschungsvorhaben und eine damit einhergehende hohe Beteiligung an der Umfrage innerhalb der Polizeidirektion zu erhalten, stand recht schnell fest, dass die Mitarbeiter der PD nicht nur schriftlich bzw. auf elektronischem Wege über die Umfrage informiert werden sollten.

Es war allerdings offensichtlich, dass nicht alle Mitarbeiter (über 200), die die Zielgruppe bildeten, persönlich erreicht werden konnten. Dies liegt zum einen an der Art der Dienstverrichtung in Früh-, Spät-, und Nachtdiensten und zum anderen an einer permanenten Dienstfrei- und Urlaubsquote, die selbst bei

mehreren Besuchen der Dienststellen nie eine Kontaktaufnahme mit allen Mitarbeitern ermöglicht hätte. Aus diesem Grund fiel die Entscheidung zugunsten einer Vorgehensweise aus, bei der lediglich die Führungskräfte persönlich informiert werden sollten. Diese Führungskräfte sollten dann im Anschluss als Multiplikatoren die ihnen unterstellten Mitarbeiter über das Forschungsvorhaben informieren und diese dazu anhalten, die Möglichkeit der freiwilligen Teilnahme zu nutzen. Auf diese Weise sollte zu einer hohen Beteiligung und damit einhergehenden Repräsentativität beigetragen werden.

Nachdem alle fünf Inspektionsleiter, sowie deren Vertreter durch die Direktionsleitung schriftlich über die geplante Umfrage informiert wurden, konnte der persönliche Kontakt zu den Inspektionsleitungen hergestellt werden. Dies geschah bereits Ende September 2013.

Im Anschluss hieran fanden in drei der fünf Polizeiinspektionen kurz vor Beginn der Umfrage und in zwei Polizeiinspektionen kurz nach Beginn der Umfrage im Zeitraum vom 07.10.2013 bis zum 17.10.2013 persönliche Gespräche mit den Inspektionsleitern, ihren Vertretern und soweit dies durchführbar war auch mit den jeweiligen Dienstgruppenleitern statt. Zwei Inspektionsleiter machten es möglich im Rahmen der regelmäßig stattfindenden Dienstgruppenleiter- bzw. Führungsbesprechungen das Forschungsvorhaben und den dafür entworfenen Fragebogen persönlich vorzustellen, diesen in einem Dialog mit den Führungskräften zu diskutieren sowie aufkommende Fragen zur Studie zu beantworten.

Dabei wurden auf der einen Seite Fragen zur Disziplin der Polizeiwissenschaft und dem zugrunde liegenden Studiengang gestellt. Viele Führungskräfte erklärten hierbei, dass ihnen der Bochumer Masterstudiengang gänzlich unbekannt sei.

Auf der anderen Seite bezogen sich die Fragen auf die Masterarbeit und das Forschungsvorhaben an sich. Es wurde darüber diskutiert, was eine niedrige Beteiligung an der Umfrage nach sich ziehe und welche Laufzeit die Umfrage insgesamt haben werde. Manche Inspektionsleiter baten darum eine Rückmeldung zu erhalten, sollte die Beteiligung als zurückhaltend eingestuft werden, um dann die „Werbetrommel zu rühren“. Als Gegenleistung hierfür er-

wartete man nach Abschluss der Studie die Ergebnisse zur Verfügung gestellt zu bekommen.

Besonderes Interesse konnte bei der Präsentation der Darstellungsweise des Fragebogens geweckt werden. Die EDV-gestützte Möglichkeit den Fragebogen auszufüllen überzeugte dabei vor allem durch die einfache Handhabung.

Es wurde ebenfalls von zwei der Inspektionsleiter darauf hingewiesen, dass die Rücklaufquote inspektionsspezifisch sehr unterschiedlich ausfallen könnte. Als Grund hierfür wurde ein unterschiedlicher Altersdurchschnitt in den einzelnen Inspektionen angeführt.

Positiv wurde auch der Umfang des Fragebogens aufgefasst. Der Aufwand zur Beantwortung der einzelnen Fragen wurde nicht als zu hoch erachtet.

Zudem kam man im Dialog auf die Zielgruppe des Fragebogens zu sprechen, von der explizit neben anderen Mitarbeitern auch die Bezirksbeamten nicht erfasst werden. Da die Bezirksbeamten keinen regelmäßigen Wechselschichtdienst, sondern nur Früh- bzw. Tagesdienst versehen, würde es zu einer unhomogenen Grundgesamtheit führen, die vermieden werden sollte.

Darüber hinaus war es weiterhin wichtig den Führungskräften zu verdeutlichen, dass sich der zweite Themenblock der Umfrage auf die erlebten Erfahrungen des einzelnen Beamten bezieht. Dabei ist es unerheblich, ob bei der Verfolgungssituation, die diesen Erfahrungen zugrunde liegt, weitere Polizeibeamte beteiligt waren. Es kann also durchaus vorkommen, dass zwei oder sogar eine Hand voll Polizeibeamte, welche an der Umfrage teilnehmen, von ein und derselben Situation berichten.

Insgesamt ließ sich im Anschluss an die Gespräche und Besprechungen festhalten, dass dem Forschungsvorhaben keine ablehnende Haltung entgegengebracht wurde. Es wurde im Gegenteil viel Interesse gezeigt, was die mehrfache Nachfrage nach den Ergebnissen deutlich machte. Die unter Polizeiforschern immer wieder geschilderten, negativen Erfahrungen mit Polizeibehörden, Führungskräften oder vorgesetzten Stellen, wenn es sich bei Forschungsvorhaben um externe Forschung und dabei nicht um Auftragsforschung handelt (Mokros 2013, S.34) kann in diesem Falle nicht bestätigt werden. Inwieweit die positive Aufnahme daran lag, dass es sich bei dem

Forscher in dem zugrunde liegenden Forschungsvorhaben selbst um einen Polizeibeamten handelt, kann an dieser Stelle nur gemutmaßt werden.

6.2 Implementierung des Fragebogens

Parallel zu den Informationsmaßnahmen der Führungskräfte entwickelte der System- und Anwenderbetreuer der Polizeidirektion Mayen eine EDV-gestützte Umfrage, die auf dem unter 5.4 dargestellten bereits entworfenen Fragebogen beruhte.

In vorheriger Absprache wurden allerdings die Möglichkeiten, Vor- und Nachteile einer so genannten „Online-Befragung“ mit denen einer Befragung in Papierform verglichen. Das in diesem Zusammenhang in der empirischen Sozialforschung und entsprechenden Literatur immer wieder angeführte und damit prominente Problem der spezifischen Population der Internetnutzer spielt im Zusammenhang mit der vorliegenden Studie jedoch keine Rolle. Der Grundgedanke nämlich, der hinter diesem Problem steckt, besteht darin, dass sich die angesprochene „Population der Internetnutzer in wesentlichen Merkmalen von der allgemeinen Bevölkerung unterscheidet.“ (Diekmann 2012, S.521) Demnach hat nicht die gesamte Bevölkerung einen Internetzugang bzw. kann diesen auch entsprechend nutzen. Dadurch, dass durch eine Online-Befragung lediglich Haushalte mit Internetzugang angesprochen werden, kann eine Stichprobenziehung systematisch verzerrt werden. (Diekmann 2012, S.521)

Unabhängig zur zugrunde liegenden Studie kann aber auch in der heutigen Zeit diese „verzerrte Stichprobenziehung“ immer mehr vernachlässigt werden, da von Jahr zu Jahr fortgesetzt mehr Haushalte über einen Internetzugang verfügen. Im Jahr 2011 waren dies in Deutschland bereits 77 Prozent.²⁴

Eine klassische Online-Befragung per Internet, als Sonderfall der schriftlichen Befragung, kam allerdings aufgrund von IT-Sicherheitsrichtlinien innerhalb der Polizei Rheinland-Pfalz nicht in Frage für die bereits vorbereitete Befragung der Mitarbeiter der PD Mayen. Auch wenn die Befragung EDV-gestützt erfolgen sollte, durfte keine Weiterleitung an einen Server außerhalb des behördeneigenen Netzwerkes erfolgen. Somit schieden weit verbreitete

²⁴<http://www.stern.de/digital/online/internetanschluesse-in-deutschland-jeder-vierte-haushalt-ist-noch-offline-1764498.html> Stand: 09.01.2014

Angebote der Anbieter für Online-Befragungen wie umfrageonline.com oder surveymonkey.com für dieses Forschungsvorhaben aus.

Es wurde jedoch seitens der PD Mayen darauf hingewiesen, dass eine Möglichkeit bestünde, die Umfrage EDV-gestützt innerhalb des polizeieigenen Netzwerkes durchzuführen, sodass keine externen Server genutzt werden müssten. Da alle Mitarbeiter der PD Mayen während der Dienstzeit über einen Zugang zu einem netzwerkfähigen Computer verfügen, entfällt auch das oben angesprochene Problem der spezifischen „Internetpopulation“. Des Weiteren kann in diesem Falle auch in keiner Weise von einer Stichprobenverzerrung gesprochen werden, da eine Stichprobenziehung gar nicht erfolgte. Es wurde allen Wachdienstmitarbeitern der PD Mayen die Möglichkeit einer Teilnahme an der Befragung gegeben. Gerade aus diesem Grund wurde die Polizeibehörde für das Forschungsvorhaben ausgewählt: Die Anzahl der Bediensteten sollte derart bemessen sein, dass keine Stichprobenziehung erfolgen muss, sondern eine Totalerhebung erfolgen kann.

Die EDV-gestützte Umfrage sollte demnach mit der Anwendung Microsoft SharePoint erfolgen. Der Vorteil, der hieraus entstand, lag vor allem darin, dass die genannte Anwendung allen Mitarbeitern der PD Mayen vertraut war, da in den Inspektionen regelmäßig mit dieser gearbeitet wird.

Ein weiterer wichtiger Faktor, dem die Anwendung gerecht werden sollte, war die Tatsache, dass eine anonyme Datenerhebung erfolgen musste. Mit den Einstellungen, unter denen normalerweise in der PD mit der Anwendung gearbeitet wurde, konnte der Benutzer namentlich nachvollzogen werden und war zumindest für den System- und Anwenderbetreuer zu identifizieren.

Diese Eigenschaft konnte jedoch für die SharePoint basierte Befragung dieser Studie deaktiviert werden, so dass eine vollständige Anonymisierung stattfand. Im Zusammenhang mit dieser Anonymisierung war auch keine Zuordnung mehr möglich, bei welcher Polizeiinspektion der jeweilige Beamte seinen Dienst versieht. Eine nachträgliche Anonymisierung der Datensätze war aus diesem Grunde nicht nötig, denn zu keinem Zeitpunkt war es möglich, auch nicht für den System- und Anwenderbetreuer, eine Zuordnung eines Datensatzes zu einem Mitarbeiter durchzuführen. Dies wurde direkt zu Beginn der Umfrage noch einmal überprüft.

Neben dieser unproblematischen Anonymisierung, bot die analog zu der Online-Befragung zu betrachtende EDV-gestützte Befragung weitere immense Vorteile im Kontrast zu einer Befragung in Papierform:

- Die Daten werden nach dem Ausfüllen des Formulars sofort abgespeichert und stehen zum Auswerten zur Verfügung.
- Diese Art der Befragung ist besonders kostengünstig, da keine Druckkosten bzw. Versandkosten für Fragebögen anfallen. (Diekmann 2012, S.522)
- Neben dem angesprochenen Kostenvorteil ist diese Art der Befragung auch besonders umweltfreundlich, da viel Papier eingespart wird.
- Zudem erleichtert diese Art der Befragung eine spätere Auswertung bzw. Datenbereinigung, da eine Nichtlesbarkeit ausgefüllter Fragebögen faktisch nicht auftreten kann.

Bei der Befragung mit SharePoint wurden bewusst sämtliche Fragen nicht als „Pflichtfragen“ konstruiert, damit die Umfrageteilnehmer, denen eine wahrheitsgemäße Beantwortung unangenehm war, die Umfrage dennoch fortsetzen konnten, ohne eine Antwort auf diese bestimmten Fragen zu geben. Grundsätzlich wäre es also auch möglich gewesen lediglich die allgemeinen Fragen im dritten Themenblock zu beantworten, ohne auf eine konkrete Verfolgungssituation im zweiten Themenblock einzugehen.

Die Umfrage bestand nach der Implementierung des Fragebogens aus einem einseitigen, durchgehenden Formular, welches nach Abschluss bzw. Auswahl der gewünschten Antwortkategorien bzw. Freitexteingaben mittels eines Buttons gespeichert und abgeschickt werden konnte. Eine mehrmalige Teilnahme von ein und demselben Mitarbeiter wurde, trotz der gewährleisteten Anonymität, durch eine entsprechende Einstellung in der Anwendung nicht zugelassen.

6.3 Durchführung der Befragung

Am 09.10.2013 wurde die Befragung für alle Mitarbeiter der Polizeiinspektionen der PD Mayen frei geschaltet, so dass diese den Fragebogen zu jeder Zeit und nach eigenem Belieben beantworten konnten.

Gleichzeitig wurde durch die Direktionsleitung ein E-Mail-Anschreiben, mit dem Hinweis auf die nun frei geschaltete Umfrage, an alle Mitarbeiter der Polizeiinspektionen versendet. In dieser E-Mail wurde noch einmal verdeutlicht, dass es sich bei der Umfrage um eine externe Forschung für eine Masterarbeit handelt.

Es wurde für eine hohe Beteiligung geworben und dabei betont, dass evtl. auch die Polizeidirektion einen Nutzen aus den Ergebnissen ziehen könnte. Im selben Text befand sich ebenso ein Direktlink zu der unter 6.2 beschriebenen SharePoint Befragung. Zugleich wurde auf der Intranet-Startseite der PD Mayen eine Verlinkung erstellt, über die die Befragung auch ohne die oben genannte E-Mail mit wenigen Mausklicks erreicht und durchgeführt werden konnte.

Sobald das Formular mit dem Fragebogen geöffnet wurde, konnte der Teilnehmer die dargestellten Antwortkategorien zu den entsprechenden Fragen mittels Mausklick markieren. Teilweise war auch eine Mehrfachauswahl von Antwortkategorien möglich. In diesen Fällen wurde der Teilnehmer darauf hingewiesen. Neben den Antwortkategorien wurden bei Fragen, in denen Zahlenwerte angegeben werden mussten, auch nur solche zugelassen. Darüber hinaus gab es bei den Freitextfragen die Möglichkeit, nahezu unbegrenzt viele Textzeilen zu schreiben. Erst wenn die Teilnehmer den Button *-fertig stellen-* anklickten, wurde die Umfrage für diesen Mitarbeiter beendet und die Antworten abgespeichert. Eine weitere bzw. erneute Teilnahme war ab diesem Zeitpunkt nicht mehr möglich.

Die Beteiligung an der Befragung war für alle Teilnehmer freiwillig. Kein Mitarbeiter wurde durch die Direktions- oder Inspektionsleitung aufgefordert den Fragebogen auszufüllen. Es erfolgten lediglich zu verschiedenen Zeitpunkten Hinweise auf die (noch) laufende Umfrage. Zu diesem Zwecke wurde auch nach etwa zwei Drittel (31.10.2013) der einmonatigen Laufzeit eine Erinnerung-E-Mail über die E-Mail-Verteilerlisten der PD auf den Weg gebracht. Während der Laufzeit wurde regelmäßig telefonisch Rücksprache mit dem System- und Anwenderbetreuer der PD gehalten, um einen aktuellen Stand abgespeicherter Fragebögen zu erhalten. Zwölf Tage nach dem Freischalten

der Befragung lag der Rücklauf demnach bei 74 Fragebögen, was als ein durchaus positives Zwischenergebnis betrachtet werden konnte.

Wenige Tage vor dem geplanten Ende der Befragung hatten sogar bereits über 100 Mitarbeiter einen Fragebogen ausgefüllt. Wäre die Beteiligung zu diesem Zeitpunkt noch nicht in diesem Maße feststellbar gewesen, hätte evtl. eine Laufzeitverlängerung mit einer weiteren Erinnerungs-E-Mail erfolgen müssen.

Für diesen Fall war bereits eine Verlängerung von einer Woche vorgesehen, die jedoch aufgrund der zufriedenstellenden Beteiligungsquote nicht in Anspruch genommen wurde. Infolgedessen endete die Befragung am 11.11.2013 nach einer Laufzeit von gut einem Monat (33 Tage).

7 Auswertung / Ergebnisse

In den vorherigen Kapiteln wurden neben dem theoretischen Hintergrund die Methodik der Datenerhebung und die methodische Umsetzung der schriftlichen Befragung ausführlich dargestellt. In dem nun folgenden Abschnitt geht es darum die gewonnenen Daten einer Datenaufbereitung bzw. Datenbereinigung und der anschließenden Auswertung zu unterziehen. Dieser Abschnitt beschreibt damit die Vorgänge, die sich unmittelbar an die Befragung anschlossen.

7.1 Teilnahme / Rücklaufquote

Die größte Unbekannte, wie viele Mitarbeiter der Polizeiinspektionen sich an der Umfrage beteiligen würden, war die schwierige Einschätzung, welche das gesamte Forschungsvorhaben bestimmte. Ziel war es, eine hohe Rücklaufquote und damit einhergehende größtmögliche Repräsentativität auf Direktionsebene zu erreichen.

Das Rücklaufergebnis stand bereits am Morgen des 11.11.2013 fest. Insgesamt wurde das Fragebogenformular von 126 Mitarbeitern aufgerufen, beantwortet und abgespeichert. Ausgangsgrundlage für die Berechnung einer Rücklaufquote ist die unter 5.3.1 berechnete Vollzeitstellenanzahl im Wachdienst von 222, die auf einer Kleinen Anfrage an den Landtag aus dem Jahre

2012 beruht.²⁵ Wenn man dabei beachtet, dass durch Teilzeitkräfte die Anzahl der Mitarbeiter im Wachdienst höher ist als die eigentliche Anzahl der Vollzeitstellen, kommt man bei der Annahme von einer Teilzeitkraft (halbe Stelle) pro Dienstgruppe²⁶ auf 13 zusätzliche Mitarbeiter. Dies ergibt eine Mitarbeiteranzahl von 235 innerhalb des Wachdienstes der Polizeiinspektionen.

Diese Berechnung musste erfolgen, da die Polizeidirektion Mayen keine Angaben zu der Anzahl der tatsächlich im Wach- und Wechseldienst eingesetzten Beamten machen wollte. Diese Zurückhaltung erfolgte wohl aufgrund immer wiederkehrender negativer Berichterstattung zum Thema Personalabbau innerhalb der Polizei in der Lokalpresse.

Setzt man die 126 beantworteten Fragebogenformulare in Relation zu den errechneten 235 Wachdienstmitarbeitern, so erhält man eine Rücklaufquote von 53,6 Prozent. Somit haben mehr als die Hälfte aller Wachdienstmitarbeiter der Polizeidirektion Mayen an der Befragung teilgenommen. Dieser Wert kann, gerade vor dem Hintergrund, dass Dauerkranke und Langzeiturlauber von dem Umfragezeitraum evtl. nicht erfasst wurden, als eine positive und erfreuliche Rücklaufquote bewertet werden.

7.2 Datenaufbereitung

Um im Regelfall eine statistische Analyse durchführen zu können, müssen die Daten übertragen, überprüft, auf Fehler untersucht und anschließend aufbereitet werden. (Diekmann 2012, S.660) In der darauf folgenden Analyse unterscheidet man generell zwischen univariaten, bivariaten und multivariaten Analysen. Dabei kommt es auf die Anzahl der Variablen an, die untersucht bzw. in Verbindung zueinander gesetzt werden. (Diekmann 2012, S.660)

Mit der Übertragung von Daten ist der Schritt gemeint, bei dem die normalerweise in Papierform aufgeschriebenen Antworten in eine durch ein Statistikprogramm lesbare Datei, einem so genannten Datenfile, eingegeben werden. (Diekmann 2012, S.663) Üblich sind hier die Dateiformate gängiger Tabellenkalkulationsprogramme. Dieser Schritt entfällt in der zugrunde liegen-

²⁵ siehe auch: Landtag Rheinland-Pfalz, Drucksache 16/1271 vom 25.05.2012

²⁶ Fünf Dienststellen mit jeweils fünf Dienstgruppen und einer Teilzeitkraft ergeben 25 Teilzeitkräfte.

den Studie, da die Befragung bereits EDV-gestützt durchgeführt wurde und die beantworteten Fragen direkt in einer Spalte einer Tabelle abgespeichert wurden. Für jeden Teilnehmer der Befragung gibt es dabei eine eigene Zeile. Dies ergibt demnach 126 Zeilen à 26 Spalten, da es sich um 26 Fragen gehandelt hat. Rechnerisch erhält man hiermit 3276 Antwortwerte. Es liegt auf der Hand, dass diese Datenmenge zu groß ist, um sie rechnerisch per Hand auszuwerten. Aus diesem Grund musste der gesamte Datensatz für ein Statistikprogramm aufbereitet werden.

Der Datensatz der Befragung konnte aus Microsoft SharePoint in ein xls-Datenfile exportiert werden. Dieses von Microsoft entwickelte und weit verbreitete Tabellenkalkulations-Dateiformat konnte dann problemlos mit einem Statistikprogramm eingelesen werden. Als Statistikprogramm wurde SPSS Statistics Standard 22 von IBM genutzt²⁷. Die daraus entstandene Grunddatei diente fortan als Basis aller späteren Auswertungen.

Zunächst wurde die Datei auf Fehler bzw. fehlende Werte überprüft. Dabei fielen auf den ersten Blick zwei Teilnehmer auf, die nach den ersten beiden Fragen keine weiteren Angaben getätigt haben. Bei genauerer Betrachtung konnte festgestellt werden, dass beide Teilnehmer jedoch ab Frage 17, d.h. im dritten Themenblock, wieder Antwortkategorien markiert hatten. Die sozialstatistischen Fragen wurden durch diese wiederum auch beantwortet. Beide Teilnehmer gaben an, dass sie innerhalb der letzten zwölf Monate an keiner Verfolgung beteiligt gewesen waren. Es liegt die Vermutung nahe, dass beide den zweiten Themenblock derart falsch verstanden haben, dass es sich bei der beschriebenen Situation um einen Vorfall der vergangenen zwölf Monate handeln müsse. Dem war jedoch nicht so. Andere Befragte machten, trotz der mit *-Nein-* beantworteten zweiten Frage Angaben zu der letzten, erlebten Verfolgungssituation. Trotz der offensichtlich missverstandenen zeitlichen Zielrichtung des zweiten Themenblocks, wurden die Datenreihen beider Teilnehmer im Datensatz belassen und sollten zur späteren Auswertung zur Verfügung stehen.

²⁷ im Folgenden nur SPSS genannt

Weitere Auffälligkeiten wurden im Grunddatensatz nicht festgestellt, so dass nach kurzer Zeit mit der Aufbereitung des Datensatzes begonnen werden konnte. Hierfür mussten zunächst alle Fragen, die nicht beantwortet wurden, mit dem Wert *-keine Angabe-* versehen werden. Dies kam durchaus häufig vor, da es sich bei allen Fragen, wie bereits erwähnt, nicht um Pflichtfragen handelte.

Frage 21, bei der nach einer prominenten Geschichte einer Verfolgungssituation gefragt wurde, konnte vollständig aus dem Datensatz entfernt werden, da es sich um einen qualitativen Bestandteil der Befragung handelte, der aufgrund der wenigen Antworten per Hand ausgewertet werden konnte. Die Freitextfragen Nr.9 und Nr.19 wurden im Gegensatz hierzu nach dem Prinzip der Häufigkeitsanalyse in einem ersten Schritt strukturiert und im Anschluss in Kategorien zusammengezogen. (vgl. Mayring 2010, S.63)

Diese Kategorien wurden danach in die entsprechenden Felder der einzelnen Antworten eingetragen. Selten vorkommende Antworten, die besonders erschienen, wurden hierbei notiert, um für spätere Diskussionen zu Verfügung zu stehen.

Für Frage Nr. 9 wurden diese zehn folgenden Kategorien identifiziert:

<i>Diebstahlsdelikt</i>	<i>Einbruchsdelikt</i>
<i>Körperverletzungsdelikt</i>	<i>Raub</i>
<i>Fahren ohne Fahrerlaubnis</i>	<i>Trunkenheitsfahrt</i>
<i>Sachbeschädigung</i>	<i>Verstoß gegen das BtMG</i>
<i>Vollstreckung eines Haftbefehls</i>	<i>Sonstiges</i>

Für Frage Nr. 19 wurden diese zehn folgenden Kategorien identifiziert:

<i>Auswertung vergangener Verfolgungen</i>	<i>Dienstsport</i>
<i>Stressbewältigungstechniken</i>	<i>Fahrsicherheitstraining</i>
<i>Rechtliche und taktische Fortbildung</i>	<i>Situationstraining</i>
<i>Fahrsicherheitstraining „Verfolgung“</i>	<i>Eingriffstechniken</i>
<i>Trainings bezüglich des Anhaltens von (Klein-)Krafträdern</i>	<i>Sonstiges</i>

Bei einem Teil der Fragen (im Detail die Fragen Nr. 3, Nr. 9, Nr. 12.2 und Nr. 15) musste, um eine ordnungsgemäße Auswertung zu gewährleisten, eine Kodierung vorgenommen werden, um so genannte „missing values“ (fehlende Angaben) (vgl. Diekmann 2012, S.665) separat auszuweisen und von einer Häufigkeitsverteilung auszuschließen. Diesen fehlenden Angaben wurden in der Grunddatei bestimmte Zahlenwerte zugeschrieben, damit SPSS diese fehlenden Werte erkennt und diese in einer Auswertung als eine gesonderte Kategorie auswirft. Als Beispiel wurden somit bei Frage Nr. 9 automatisch alle fehlenden Werte der Kategorie -es lag keine Straftat vor- zugeordnet. Diese konnten so bei einer Berechnung der Häufigkeiten ausgeklammert und separat ausgewiesen werden. Das Problem ergab sich bei den o.a. Fragen aus dem Grund, dass diese Fragen auf vorherigen Fragen aufbauten. Hat beispielsweise ein Teilnehmer bei Frage Nr. 8 als Auslöser für die Verfolgungssituation eine Ordnungswidrigkeit angegeben, so kann bei der Frage Nr. 9 keine Straftat genannt werden. Dasselbe gilt für die Frage Nr. 12.2. Wenn ein Teilnehmer bei der Frage Nr. 12.1 angibt, dass ein Täter alleine geflüchtet ist, erübrigt sich die Frage, ob ein Mittäter an der Flucht beteiligt war.

Mit einer weiteren Kodierung wurde bei den Fragen Nr. 5 und Nr. 6, sowie bei den Fragen Nr. 13.1 und Nr. 13.2 gearbeitet. Bei diesen vier Fragen waren jeweils Mehrfachnennungen möglich. Hat ein Teilnehmer bei diesen Fragen tatsächlich mehrere Antwortkategorien ausgewählt, wurden diese von SharePoint in dem xls-Datenfile mit einem Semikolon und einer Raute als Trennzeichen abgespeichert. Mittels Kodierung wurden für diese Fälle Kategorien für Mehrfachnennungen angelegt.

Nach den einzelnen Arbeitsschritten der Datenaufbereitung war die Grunddatei vorbereitet, um mit SPSS ausgewertet zu werden. Der Arbeitsaufwand, um eine derart aufbereitete Grunddatei zu erhalten, war dabei nicht weniger groß, als die im Anschluss durchgeführte statistische Datenanalyse durchzuführen. (vgl. Diekmann 2012, S.669) Die Daten konnten nämlich im Anschluss an die Aufbereitung mit wenigen Mausklicks und Eingaben durch SPSS entsprechenden Analysen unterzogen werden.

7.3 Beschreibung der Befragungsstichprobe

Am Anfang einer jeden empirischen, quantitativen Untersuchung steht die Frage, ob eine Totalerhebung oder eine Stichprobenziehung erfolgen soll. (Häder 2010, S.139) Da die Grundgesamtheit und damit alle Wachdienstmitarbeiter der PD Mayen eine noch überschaubare Größe darstellte, (235 mögliche Teilnehmer) fiel die Wahl auf eine Totalerhebung. Dabei werden Mitarbeiterbefragungen in der Regel immer als Totalerhebung durchgeführt (Borg/Treder 2003, S.80), denn durch diese können im Vergleich zu einer Erhebung, die auf einer Stichprobenziehung beruht, belastbarere Daten erhoben werden. (Häder 2010, S.140) Auch wenn es sich in dem Fall der Befragung zu Verfolgungssituationen um eine Totalerhebung handelte, kann die Summe der Teilnehmer, die einen Fragebogen ausgefüllt haben, dennoch als eine Stichprobe aufgefasst werden, denn eine Stichprobe ist immer eine Teilmenge der Grundgesamtheit.

Somit lässt sich die Stichprobe, anhand der beantworteten und gespeicherten Fragebögen, wie folgt beschreiben: Die Stichprobe bildeten die 126 Mitarbeiter, die an der Befragung teilnahmen. Dabei waren 24,6 Prozent (31)²⁸ der befragten Teilnehmer weiblich und dementsprechend 75,4 Prozent (95) männlich.

Der jüngste Teilnehmer war zum Befragungszeitpunkt 22 Jahre und der älteste Teilnehmer 60 Jahre alt. Die Spannweite betrug somit 38 Jahre. Die Gruppe der 30- bis 39-Jährigen bildete hierbei den größten Anteil mit 41,6 Prozent (52) der Gesamtstichprobe. Die 40- bis 49-Jährigen stellten 21,6 Prozent (27), die Gruppe der 20- bis 29-Jährigen 20 Prozent (25) und die Gruppe der 50- bis 60-Jährigen 16,8 Prozent (21) dar.

Bis auf die Gruppe der Anfang 30- bis Ende 30-Jährigen sind alle Gruppen in etwa gleichmäßig verteilt. Dies veranschaulicht im folgenden Abbildung 1:

²⁸ Werte in Klammern sind im Folgenden die dazugehörigen absoluten Zahlen.

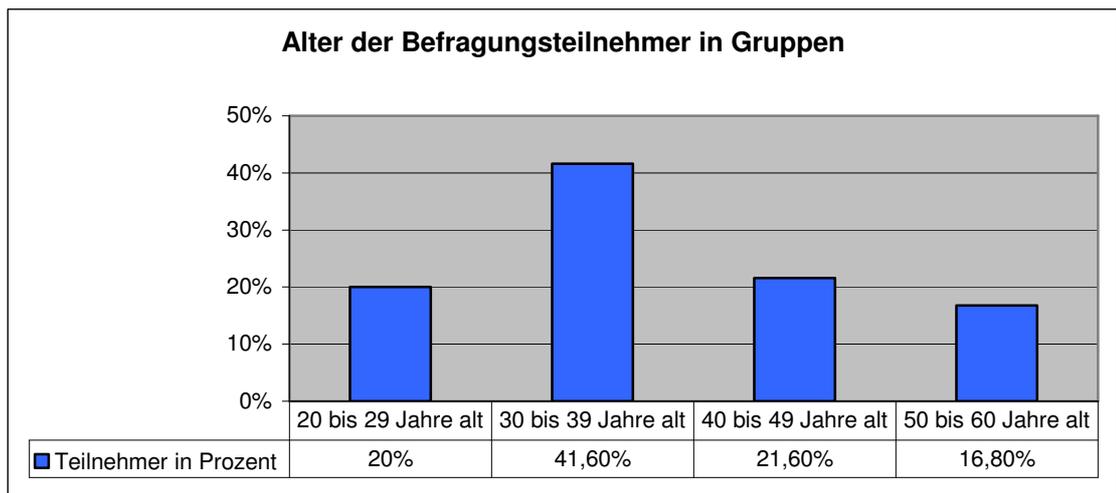


Abbildung 1: Alter der Befragungsteilnehmer in Prozent, sortiert nach Gruppen. (n=125)

Das errechnete Durchschnittsalter aller Befragten lag bei 38,4 Jahren. Bezogen auf die Diensterfahrung ließ sich feststellen, dass der unerfahrenste Polizeibeamte gerade einmal vier Jahre Diensterfahrung vorweisen konnte, der Erfahrenste hingegen 44 Jahre. Der Mittelwert lag in diesem Fall bei 18,3 Jahren Diensterfahrung.

7.4 Statistische Datenanalyse / Interpretation der Ergebnisse

Im nun folgenden Abschnitt werden die Fragen des quantitativen Hauptteils der Befragung ausgewertet und die Ergebnisse dieser Auswertung kritisch betrachtet und diskutiert. Neben den univariaten Aufschlüsselungen erfolgen im Anschluss auch Analysen von bivariaten Verteilungen.

7.4.1 Häufigkeit von Verfolgungssituationen

Bei Frage 1 sollten die Umfrageteilnehmer angeben, ob sie bereits schon einmal an einer Verfolgungssituation gemäß der im Fragebogen angegebenen Definition beteiligt gewesen sind. Dabei wurde lediglich nach der Situation an sich, ohne jeden zeitlichen Bezug gefragt.

99,2 Prozent (125) der Befragten gaben an, bereits mindestens einmal an der Verfolgung flüchtender Personen im Dienst beteiligt gewesen zu sein. Lediglich ein Beamter gab an, solch eine Situation noch nicht erlebt zu haben. Bei diesem handelt es sich jedoch noch um einen sehr jungen Beamten mit wenig Diensterfahrung (fünf Jahre inklusive Zeit der Ausbildung). Da alle an-

deren seiner Kollegen, mit gleicher oder sogar weniger Dienst Erfahrung diese Frage bejaht haben, ist dieser Befragte als Ausreißer zu bewerten. Es ist auch durchaus möglich, dass dieser die vorangegangene Definition nicht vollständig gelesen oder sehr restriktiv ausgelegt hat.

Die Frage 2 bezieht sich nun im Unterschied zu Frage 1 explizit auf den vergangenen Zeitraum der letzten zwölf Monate.

Hier gaben 57,1 Prozent (72) der Befragten an, an einer Verfolgungssituation im besagten Zeitraum beteiligt gewesen zu sein. Damit spielte für mehr als die Hälfte der Befragten in dem vergangenen Dienstjahr mindestens eine Verfolgungssituation eine Rolle. Betrachtet man die Häufigkeit, in der die befragten Polizeibeamten im Zeitraum der vergangenen zwölf Monate eine Verfolgungssituation erlebten, so stellt man fest, dass die meisten Befragtenangaben an einer, an zwei oder an drei verschiedenen Verfolgungen beteiligt gewesen zu sein. Jeweils 16,7 Prozent (21) gaben an, an zwei bzw. an drei Verfolgungen beteiligt gewesen zu sein. Immerhin noch 11,9 Prozent (15) erlebten in dem Zeitraum drei Verfolgungssituationen.

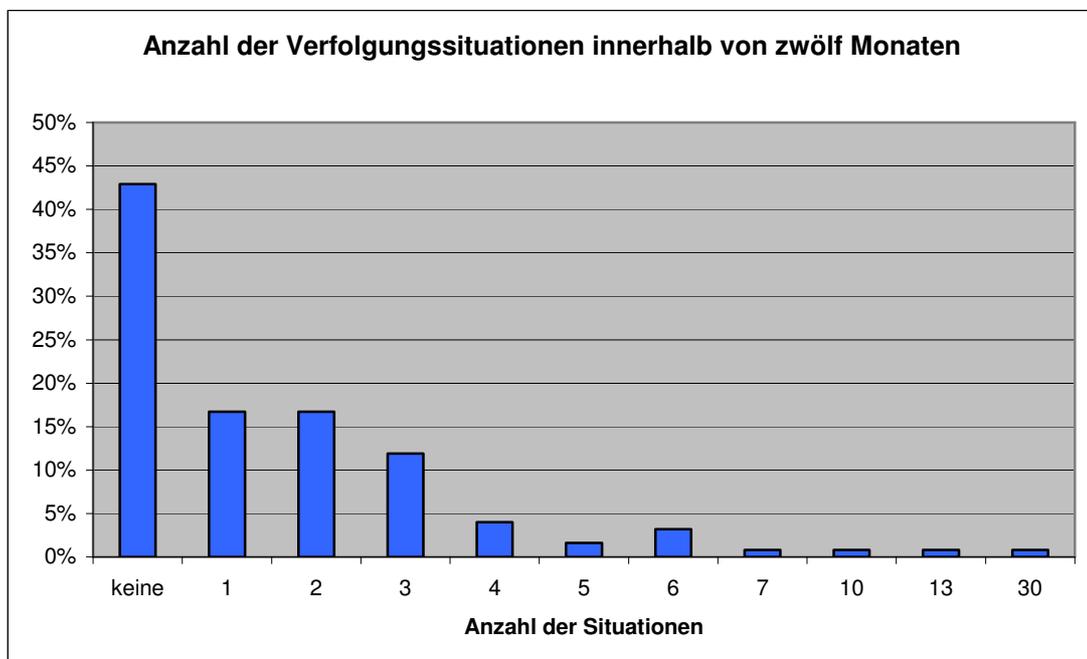


Abbildung 2: Darstellung der Anzahl von Verfolgungssituationen innerhalb von zwölf Monaten. (n=126)

Nur wenige Polizeibeamte gaben an, an mehr als drei Verfolgungssituationen beteiligt gewesen zu sein. Die Angabe von vier, fünf, sechs oder sieben Verfolgungen erscheint in Angesicht des Mittelwertes von 3,08 Verfolgungen pro Jahr noch als durchaus realistisch. Die Angaben von zehn, 13 und sogar 30 Verfolgungen fallen hingegen deutlich aus dem Rahmen und sind statistisch als Ausreißer zu bewerten. Lediglich vier Teilnehmer gaben an, innerhalb von zwölf Monaten an sieben und mehr Verfolgungen beteiligt gewesen zu sein. Hingegen haben 42,9 Prozent (54) der Befragten innerhalb der vergangenen zwölf Monate keine Verfolgungssituation erlebt.

Ingesamt ist anhand dieser Zahlen bereits zu erkennen, dass Verfolgungssituationen²⁹ nicht besonders häufig auftreten. Der Mittelwert kann derart interpretiert werden, dass ein Wachdienstmitarbeiter der PD Mayen statistisch gesehen innerhalb von vier Monaten einmal an einer Verfolgungssituation beteiligt ist.

6,3 Prozent (8) der Teilnehmer gaben an, dass die letzte Verfolgungssituation zum Zeitpunkt der Befragung erst wenige Tage zurücklag. Bei 7,1 Prozent (9) liegt sie bis zu einem Monat zurück. Bei den meisten Befragten liegt die letzte Situation, über die im Folgenden berichtet wurde, über einen Monat, aber weniger als drei Monate zurück: 23,8 Prozent (30).

Dabei liegt das Ereignis bei 38,9 Prozent (49) entweder länger als zwölf Monate zurück oder aber die Befragten konnten sich nicht mehr an den Zeitpunkt erinnern.

7.4.2 Flucht- und Verfolgungsmittel

Die Art und Weise, in der eine vor der Polizei flüchtende Person sich fortbewegt, bestimmt logischerweise die Art und Weise, wie Polizeibeamte versuchen die flüchtende Person einzuholen und sistieren zu können. Es liegt auf der Hand, dass ein flüchtender Pkw in der Regel nicht zu Fuß verfolgt werden kann. Wie häufig aber überhaupt Verfolgungen zu Fuß stattfinden und in welcher Weise ein zu Fuß flüchtender Täter in welcher Häufigkeit verfolgt wird, soll in diesem Abschnitt genauer beleuchtet werden. Die Daten basie-

²⁹ An dieser Stelle geht es um die Gesamtheit der Verfolgungssituationen und nicht nur um motorisierte Verfolgungsfahrten.

ren auf den Angaben zu der jeweils letzten Verfolgungssituation, die der befragte Teilnehmer erlebt hat.

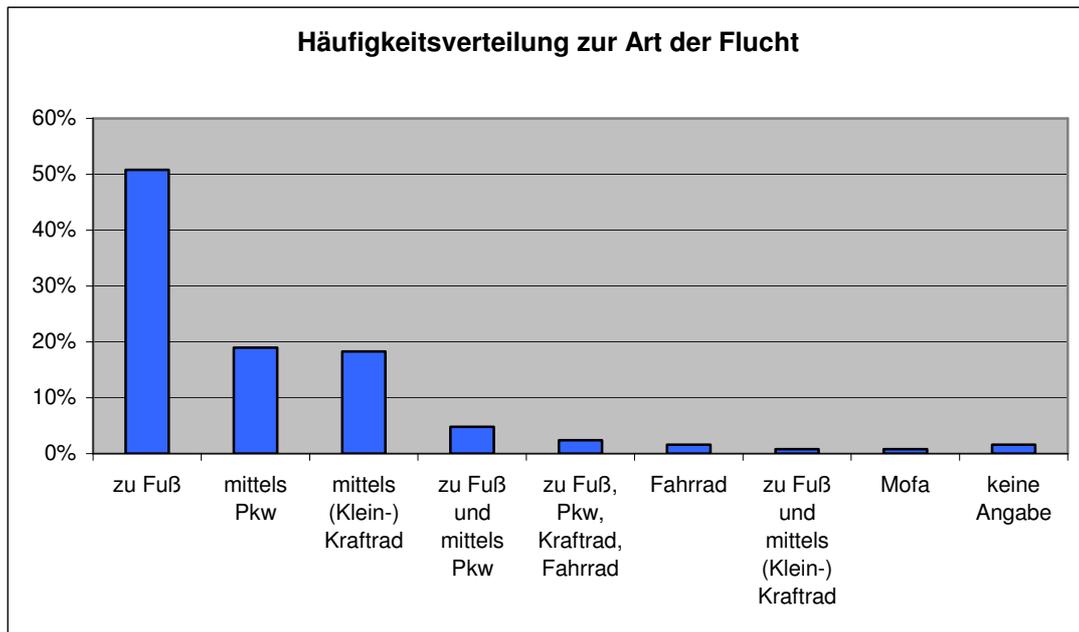


Abbildung 3: Darstellung der Häufigkeitsverteilung nach Art der Flucht (Fluchtmittel). (n=126)

Bei diesen Situationen ist der Täter³⁰ in 50,8 Prozent (64) der Fälle ausschließlich zu Fuß geflüchtet. Hingegen sind die Täter lediglich in 19 Prozent (24) der Fälle ausschließlich mittels Pkw und in 18,3 Prozent (23) ausschließlich mittels (Klein-)Kraftrad geflüchtet. Abbildung 3 veranschaulicht die Verteilung der Art der Flucht nach Häufigkeit sortiert.

Hierbei fällt ins Auge, dass auch Mischformen der Flucht möglich sind. So flüchteten die Täter beispielsweise in 4,8 Prozent (6) der berichteten Fälle zu Fuß und mittels Pkw. Das Fahrrad ist als Fluchtmittel hingegen relativ selten anzutreffen. In lediglich 4 Prozent (5) der berichteten Fälle spielt es überhaupt eine Rolle. Dabei in 2,4 Prozent (3) in Verbindung mit anderen Fluchtmitteln. Es lässt sich somit festhalten, dass bei den von den Mitarbeitern der PD Mayen erlebten Verfolgungssituationen, die Täter überwiegend zu Fuß geflüchtet sind. Die Flucht mittels Pkw bzw. mittels (Klein-)Kraftrad ist dabei in etwa gleich stark vertreten und ergibt insgesamt eine Häufigkeit von 37,3 Prozent (47).

³⁰ Der Einfachheit halber wird statt des Begriffs der flüchtenden Person, der Begriff des Täters verwendet, auch wenn dieser nicht trennscharf in Bezug auf die Zielrichtung der Maßnahme ist. Denn eine Verfolgungssituation kann auch zur Gefahrenabwehr erfolgen. In diesem Fall wäre der Begriff des Täters nicht korrekt.

Unten stehende Abbildung 4 zeigt als Gegenstück hierzu die Häufigkeitsverteilung, auf welche Art die befragten Polizeibeamten die flüchtenden Täter verfolgt haben. (Frage Nr. 6)

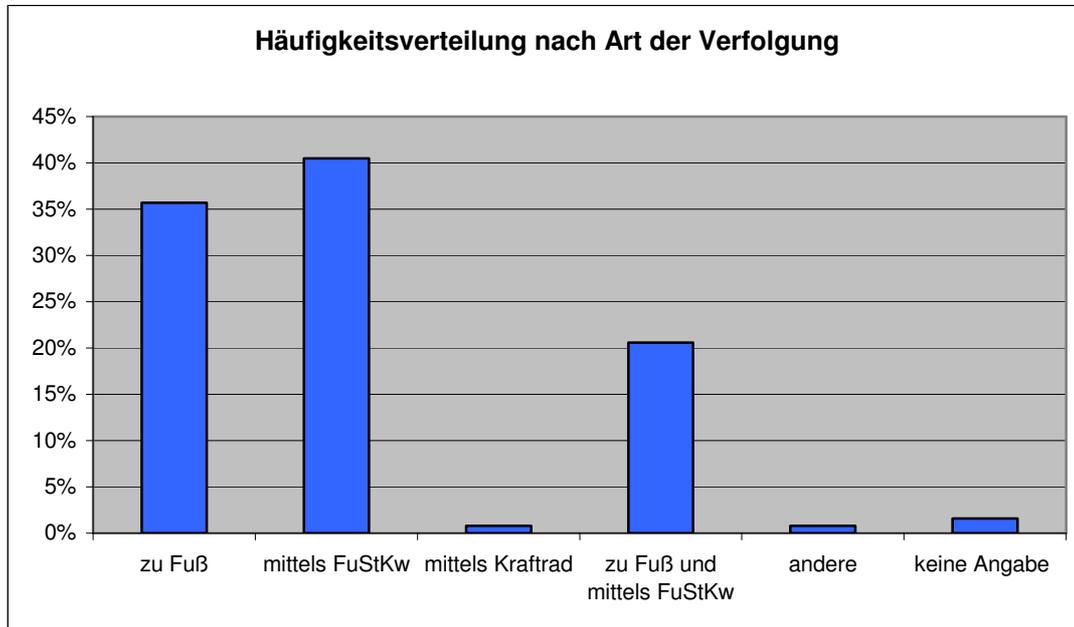


Abbildung 4: Häufigkeitsverteilung nach Art der Verfolgung (Verfolgungsmittel). (n=126)

Es ist deutlich zu erkennen, dass lediglich die Verfolgung zu Fuß sowie die Verfolgung mittels FuStKw zahlenmäßig eine Rolle zu spielen scheinen. Dabei wurden mit 40,5 Prozent (51) die meisten Verfolgungen ausschließlich mit dem FuStKw durchgeführt. Der Abstand zu den Verfolgungen zu Fuß ist jedoch nicht groß. 35,7 Prozent (45) der Befragten gaben an, den oder die Täter ausschließlich zu Fuß verfolgt zu haben. In 19,8 Prozent (25) der Fälle folgte auf die Verfolgungsfahrt mittels FuStKw eine Verfolgung zu Fuß bzw. umgekehrt. Eine Reihenfolge ist leider nicht nachvollziehbar, da die Antwortmöglichkeiten keine Angaben von Abfolgen ermöglichten.

Vergleicht man die Angaben zu den Fragen Nr. 5 und Nr. 6 miteinander, so stellt man fest, dass zum Teil zu Fuß flüchtende Täter motorisiert verfolgt wurden. Denn 50,8 Prozent (64) der Täter flüchteten zu Fuß, doch es erfolgten nur 35,7 Prozent (45) reine zu Fuß-Verfolgungen.

Dieses Ergebnis ist insofern interessant, dass man sich fragen muss, warum zu Fuß flüchtende Täter motorisiert verfolgt werden (müssen). Gründe hierfür lassen sich evtl. durch die Antworten auf die Fragen 17 bis 19 finden.

Die Teilnehmer gaben in der Befragung an, dass die beschriebenen Verfolgungssituationen zu folgenden Tageszeiten erfolgten:

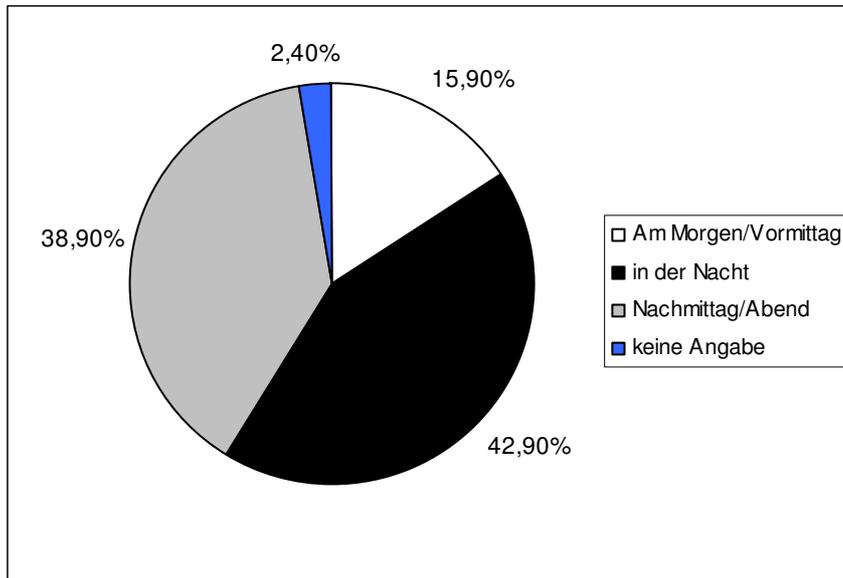


Abbildung 5:
Häufigkeitsverteilung des Auftretens von Verfolgungssituationen nach Tageszeit. (n=126)

Es lässt sich erkennen, dass Verfolgungssituationen in den Morgenstunden und am Vormittag mit 15,9 Prozent (20) eher selten auftreten. Hingegen liegt der Schwerpunkt mit 42,9 Prozent (54) vor allem in den Nachtstunden. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass gerade Verfolgungsfahrten, die aus dem fließenden Verkehr heraus entstehen, z.B. durch das Vorhaben eine allgemeine Verkehrskontrolle durchführen zu wollen, eher dann entstehen, wenn der Arbeitsdruck für die Beamten durch von Außen veranlasste Einsätze nachlässt. Dies ist besonders in den Nachtstunden der Fall.

7.4.3 Anlässe / Straftaten als Auslöser

Frage 8 beschäftigte sich mit der Frage, welche Anlässe die Auslöser für eine Flucht des polizeilichen Gegenübers und daraus resultierender Verfolgung des Flüchtenden sind. In den meisten Fällen mit 52,4 Prozent (66) war als Auslöser eine vom Flüchtenden begangene Straftat zu anzusehen. Demgegenüber standen die allgemeinen Verkehrskontrollen (Vk) mit immerhin noch 23,8 Prozent (30) an zweiter Stelle der häufigsten Auslöser. Auch wenn allgemeine Verkehrskontrollen im ersten Moment der Auslöser für eine Verfolgungssituation sind: Meist flüchten die besagten Personen, weil sie befürchten durch die Kontrolle einer Straftat oder Ordnungswidrigkeit überführt

zu werden. Die begangene (Verkehrs-) Ordnungswidrigkeit steht in diesem Ranking an dritter Stelle: 8,7 Prozent (11).

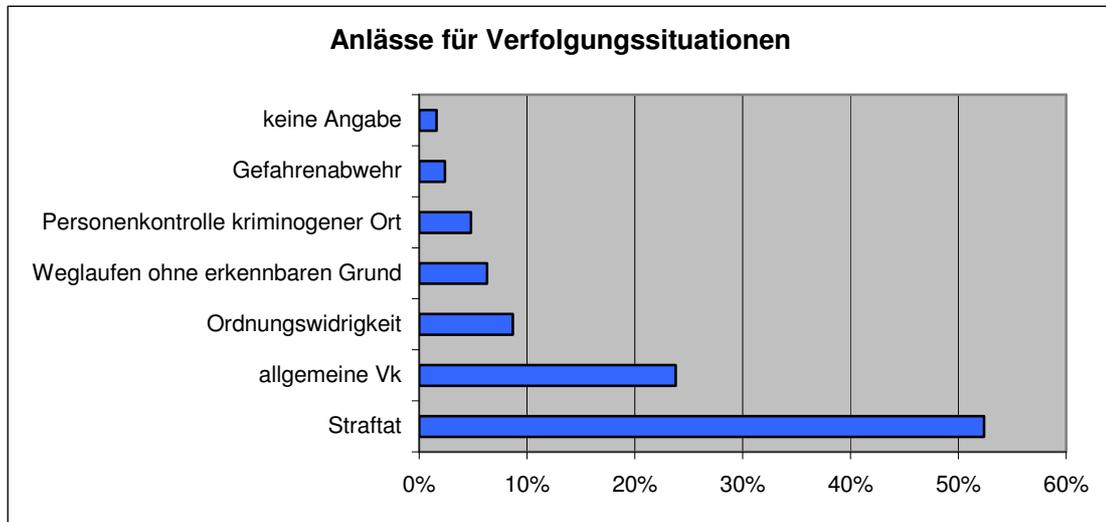


Abbildung 6: Häufigkeitsverteilung der Anlässe für Verfolgungssituationen. (n=126)

Betrachtet man in Abbildung 6 die Anlässe mit niedrigen Prozentwerten, so stellt man fest, dass eine Gefahren abwehrende Maßnahme so gut wie nie den Auslöser für eine Verfolgungssituation darstellt. Lediglich 2,4 Prozent (3) der Teilnehmer gaben an, dass es sich bei ihrer letzten Verfolgung um eine Gefahren abwehrende Maßnahme gehandelt hat.

Recht häufig wurde jedoch mit 6,3 Prozent (8) das Weglaufen ohne Grund als Anlass für eine Verfolgung genannt. Das bedeutet, dass in mehr als sechs Fällen pro hundert Verfolgungen der Grund für eine Flucht nicht nachvollziehbar und damit eine Aufnahme der Verfolgung grundsätzlich nicht zu rechtfertigen ist. Sollte es nämlich in solch einer Situation zu Grundrechtseingriffen oder gar Sach- oder Personenschäden kommen, hat der verfolgende Polizeibeamte nicht das Gesetz auf seiner Seite und muss sich evtl. daraus resultierenden Straf- oder Disziplinarverfahren unterziehen.

84 Teilnehmer haben bei der Freitextfrage Nr. 9 eine Straftat angegeben, die der Flüchtende begangen haben soll. Nach dem Prinzip der Häufigkeitsanalyse wurden diese Antworten strukturiert und in Kategorien zusammengezogen (vgl. Mayring 2010, S.63). Abbildung 7 visualisiert die Verteilung der Häufigkeiten.

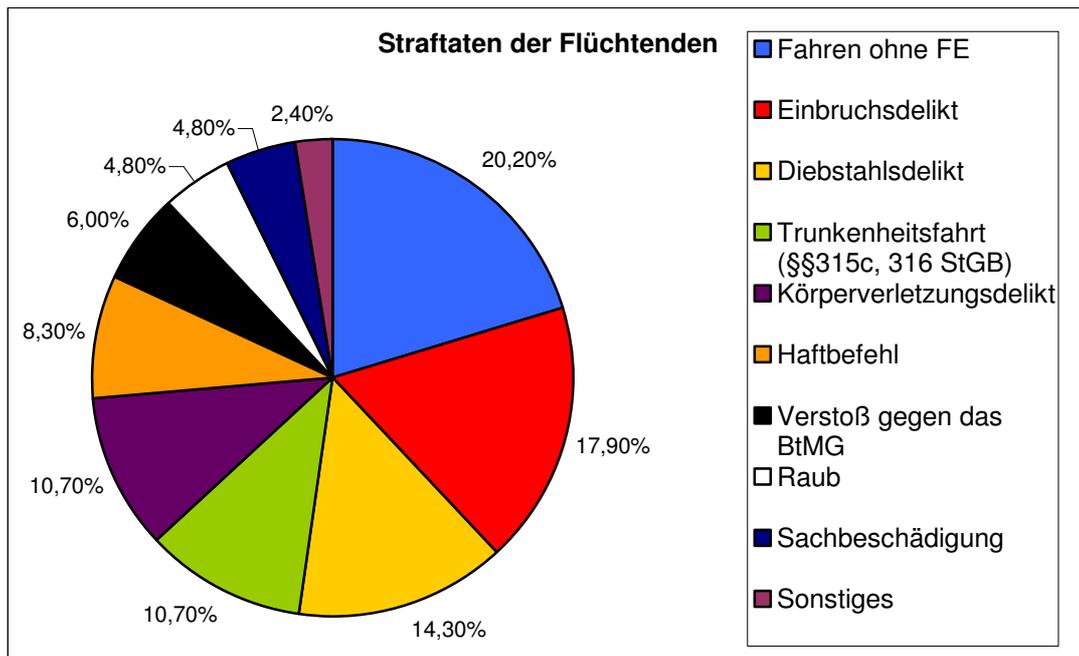


Abbildung 7: Häufigkeitsverteilung der durch Flüchtende begangenen Delikte. (n=84)

Es fällt auf, dass bei Frage 8 allerdings lediglich 66 Befragte angaben, dass der Auslöser für die Verfolgung eine Straftat gewesen sei. Diese Differenz ist jedoch leicht zu erklären. Zum Beispiel decken die bereits angesprochenen allgemeinen Verkehrskontrollen in vielen Fällen erst Straftaten auf, die auf dem ersten Blick nicht zu erkennen sind.

Ein Vergehen nach §21 StVG -*Fahren ohne Fahrerlaubnis*- ist beispielsweise ein solches Delikt. Mit 20,2 Prozent (17) der Angaben ist dieses Delikt unter den Straftaten auch am stärksten vertreten. Dicht gefolgt allerdings von den Einbruchsdelikten mit 17,9 Prozent (15). Daneben gaben 14,3 Prozent (12) an, dass ein Diebstahlsdelikt Grundlage für die Verfolgungssituation war. Erst an vierter Stelle wurden die Trunkenheits- und Rauschgiftfahrten nach den Paragraphen 315c / 316 StGB mit 10,7 Prozent (9) genannt. Insgesamt kommen somit die klassischen Verkehrsstraftaten auf 30,9 Prozent (26) Gesamtanteil; die Eigentumsdelikte zusammengerechnet sogar auf 32,2 Prozent (27).

Auffällig ist, dass lediglich 4,8 Prozent (4) der Teilnehmer angaben, dass eine Raubstraftat und somit ein Verbrechenstatbestand der Grund des Täters für die erfolgte Flucht war. Es ist also anzunehmen, dass Grundlage für die

meisten Verfolgungssituationen keine schweren Straftaten, sondern überwiegend Verkehrsstraftaten und Alltagsdelikte sind.

Eine weitere Besonderheit der Antworten zu Frage 9 sind die mehrfach erwähnten Haftbefehle gewesen, denn 8,3 Prozent (7) der Befragten gaben an, dass die Vollstreckung eines bestehenden Haftbefehls den Grund für die Verfolgungssituation darstellte. Hierbei handelt es sich also nicht um eine Straftat an sich, sondern um das Ergebnis einer solchen für den Täter, wobei anzumerken ist, dass in seltenen Fällen auch nicht bezahlte Bußgeldbescheide irgendwann zu Haftbefehlen führen können.

Die vermehrten Angaben von Haftbefehlen bei Frage 9 deuten daraufhin, dass die Frage 8 insofern unvollständig mit Antwortkategorien ausgestattet wurde. Dies ist als eine methodische Schwäche der erfolgten Befragung zu bewerten, die im durchgeführten Pretest der Pretest-Gruppe nicht auffiel. Durch die Freitextfrage Nr. 9 gingen diese Angaben jedoch nicht vollständig verloren.

7.4.4 Angaben zum Flüchtenden

Bei der Analyse zu den Angaben des Geschlechts des Flüchtenden ist bemerkenswert, dass 92,1 Prozent (116) der Teilnehmer angaben, dass es sich bei dem Flüchtenden um einen Mann bzw. einen Jungen handelte. Lediglich in 1,6 Prozent (2) der Fälle war die verfolgte Person weiblich. 3,2 Prozent (4) konnten die flüchtende Person keinem Geschlecht zuordnen. Aufgrund dieses eindeutigen Ergebnisses, kann der Schluss gezogen werden, dass vor der Polizei flüchtende Personen fast ausschließlich männlich sind.

Daneben gaben 52,4 Prozent (66) der Polizeibeamten an, dass es sich bei dem Flüchtenden um einen Heranwachsenden bzw. Jungerwachsenen gehandelt hat. Die Gruppe der 30- bis 40-Jährigen stellt hierbei einen Anteil von nur noch 21,4 Prozent (27) dar. Ähnlich auch die Gruppe der Jugendlichen mit 16,7 Prozent (21). In die Kategorie der so genannten „Best-ager“ (älter als 40) wurden lediglich 7,1 Prozent (9) der Flüchtenden eingeordnet. Die bei Frage 10 angegebenen Frauen wurden laut Antwort auf Frage 11 der Alterskategorie Erwachsene und „Best-ager“ zugeordnet. Somit lassen sich die Ergebnisse beider Fragen wie folgt zusammenfassen: Vor der Polizei flüchtende Personen sind meist junge Männer bis ca. 30 Jahre.

Dieses Ergebnis korrespondiert mit den Ergebnissen der beiden amerikanischen, sowie der australischen Studie, die unter 2.4.3 vorgestellt wurden.

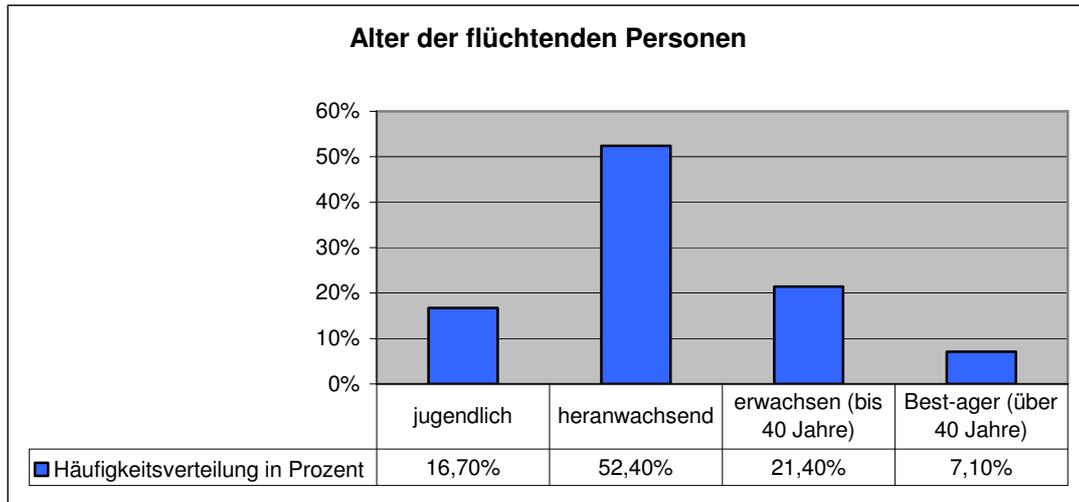


Abbildung 8: Alter der flüchtenden Personen (teilweise geschätzt). (n=126)

Es gilt jedoch zu beachten, dass es sich bei manchen Antworten um geschätzte Altersangaben handelt. Dies resultiert zum einen daraus, dass die Angaben durch die Polizeibeamten aus ihrer Erinnerung heraus erfolgt sind und zum anderen aus dem Grund, dass bei den Angaben auch viele Verfolgungssituationen enthalten sind, bei denen der Flüchtende nicht gestellt wurde und somit auch keine Identitätsfeststellung erfolgen konnte.

In 68,3 Prozent (86) der Fälle war der Täter auf der Flucht alleine unterwegs. 19,0 Prozent (24) der Teilnehmer gaben an, der Täter sei mit einer weiteren Person geflüchtet und wiederum 10,3 Prozent (13) beantworteten die Frage damit, den Täter hätten auf der Flucht mehrere Personen begleitet.

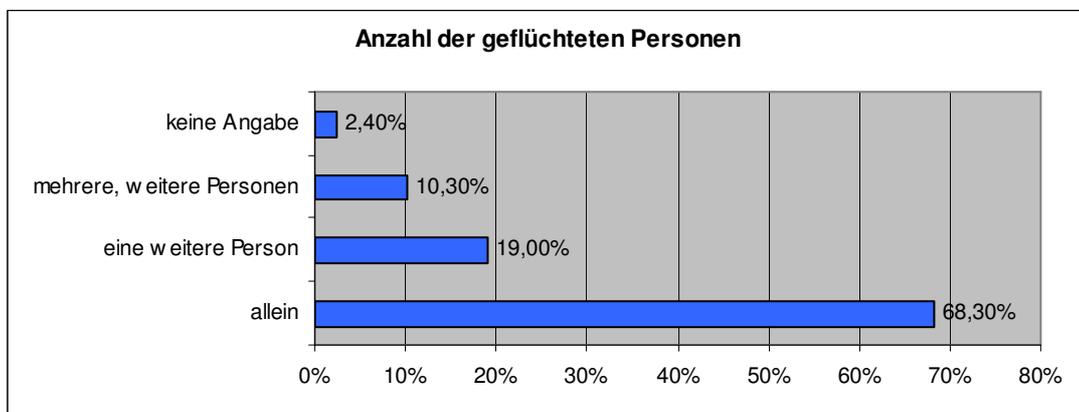


Abbildung 9: Grafische Darstellung der Anzahl geflüchteter Personen. (n=126)

Betrachtet man die Ergebnisse der Auswertung zur Frage 12.2, so fällt auf, dass es sich bei 67,5 Prozent (27) der mit dem Täter flüchtenden Personen um Mittäter handelte. Noch interessanter ist aber die Tatsache, dass 25,0 Prozent (10) angaben, die gemeinsam mit dem Täter flüchtende Person sei kein Mittäter gewesen. Die Frage, die aus diesem Ergebnis resultiert, kann wie folgt formuliert werden: In welcher Beziehung zum Täter stand die Person, die mit diesem flüchtete ohne Mittäter zu sein? Die vorliegende Studie gibt auf diese Frage leider keine Antwort, da keine entsprechende Frage formuliert und in den Fragebogen integriert wurde. Dies sollte jedoch bei Folgestudien berücksichtigt werden.

7.4.5 Folgen / Schäden

Ein Kernstück dieser Studie besteht aus den Ergebnissen der Analyse der Fragen nach den Personen- und Sachschäden. Betrachtet man das nachfolgende Kreisdiagramm in Abbildung 10, so stellt man fest, dass bei dem überwiegenden Anteil der beschriebenen Verfolgungssituationen kein Personenschaden entstanden ist:

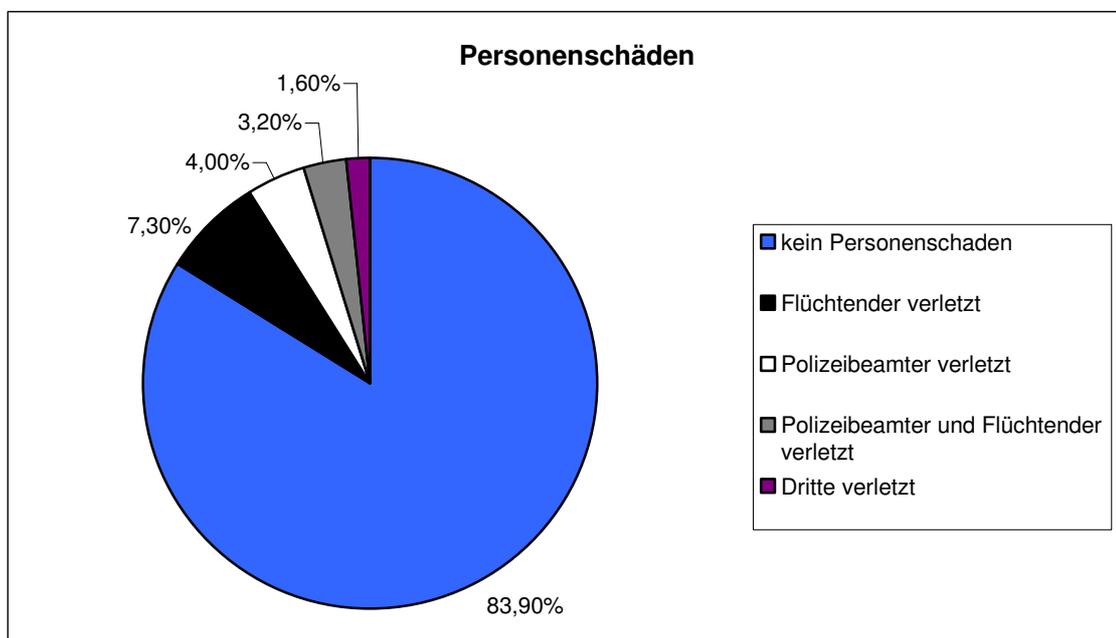


Abbildung 10: Häufigkeitsverteilung der bei Verfolgungssituationen entstandenen Personenschäden. (n=124)

Mehr als 80 Prozent der Polizeibeamten haben somit bei ihrer letzten Verfolgungssituation keinen Personenschaden registriert. In 92,8 Prozent (115) der

beschriebenen Situationen blieben die befragten Polizeibeamten, sowie ihre Kollegen unverletzt. In 10,3 Prozent (13) der Fälle wurden bei der Verfolgung Täter verletzt und lediglich 1,6 Prozent (2) Dritte, welche weder Flüchtende, noch Polizeibeamte waren. Somit wurden insgesamt häufiger die Flüchtenden in der Verfolgungssituation verletzt. Die Werte von verletzten Polizeibeamten und Tätern liegen allerdings so nah beieinander, dass von einer ähnlichen Vulnerabilität gesprochen werden kann.

Die Auswertung der Frage 13.2, welche Bezug auf die entstanden Sachschäden nimmt, zeichnet ein ähnliches Bild von Schäden, die bei einer Verfolgungssituation entstehen. Auch bei dieser Frage war es den Befragten möglich, Mehrfachangaben zu tätigen. Diese Möglichkeit haben drei der Befragten genutzt, wobei jeweils zwei der Befragten zwei Antwortkategorien markierten und ein weiterer drei Antwortkategorien. Dadurch ergibt sich bei 126 Teilnehmern der beschriebene Wert von n=130. Abbildung 11 verdeutlicht dies:

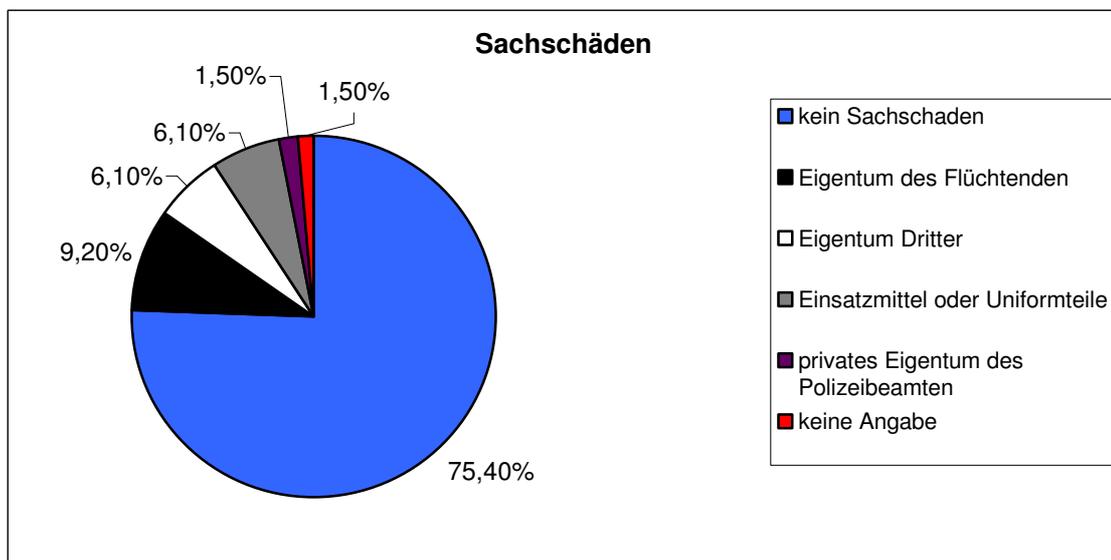


Abbildung 11: Häufigkeitsverteilung der bei Verfolgungssituationen entstandenen Sachschäden. (n=130)

In 75,4 Prozent (98) der Antworten wurde angegeben, dass jeglicher Sachschaden ausgeblieben ist. Hingegen wurde bei fast jeder zehnten Verfolgungssituation, d.h. 9,2 Prozent (12) Eigentum des Flüchtenden beschädigt. In immerhin 6,1 Prozent (8) der Fälle, ist das Eigentum von Dritten beschä-

digt worden. Die gleichen Werte konnten für beschädigte Einsatzmittel und Uniformteile (Eigentum des Dienstherrn) ermittelt werden.

Es gaben lediglich 1,5 Prozent (2) der Befragten an, dass ihr eigenes Eigentum beschädigt wurde. Hierunter fallen zum Beispiel Armbanduhren oder Sehhilfen, die während des Dienstes getragen werden. Die Mehrfachangaben waren nicht aussagekräftig, da sie, wie oben bereits beschrieben, jeweils nur einmal genannt wurden und als Besonderheit anzusehen sind. In den meisten Fällen, in denen das Eigentum des Flüchtenden beschädigt wurde, wurden die Flüchtenden auch selbst verletzt: 6,1 Prozent (8).

Diese bivariate Verteilung lässt sich für die Polizeibeamten abweichend beschreiben: Bei lediglich 2,3 Prozent (3) der Polizeibeamten ist auf ihrer Seite sowohl Personen- als auch Sachschaden zu beklagen gewesen. Es bleibt festzuhalten, dass bei Verfolgungssituationen zwar häufiger Sach- als Personenschäden entstehen, diese aber immer noch relativ selten sind. Fasst man alle Antworten zusammen, die auf beide Fragen gegeben wurden, so haben 27,0 Prozent (34) der Befragten bei den geschilderten Verfolgungssituationen von einem Schaden, der in der Situation entstanden ist, berichtet. Das bedeutet, dass bei etwas mehr als jeder vierten Verfolgungssituation ein Schaden, egal welcher Art, entstanden ist. Dies ist im ersten Moment ein erschreckendes Ergebnis. Es sollte aber nicht außer Acht gelassen werden, dass dieses lediglich etwas über die Häufigkeit und nicht über die Qualität der Schäden aussagt. Beispielsweise ist eine Schürfwunde am Ellenbogen oder ein zerrissenes Hemd bereits ein Personen- bzw. Sachschaden im Sinne dieser Studie.

7.4.6 Gestellte Personen / Dauer der Situationen

Nur jeder vierte Flüchtende wurde bei der Verfolgung nicht gestellt. 73,0 Prozent (92) der Teilnehmer gaben an, dass der Täter im Rahmen der Verfolgung oder im Anschluss gestellt wurde. Zu den Gründen für die „nicht-erfolgreiche“ Verfolgungssituation geben die Ergebnisse aus Frage 15 Aufschluss. Demnach hat sich der Flüchtende in den meisten Fällen mit 56,8 Prozent (21) der Sichtweite der Beamte entzogen. In 18,9 Prozent (7) der Fälle haben die Beamten die Verfolgung aus Verhältnismäßigkeitsgründen abgebrochen.

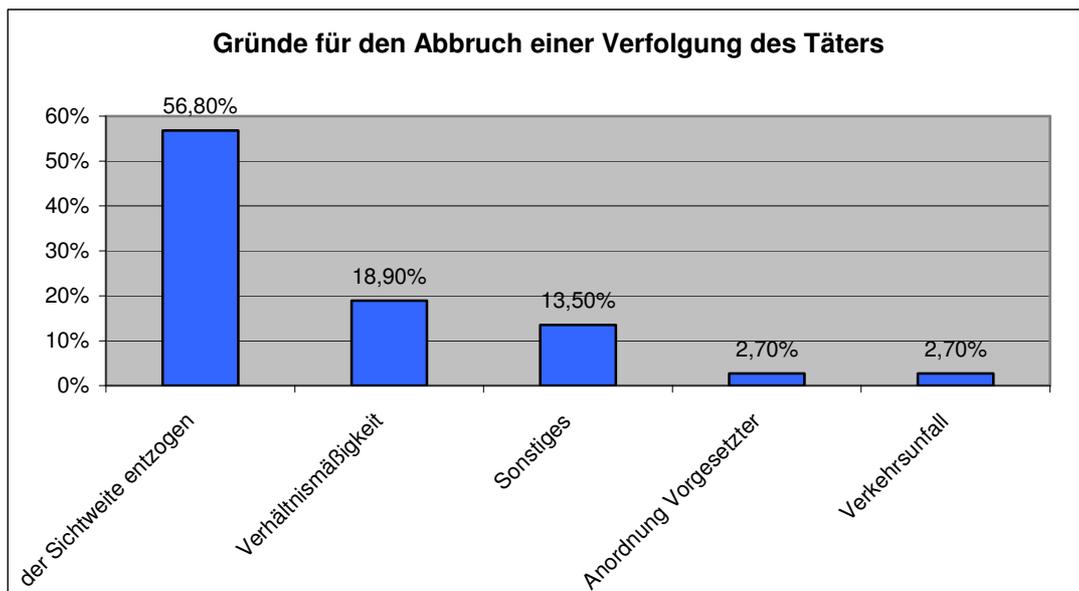


Abbildung 12: Gründe für den Abbruch einer Verfolgung des Täters. (n=37)

Lediglich in jeweils 2,7 Prozent (1) der Fälle wurde die Verfolgungssituation auf Anordnung eines Vorgesetzten oder durch einen Verkehrsunfall beendet.

In der Regel dauerten die Verfolgungssituationen nach Angaben der Umfrageteilnehmer bis zu fünf Minuten. 75,4 Prozent (95) der Befragten markierten die entsprechenden Antwortkategorien. Die meisten Polizeibeamten gaben an, dass die Situation eine Minute bis fünf Minuten lang andauerte: 39,7 Prozent (50). Bei 7,1 Prozent (9) der Befragten dauerte die Situation nur wenige Sekunden an. Länger als fünf Minuten waren lediglich 23,0 Prozent (29) der Situationen. Länger als zehn Minuten sogar nur noch 11,9 Prozent (15).

7.4.7 Aus- und Fortbildung

Die Auswertung der Fragen 17 und 18 weicht in gewisser Weise von der vorherigen Auswertungsmethode ab. Von den Befragten wurden bei diesen Fragen Antworten in Form von Zahlenwerten gegeben. Dabei wurde den Befragten eine Skala mit Antwortwerten von *1 -stimme voll zu-* bis *5 -stimme gar nicht zu-* präsentiert. (vgl. Diekmann 2012, S.240f.)

Bei Frage 17 sollten die Umfrage-Teilnehmer bewerten, ob sie sich bezogen auf Verfolgungssituationen im Hinblick auf die Kondition, das fahrerische Können, sowie die Ausstattung gut vorbereitet fühlen. Die Aussage war der-

art formuliert, dass ein niedriger Wert für eine gute Vorbereitung auf Verfolgungssituationen sprach.

39,7 Prozent (50) der Teilnehmer stimmten dabei überwiegend zu und 8,7 Prozent (11) stimmten sogar voll zu. Ein großer Anteil von 37,3 Prozent (47) bewerteten die Aussage neutral. 11,9 Prozent (15) stimmten überwiegend nicht zu und ein geringer Anteil von 1,6 Prozent (2) stimmte gar nicht zu.

Die Summe aller Antworten ergab einen Wert von 322, was bei 125 gültigen Einzelwerten einem Mittelwert von 2,58 entspricht. Dieser Mittelwert liegt somit zwischen den Likert-Werten *2 -stimme überwiegend zu-* und *3 -neutral-*. Der überwiegende Anteil der Teilnehmer ist also der Meinung eher gut, als schlecht auf derartige Verfolgungssituationen vorbereitet zu sein.

Bei Frage 18 sollten die Umfrage-Teilnehmer bewerten, ob sie der Meinung sind, dass die Aus- und Fortbildung in Bezug auf Verfolgungssituationen verbessert werden sollte. Die Aussage war hierbei derart formuliert, dass ein niedriger Wert für einen hohen Verbesserungsbedarf sprach.

31,7 Prozent (40) der Teilnehmer stimmten dabei überwiegend zu und 31,0 Prozent (39) stimmten sogar voll zu. Ein Anteil von 28,6 Prozent (36) bewertete die Aussage neutral. Ein geringer Anteil von 3,2 Prozent (4) stimmte überwiegend nicht zu und ein ebenfalls geringer Anteil von 4,0 Prozent (5) stimmte gar nicht zu. Die Summe aller Antworten ergab einen Wert von 268, was bei 124 gültigen Einzelwerten einem Mittelwert von 2,16 entspricht. Dieser Mittelwert liegt somit sehr nah an dem Likert-Wert *2 -stimme überwiegend zu-*. Der überwiegende Anteil der Teilnehmer ist also der Meinung, die Aus- und Fortbildung im Bereich der Verfolgungssituationen sei verbesserungswürdig.

Die Auswertung der Antworten auf Frage Nr.19 erfolgte analog der Auswertung von Frage Nr.9 mittels Häufigkeitsanalyse und Kategorienbildung. Folgendes Kreisdiagramm gibt einen Überblick über die am häufigsten genannten Antwortkategorien:

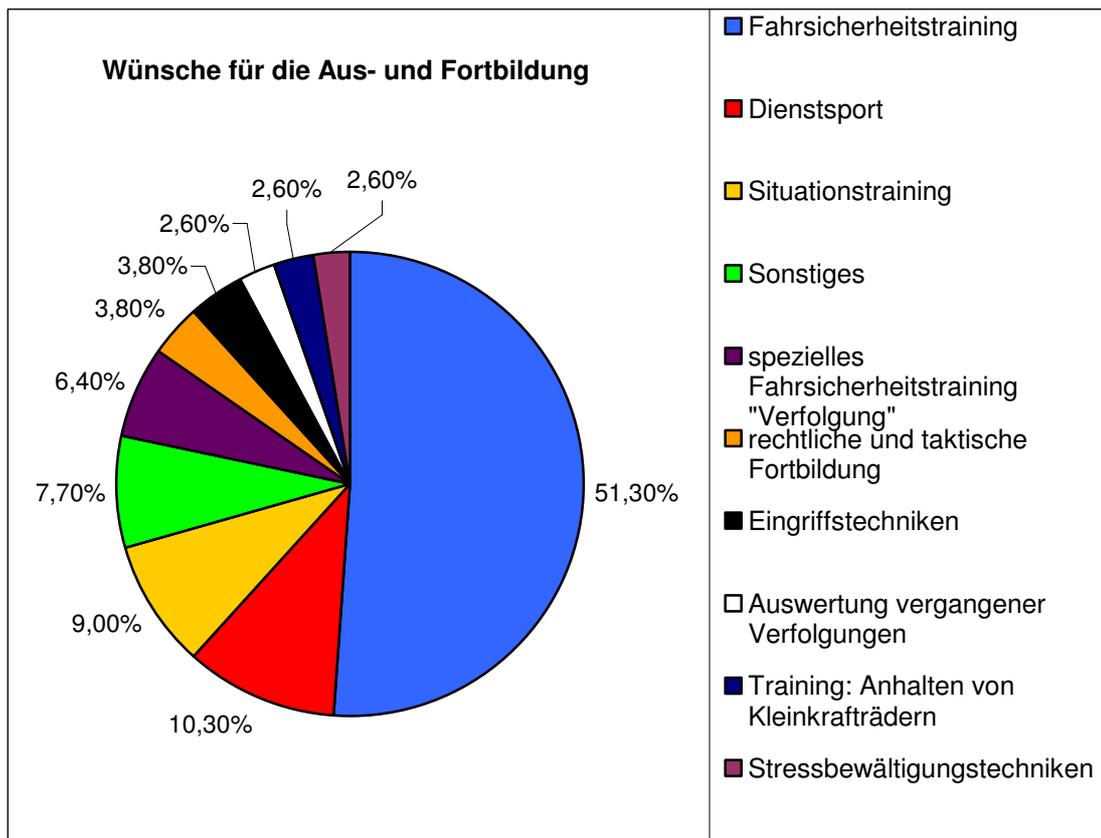


Abbildung 13: Mitarbeiterwünsche bzgl. der Aus- und Fortbildung im Bereich von Verfolgungssituationen. (n=78)

Es fällt sofort ins Auge, dass der Wunsch nach mehr Möglichkeiten an einem Fahrsicherheitstraining teilzunehmen, bei den Mitarbeitern am stärksten vertreten ist. 51,3 Prozent (40) der Befragten gaben demnach an, dass sie sich die Möglichkeit wünschen öfter an Fahrsicherheitstrainings teilnehmen zu können bzw. dass diese in einem regelmäßigen Tonus (einmal im Jahr) angeboten werden sollten. Es wurde immer wieder von kürzeren Intervallen und mehr Teilnehmerplätzen gesprochen. Ein Polizeibeamter merkte an, dass die Fahrsicherheitstrainings so realitätsnah wie möglich durchgeführt werden sollten, d.h. mit Fahrzeugen, die tatsächlich im Dienst genutzt werden und nicht mit „alten Gurken“. Auch das in diesem Zusammenhang genannte „spezielle Fahrsicherheitstraining für Verfolgungsfahrten“ spielte immerhin bei 6,4 Prozent (5) der Antworten eine Rolle.

An zweiter Stelle der häufigsten Antworten wurde der Dienstsport mit 10,3 Prozent (8) genannt. Hierbei wurde auch mehrfach angemerkt, dass es mehr Möglichkeiten geben sollte, Dienstsport zu treiben, um sich fit zu halten. Ein

Teilnehmer erwähnte an dieser Stelle, dass es dienstlich die Möglichkeit gäbe, sich einmal in der Woche sportlich zu betätigen. Sollte dies für alle Dienststellen zutreffend sein, besteht also oftmals der Wunsch diese Möglichkeit öfter als einmal pro Woche anzubieten. In diesem Zusammenhang lässt sich auch die Antwort eines anderen Teilnehmers anführen, der sich „geeignetes Schuhwerk für fußläufige Verfolgungen (Laufen/Sprinten)“ wünscht, da er die momentan vorhandenen Dienstschuhe als zu klobig ansieht.

An dritter Stelle ist noch das so genannte Situationstraining anzuführen, welches 9,0 Prozent (7) der Befragten als Wunsch für die künftige Aus- und Fortbildung angaben. Hierbei sollte es sich um realistische Rollenspiele handeln, in denen auch Verfolgungssituationen nachgespielt und im Anschluss nachbereitet werden können.

Eine Besonderheit unter den 78 Antworten zu dieser Frage stellte der Vorschlag eines Befragten dar, zum Training von Verfolgungsfahrten in der Aus- und Fortbildung neben den Fahrsicherheitstrainings auch Fahrsimulatoren einzusetzen, welche man auch aus anderen Bereichen, wie z.B. der Verkehrserziehung kennt.

7.4.8 Reflexartige Verfolgungssituationen

Frage 20 behandelte die so genannten reflexartigen Verfolgungen, bei denen Polizeibeamte eine Verfolgung aufnehmen, obwohl ein rationaler Grund für das Weglaufen des offenbar Flüchtenden nicht vorhanden ist. 68,3 Prozent (86) der Befragten gaben demnach an, dass sie bereits mindestens einmal die Erfahrung machten, dass ein Kollege reflexartig eine Verfolgung aufnahm. Vor dem Hintergrund der Gefahren, welche mit solch einer Verfolgung verbunden sind, ist dies ein sehr hoher Wert. Die Gefahren werden in diesen Fällen ohne eine Kosten-Nutzen-Analyse in Kauf genommen. Eine Prüfung der Verhältnismäßigkeit kann gar nicht erst erfolgen, da jegliche Informationen zum Grund der Flucht fehlen. Zu Frage 8 gaben 6,3 Prozent (8) der befragten Polizeibeamten an, dass es sich bei der letzten Verfolgungssituation um ein Weglaufen ohne Grund als Auslöser gehandelt hat. In

keinem dieser Fälle ist dabei Personenschaden entstanden. Lediglich in einem Fall wurden Einsatzmittel bzw. Uniformteile beschädigt. Es stellt sich an dieser Stelle die Frage, ob Polizeibeamte bei reflexartigen Verfolgungen auch größere Sachschäden oder gar Personenschäden in Kauf nehmen ohne eine Verhältnismäßigkeitsprüfung vornehmen zu können?

7.5 Bivariate Verteilungen

Im folgenden Abschnitt werden im Gegensatz zu der überwiegend univariaten Analyse in 7.4 zwei Variablen, auch Sachverhalte genannt, in Verbindung zueinander gesetzt. (vgl. Häder 2010, S.412 und Diekmann 2012, S.660) Laut Diekmann (2012, S.660) kann solch eine bivariate Verteilung zum Beispiel mithilfe einer Vier-Felder-Tabelle untersucht werden. Da im Folgenden jedoch mehr als jeweils zwei Antwortmöglichkeiten miteinander verglichen werden sollen, wurden zur Untersuchung der bivariaten Verteilungen in den meisten Fällen mithilfe von SPSS so genannte Kreuztabellen (Kontingenztabellen) erstellt, in denen sofort Häufigkeiten zwischen zwei Antwortwerten ersichtlich und miteinander verglichen werden können.

7.5.1 Abgebrochene Verfolgungen abhängig von Dienst erfahrung

Insgesamt haben lediglich 5,6 Prozent (7) der Befragten angegeben, dass die von ihnen zuletzt erlebte Verfolgungssituation aus Verhältnismäßigkeitsgründen abgebrochen wurde. Dies entspricht einem Anteil von 18,9 Prozent aller Verfolgungen im Laufe derer der Täter nicht gestellt werden konnte (n=37). Bei den sieben aus Verhältnismäßigkeitsgründen abgebrochenen Verfolgungssituationen handelte es sich ausschließlich um Verfolgungsfahrten, wobei die Täter, bis auf einen, ebenfalls alle motorisiert geflüchtet waren. Man könnte annehmen, dass Verfolgungsfahrten bei einem zu großen Gefahrenpotential eher von lebensälteren und erfahreneren Kollegen abgebrochen werden. Bei der durchgeführten Untersuchung hatten fünf der Kollegen, die einen Abbruch der Situation angaben, hingegen lediglich fünf bis acht Jahre Dienst erfahrung. Zieht man die drei Jahre Ausbildung/Studium ab, verbleiben zwei bis fünf Jahre. Lediglich zwei der Befragten wiesen 20 Jahre und mehr Dienst erfahrung auf. Es bleibt selbstverständlich ungewiss, welche Dienst erfahrung der jeweilige Streifenpartner der befragten Beamten aufwies.

Jedoch kann an dieser Stelle kein Zusammenhang zwischen Verfolgungsabbrüchen aus Gründen der Verhältnismäßigkeit und der Diensterfahrung erkannt werden. Aufgrund der äußerst geringen Teilmenge (n=7) wäre auch ein evtl. zu erkennender Zusammenhang statistisch sehr fragwürdig.

7.5.2 Eigener Fortbildungsstand in Abhängigkeit zum Lebensalter

In Frage 17 sollten die Umfrageteilnehmer ihren eigenen Fortbildungsstand beurteilen, indem sie auf einer Likert-Skala mit Werten von eins bis fünf bewerteten, wie gut sie sich in Bezug auf Verfolgungssituationen vorbereitet fühlen, u.a. konditionell und fahrerisch.

Zur Analyse der Abhängigkeit zum Lebensalter wurden vier Alterskategorien gebildet. (20er; 30er, 40er und 50plus) Sodann konnten dann die jeweiligen Mittelwerte ermittelt und diese sowohl untereinander als auch mit dem Gesamtmittelwert für Frage Nr.17 verglichen werden. Ein niedriger Wert steht dabei für einen guten Fortbildungsstand, höhere Werten hingegen für einen schlechteren Fortbildungsstand. Abbildung 14 listet die errechneten Mittelwerte auf:

	N	Spannweite	Minimum	Maximum	Summe	Mittelwert
Gesamt-Stichprobe:	125	4	1	5	322	2,58
20er-Alterskategorie:	25	3	1	4	71	2,84
30er-Alterskategorie:	52	4	1	5	132	2,54
40er-Alterskategorie:	26	3	1	4	67	2,58
50+-Alterskategorie:	21	4	1	5	50	2,38
Gültige Werte (Listenweise)	249					

Abbildung 14: Mittelwerte zum empfundenen Fortbildungsstand sortiert nach Alterskategorien.

Der Gesamtmittelwert beträgt dabei 2,58. Die Mittelwerte der 30er- und 40er-Alterskategorien liegen dabei mit 2,54 und 2,58 sehr nah an dem Gesamtmittelwert bzw. entsprechen diesem sogar. Der Mittelwert der 20er-Alterskategorie weicht mit 2,84 erkennbar vom Gesamtwert ab und spricht dafür, dass die jüngeren Befragten sich schlechter als die Gesamtstichprobe auf Verfolgungssituationen vorbereitet fühlen. Der Mittelwert in

der 50plus-Kategorie beträgt hingegen 2,38 und befindet sich somit unterhalb des Mittelwertes der Gesamt-Stichprobe. Im direkten Vergleich der jüngeren (20er-Kategorie) Befragten mit den älteren (50plus-Kategorie) Befragten ergibt sich so ein deutliches Gefälle von 2,84 zu 2,38 und damit eine Differenz der Werte von 0,46. Es lässt sich also festhalten, dass ein Zusammenhang zwischen Lebensalter und empfundenem Fortbildungsstand erkennbar ist. Ältere Polizeibeamte, welche an der Befragung teilgenommen haben, fühlen sich im Schnitt besser vorbereitet als jüngere. Es kann angenommen werden, dass erfahrenere Beamte sich aufgrund ihrer Diensterfahrung als besser fortgebildet einschätzen, was sich allerdings eher auf das fahrerische Können beziehen dürfte.

7.5.3 Reflexartige Verfolgungen in Abhängigkeit zur Erfahrung

Insgesamt wurde in Frage 8 von acht Befragten die Angabe gemacht, dass es sich bei der Verfolgungssituation um ein plötzliches Weglaufen ohne Grund als Auslöser gehandelt hat. Es könnte angenommen werden, dass Kollegen, welche mehr Diensterfahrung besitzen, weniger geneigt sind Personen, die ohne ersichtlichen Grund offensichtlich vor der Polizei flüchten, zu verfolgen. Aufgrund ihrer Diensterfahrung erscheint es möglich, dass diese die Situation evtl. besser als unerfahrene Kollegen beurteilen können, da sie wissen, dass die negativen Folgen einer Verfolgung ohne Rechtsgrundlage unangenehm sein können.

Bei der Auswertung wurde jedoch festgestellt, dass lediglich zwei der betroffenen acht Teilnehmer unter zehn Jahren Diensterfahrung aufwiesen (jeweils neun Jahre). Ein Teilnehmer konnte auf 14 Jahre Diensterfahrung zurückblicken, die restlichen fünf Teilnehmer hatten 20 Jahre und mehr Diensterfahrung (drei davon sogar über 35 Jahre). Die oben genannte Annahme kann also nicht mit Zahlen aus dieser Studie gestützt werden. Gänzlich unerfahrene Kollegen haben, laut ihren eigenen Angaben, zumindest bei der zuletzt erlebten Verfolgungssituation keine Person verfolgt, die grundlos geflüchtet ist. Auch die zwei Mitarbeiter mit jeweils neun Jahren Diensterfahrung können die Annahme nicht stützen, da auch unter den sehr erfahrenen Mitarbeitern das Merkmal „reflexartige Verfolgung“ aufgetreten ist.

7.5.4 Art der Flucht in Abhängigkeit zum Delikt

Es kann angenommen werden, dass bestimmte Delikte, auch eine spezifische Art und Weise der Flucht nahe legen. Zumindest in dem Merkmal motorisierte bzw. nicht motorisierte Flucht werden sich die Delikte unterscheiden. Bei der Auswertung der entsprechenden Kreuztabelle wurden folgenden Besonderheiten festgestellt:

		Frage 5:			Gesamt
		Auf welche Art erfolgte die Flucht des Täters:			
		mittels (Klein-)Kraftrad	mittels Pkw	zu Fuß	
Frage 9:	Diebstahlsdelikt	1	2	7	12
	Einbruchsdelikt	0	1	12	15
	Fahren ohne FE	11	3	0	17
Sollte der Flüchtende eine Straftat begangen haben:	KV-Delikt	0	0	8	9
	Raub	0	1	3	4
	Sachbeschädigung	0	0	4	4
Welche war das? (Freitextantwort)	Sonstiges	0	0	2	2
	Trunkenheitsfahrt	2	1	5	9
	Verstoß BtMG	0	1	3	5
	Vollstreckung HB	0	0	6	7
Gesamt		14	9	50	84

Abbildung 15: Auszug der Kreuztabelle: Art der Flucht in Abhängigkeit zum Delikt.

Bei der klassischen Verkehrsstraftat, dem Fahren ohne Fahrerlaubnis, fällt auf, dass die Flucht in 14 von 17 Fällen, d.h. mit 82,4 Prozent ausschließlich motorisiert erfolgte. Eine Besonderheit stellt hierbei die Flucht mittels Kleinkraftrad dar. Hier beträgt die Quote: 64,7 Prozent (11) aller Fluchtmittel. Der Pkw spielt bei diesem Delikt als Fluchtmittel keine große Rolle.

Bei den Einbruchsdelikten hingegen erfolgte in 12 von 15 Fällen und damit in 80,0 Prozent der Fälle die Flucht ausschließlich zu Fuß. Lediglich in einem Fall sind die Täter ausschließlich motorisiert geflüchtet.

Noch drastischer fällt dieses Bild bei den Körperverletzungsdelikten aus. In acht von neun angegebenen Verfolgungssituationen, d.h. in 88,9 Prozent der

Fälle, erfolgte die Flucht zu Fuß. Nur in einem Fall lag eine Kombination aus motorisierter und fußläufiger Flucht vor.

Bei den Diebstahlsdelikten flüchtete(n) in sieben von zwölf Fällen, d.h. in 58,3 Prozent der Fälle, der/die Täter ebenfalls ausschließlich zu Fuß. Lediglich in 25,0 Prozent (3) der Diebstahlsdelikte erfolgte die Flucht ausschließlich motorisiert. Hierbei handelte es sich auch als Auslösestraftat jeweils um einen Diebstahl von Kraftfahrzeugen.

Beim Raub fiel diese Quote sogar noch höher aus: In 75,0 Prozent (3) der Fälle flüchtete(n) der/die Täter zu Fuß. Lediglich in 25,0 Prozent und somit in einem Fall erfolgte die Flucht mittels Pkw.

Obwohl es sich bei der Trunkenheitsfahrt (§§ 315c, 316 StGB) ebenfalls um eine klassische Verkehrsstraftat handelt, erfolgte die Flucht in fünf von neun Fällen, d.h. zu 55,6 Prozent ausschließlich zu Fuß. Lediglich in 33,3 Prozent (3) erfolgte die Flucht ausschließlich motorisiert.

Die Flucht zu Fuß spielt also auch bei Verkehrsstraftaten wie der Trunkenheitsfahrt eine dominante Rolle. Sie wurde bei allen herausgestellten Besonderheiten bis auf die Delikte nach §21 StVG als häufigste Art der Flucht identifiziert. Detaillierter wird noch im folgenden Abschnitt 8.2 auf diese Thematik eingegangen werden.

7.5.5 Auslöser der Verfolgung in Abhängigkeit zur Tageszeit

Im Folgenden soll der Zusammenhang zwischen den Auslösern der Verfolgungssituation und der Tageszeit untersucht werden. Betrachtet man die entsprechende Kreuztabelle, so fallen insbesondere zwei Werte auf. Zum einen fällt die Häufigkeit für begangene Straftaten als Auslöser in der Nachtzeit mit 27,0 Prozent am Gesamtanteil besonders hoch aus. Zum anderen fällt der Anteil der allgemeinen Verkehrskontrollen zur Nachmittagszeit bzw. am Abend mit 13,5 Prozent ebenfalls besonders hoch aus. Beide Tageszeiten haben jedoch als Antwortmöglichkeiten in der Gesamtbetrachtung in etwa gleiche Werte erhalten. Somit wäre auch bei den Auslösern mit einer in etwa ähnlichen Verteilung zu rechnen. Dem ist jedoch nicht so. Beide angesprochenen Abhängigkeiten fallen jeweils in etwa doppelt so hoch aus und

sprechen damit für eine Signifikanz der entsprechenden Auslöser zu den beschriebenen Tageszeiten.

Es lässt sich also festhalten, dass Straftaten als Auslöser für Verfolgungssituationen besonders zur Nachtzeit und allgemeine Verkehrskontrollen besonders nachmittags und abends auftreten.

7.6 Auswertung der qualitativen Frage

Dieser Abschnitt behandelt die von den Umfrageteilnehmern getätigten Antworten auf die qualitative Frage Nr.21. Bei dieser Frage sollten die Teilnehmer Angaben zu einer Verfolgungssituation machen, die innerhalb der PI oder der PD einen großen Bekanntheitsgrad aufweist. Dabei kam es nicht darauf an, ob die Teilnehmer diese Situation selbst erlebten. Für eine Beantwortung war es ausreichend, dass ihnen diese Geschichten erzählt wurden oder sie anderweitig davon erfuhren.

20 der 126 Polizeibeamten, die an der Umfrage teilgenommen haben, nutzten die Möglichkeit der Freitextantwort und skizzierten kurz und stichwortartig eine Verfolgungssituation, von der sie der Meinung waren, dass sie einen gewissen Bekanntheitsgrad aufweise.

Bei der ersten Durchsicht der 20 Antworten konnte festgestellt werden, dass es sich bei acht geschilderten Situationen um Mehrfachnennungen handelte. Bei den verbleibenden zwölf Schilderungen konnten keine Übereinstimmungen festgestellt werden, so dass davon ausgegangen werden kann, dass es sich hierbei um zwölf unterschiedliche Situationen handelt. In ungefähr der Hälfte der geschilderten Situationen spielte die fußläufige Verfolgung eine Rolle. Bei den Mehrfachnennungen handelt es sich dabei um drei unterschiedliche Situationen. Anhand von Schlüsselbegriffen wurden diese erkannt und sollen nun einzeln vorgestellt werden.

7.6.1 Der Mann in Frauenkleidern

Ein u.a. mit Perücke als Frau verkleideter Mann entzog sich einer Verkehrskontrolle durch Flucht. Daraufhin entwickelte sich eine Verfolgungsfahrt an der mehrere Streifenwagenbesatzungen beteiligt waren. Im Laufe dieser Verfolgungsfahrt rammte der Fahrer des flüchtenden Pkw mehrmals einen ne-

ben ihm fahrenden Streifenwagen. Daraus ergab sich ein Verkehrsunfall zwischen einem beteiligten Polizeifahrzeug und dem Pkw des Flüchtenden. Der Pkw des Flüchtenden wurde zum Stillstand gebracht, so dass Polizeibeamte an das Fahrzeug herantreten konnten. In diesem Moment versuchte sich der verkleidete Mann allerdings wieder der Kontrolle zu entziehen, indem er davon fahren wollte. In diesem Zusammenhang gab es durch einen Polizeibeamten eine Schussabgabe auf einen Reifen des Pkw des Flüchtenden. Es gelang den Polizeibeamten den Fahrzeugführer unter Gewaltanwendung aus dem Pkw zu ziehen und diesen festzunehmen.

Im Nachgang stellte sich heraus, dass der auf den Reifen abgegebene Schuss als Querschläger den Kühler eines Streifenwagens getroffen hatte. Ebenso erfuhren die Beamten, dass der verkleidete Mann, der unter Alkoholeinfluss stand, offensichtlich psychisch krank war und auffallen wollte, um im Anschluss durch einen Polizeibeamten erschossen zu werden.

7.6.2 Stundenlange Verfolgung durch den Schnee

Eine weitere Situation beschreibt eine fußläufige Verfolgung osteuropäischer Einbrecher. Diese wurden, nachdem sie bei der Tatausführung entdeckt wurden, über mehrere Stunden durch einen Wald und verschiedene Ortschaften verfolgt. Bei der Verfolgung verletzte sich ein eingesetzter Polizeibeamter. In der Zwischenzeit konnte aufgrund zurückgelassener Gegenstände Diebesgut weiteren Einbruchsdelikten zugeordnet werden. Da die Täter auf ihrer Flucht Spuren im frischen Schnee hinterließen, konnte einer der Täter nach ca. acht bis zehn Kilometer langer Verfolgung durch einen Polizeibeamten gestellt und festgenommen werden. Der andere Täter wurde hingegen nicht aufgegriffen. Der Festgenommene wurde allerdings kurz darauf gegen eine von der Staatsanwaltschaft angeordnete Sicherheitsleistung in Höhe von 80 Euro wieder aus der Haft entlassen.

7.6.3 Landesübergreifende Verfolgungsfahrt aus NRW

Die dritte Situation handelt von einem Pkw der durch Polizeibeamte aus Nordrhein-Westfalen über die BAB verfolgt wurde. Die kilometerlange Verfolgungsfahrt führte über die Landesgrenze hinweg in das benachbarte Bundesland Rheinland-Pfalz. Teils erfolgte die Flucht auf der BAB entgegen der

Fahrtrichtung. Die hierbei eingesetzten Streifenwagen fuhren dabei weiter dem Flüchtenden, ebenfalls entgegen der Fahrtrichtung, hinterher. Nach einem Verkehrsunfall floh der Fahrer weiter zu Fuß. Es erfolgte eine Schussabgabe durch einen Polizeibeamten und nach der Beteiligung von zahlreichen weiteren Einsatzmitteln inklusive eines Polizeihubschraubers konnte der Flüchtende schließlich im Bereich der PD Mayen gestellt und festgenommen werden. Der Grund für die Flucht war ein auf den Flüchtenden ausgestellt Haftbefehl.

7.6.4 Analyse der Situationen

Bei der ersten beschriebenen Verfolgungssituation handelt es sich um eine reine Verfolgungsfahrt, die zweite Situation stellt eine Verfolgung zu Fuß dar und bei der dritten handelt es sich um eine Mischform aus Verfolgungsfahrt und fußläufiger Verfolgung. Allen drei dargestellten Situationen ist jedoch gemeinsam, dass man sie als außergewöhnlich bezeichnen kann. Unter 7.4.5 wurde festgestellt, dass Personen- oder Sachschäden bei derartigen Verfolgungssituationen eher eine Seltenheit sind. In allen drei beschriebenen Situationen ist hingegen Sach-, sowie Personenschaden entstanden. Darüber hinaus ist zudem jeweils etwas passiert, was ebenfalls nicht dem Regelfall einer Verfolgungssituation entspricht:

In der ersten Situation sind es in jedem Fall das Rammen des Streifenwagens, sowie die Schussabgabe des Beamten. Besonders prägnant wird die Situation dadurch, dass der männliche Flüchtende sich als Frau verkleidete und im Nachhinein angibt, dass er durch einen Polizeibeamten erschossen werden wollte.

Genauso nicht alltäglich ist in der zweiten Situation die Tatsache, dass die fußläufige Verfolgung mehrere Stunden andauerte und einige Kilometer weit führte. Für die betroffenen Polizeibeamten wurde diese Situation darüber hinaus besonders einprägsam, da der festgenommene Täter nach der Zahlung einer geringen Sicherheitsleistung sofort wieder in die Freiheit entlassen wurde und dies obwohl dem Täter Einbrüche zugeordnet werden konnten und ein Polizeibeamter durch die Situation verletzt wurde.

Der dritte Fall ist neben der Schussabgabe wieder durch ein besonders gefahrenträchtiges Verhalten gekennzeichnet, nämlich der Flucht als Geister-

fahrer über die BAB, bei der die verfolgenden Beamten ebenfalls als Geisterfahrer auf der BAB dem Flüchtenden hinterherfahren.

Die Befragten betonten teilweise, dass die Situationen „schon Jahre“ her seien. Auch aufgrund dessen kann davon ausgegangen werden, dass die Ereignisse so besonders waren, dass die befragten Polizeibeamten sich auch noch nach Jahren an diese erinnerten.

Auch in nahezu allen anderen geschilderten, jedoch nur jeweils einmal genannten Situationen, handelte es sich um besonders gefahrenträchtiges Verhalten des Flüchtenden und zum Teil auch der verfolgenden Polizeibeamten. Es wurde(n) geschossen, Fahrzeuge gerammt, aus einem fahrenden Fahrzeug gesprungen sowie sogar auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung gefahren. Ebenso ist in nahezu allen Sachverhalten entweder Sach- oder Personenschaden entstanden. Es wurde auch von einer unter 7.4.8 und 7.5.3 bereits beschriebenen so genannten reflexartigen Verfolgung, die mit Zwang beendet wurde, berichtet, bei der der offensichtlich Flüchtende lediglich nicht seinen Zug verpassen wollte!

Bis auf drei der geschilderten Situationen, konnten in allen anderen Situationen der oder die Täter gestellt und festgenommen werden. Eine Ausnahme stellten auch zwei Schilderungen dar, in denen jeweils eine besonders witzige Verfolgungssituation beschrieben wurde.

Es fällt auf, dass die geschilderten Situationen Ähnlichkeiten mit den in der Einleitung erwähnten Situationen und Schlagzeilen aufweisen. Dies ist ein Hinweis darauf, dass solche Situationen tatsächlich auftreten, aber es sich hierbei, wie bereits beschrieben, um wenige Besonderheiten handelt, die nicht alltäglich sind. Sie führen dazu, dass es unter den Polizeibeamten eine *Art Mythos der Verfolgungssituationen* gibt.

8 Kritische Diskussion der Ergebnisse

Dieses Kapitel nutzt die im vorangegangenen Abschnitt durchgeführten Analysen und dargestellten Ergebnisse, um eine Aussage zur Repräsentativität zu treffen und zum anderen vor allem dazu, die im Abschnitt 4 formulierten Hypothesen zu diskutieren.

8.1 Diskussion der Repräsentativität

Bei Markt- und Meinungsforschungsinstituten wird oft von so genannten repräsentativen Stichproben gesprochen. (Diekmann 2012, S.430) Wie unter 7.3 schon ausführlich dargestellt wurde, ist zu Beginn dieser Studie keine Stichprobenziehung erfolgt, sondern es wurde eine Totalerhebung durchgeführt. Hierbei können jedoch alle Teilnehmer, die einen Fragebogen ausfüllten, als eine Stichprobe verstanden werden. Denn eine Stichprobe ist immer eine Teilmenge der Grundgesamtheit. Zu Beginn des Forschungsvorhabens sollte es Ziel sein, für eine wünschenswerte Repräsentativität eine möglichst hohe Rücklaufquote zu erreichen. Die unter 7.1 dargestellte Rücklaufquote von 53,6 Prozent bedeutet, dass mehr als die Hälfte aller Wachdienstmitarbeiter der PD Mayen an der Umfrage teilnahmen. Es stellt sich die Frage ob diese 126 Mitarbeiter den gesamten Wachdienst der PD repräsentieren. Ein Abgleich der Ergebnisse zu Alter, Geschlecht und Diensterfahrung mit Personaldaten der PD Mayen konnte leider aufgrund der bereits erwähnten Problematik nicht erfolgen.

Dafür dass die 126 Befragten die Gesamtheit aber repräsentieren, spricht vor allem die Tatsache, dass Befragte in allen Altersklassen teilnahmen und damit auch die gesamte Bandbreite der Diensterfahrung (vier bis 44 Jahre) vertreten war. Aber auch die Geschlechterverteilung von 75 zu 25 Prozent, was für Polizeidienststellen oder Polizeibehörden in der heutigen Zeit als durchaus realistisches Geschlechterverhältnis anzusehen ist, spricht für eine repräsentative Verteilung.

8.2 Hypothesenverifizierung / -falsifizierung

Im Folgenden werden mithilfe der bereits festgestellten Ergebnisse alle sechs zuvor formulierten Hypothesen diskutiert und als Ergebnis entweder bekräftigt oder aber falsifiziert.

8.2.1 Hypothese 1: Verfolgungssituationen als seltene Ereignisse

Das Einsatzaufkommen der Polizeidirektion Mayen zu ermitteln, ist vollumfänglich nicht möglich, da die Direktion über kein so genanntes *Einsatzleitsystem* verfügt, in dem alle Einsatzanlässe des Wachdienstes protokolliert werden. Anhand der absoluten Zahlen der im Auswertzeitraum in der PD Mayen registrierten Straftaten, sowie der in diesem Zeitraum registrierten Verkehrsunfälle lässt sich eine grobe Tendenz aufzeigen, anhand derer die Hypothese zu messen ist.

In dem Auswertzeitraum vom 09.11.2012 bis zum 10.11.2013 wurden im Bereich der PD Mayen 14.326 Straftaten und 8.207 Verkehrsunfälle registriert und aufgenommen.³¹ Zu diesen 22.533 Fällen polizeilichen Tätigwerdens kommen noch zahlreiche Einsatzanlässe hinzu, in denen die Polizei weder eine Strafanzeige noch einen Verkehrsunfall aufgenommen hat. Der errechnete Mittelwert aus Frage Nr.3 beträgt 3,08 Verfolgungssituationen pro Mitarbeiter und Jahr. Hochgerechnet auf 235 Wachdienstmitarbeiter ergibt dies eine Gesamtzahl an Verfolgungssituationen von 723,8. Bedenkt man dabei, dass im Regelfall mindestens zwei Beamte an einer solchen Situation beteiligt sind, ergibt sich eine optimistisch geschätzte Anzahl von 362 Verfolgungssituationen in der PD Mayen pro Jahr. Diese Zahl dürfte eher noch zu hoch angesetzt sein, da viele Verfolgungen stattfinden, an denen auch mehr als zwei Beamte beteiligt sind. In Relation zu den o.a. Zahlen entspricht dies gerade einmal einem Wert von 1,6 Prozent am gesamten Unfall- und Straftatenaufkommen der PD. Die relative Häufigkeit wird allerdings noch viel niedriger sein, wenn man bedenkt, dass die Zahl aller Einsatzanlässe noch wesentlich höher als 22.533 ist.

³¹ E-Mail der Direktionsleitung PD Mayen vom 17.12.2013

Die Angaben der Befragten und die errechneten Zahlen sprechen also dafür, dass eine Verfolgungssituation (motorisiert oder fußläufig) ein durchaus seltenes Ereignis gemessen am Gesamtaufkommen ist.

8.2.2 Hypothese 2: Dunkelfeld in der Dokumentation

Im Auswertezeitraum haben sich in allen fünf Polizeiinspektionen insgesamt 62 Verfolgungsfahrten zugetragen, die im Nachgang schriftlich dokumentiert wurden.³² Nach dem Ergebnis aus Frage 6 beträgt der Anteil an zumindest zum Teil motorisiert durchgeführten Verfolgungen 62,7 Prozent an allen angegebenen Verfolgungssituationen. Berechnet man anhand dieses Wertes und mithilfe der Anzahl der wahrscheinlich stattgefundenen 362 Verfolgungssituationen insgesamt die Anzahl der Verfolgungsfahrten, so erhält man einen Wert von 227 Verfolgungsfahrten (motorisiert), die sich vermutlich innerhalb eines Jahres zutragen. Die protokollierten 62 Verfolgungsfahrten stellen lediglich 27,31 Prozent Anteil dar. Dies spricht dafür, dass auch aufgrund etwaiger Ungenauigkeiten in der unter 8.2.1 durchgeführten Berechnung ein Großteil der Verfolgungsfahrten nicht dokumentiert wird, weil der Flüchtende sich z.B. sehr schnell der Sichtweite der Beamten entzogen hat und keine Ermittlungshinweise bestanden. Es kann somit von einem großen Dunkelfeld von Verfolgungsfahrten in der Dokumentation ausgegangen werden. Die Hypothese wird insofern durch die Ergebnisse bekräftigt.

8.2.3 Hypothese 3: Große Personen- oder Sachschäden

Es wurde ausgehend von der Masse der Berichterstattungen in der Presse angenommen, dass bei Verfolgungsfahrten bzw. Verfolgungssituationen im Allgemeinen in den meisten Fällen Personen- oder Sachschäden entstehen. Unter 7.4.5 wurde statistisch gezeigt, dass dies auf die Verfolgungssituationen in der PD Mayen nicht zutrifft. In 73,0 Prozent der geschilderten Situationen ist jeglicher Schaden ausgeblieben. Auch bei den zu 27,0 Prozent angegebenen Schäden handelte es sich aller Voraussicht nach nicht um gravierende Schäden. In dem o.a. Untersuchungszeitraum sind in den Polizeiinspektionen der PD Mayen nämlich lediglich zwei FuStKw durch Verfolgungsfahrten beschädigt worden. Dabei entstanden Sachschäden in Höhe von

³² E-Mail der Direktionsleitung PD Mayen vom 17.12.2013

1572 Euro und 3265 Euro. In Anbetracht der Tatsache, dass heutzutage bei einem Mittelklassefahrzeug bereits der Austausch und das Lackieren eines Stoßfängers bis zu 1500 Euro kosten, sind diese angegebenen Schadenssummen eher als geringe Sachschäden einzuordnen. Daneben sind auch zum Teil Eigentum des Beamten (Armbanduhren, Brillen etc.) und Uniformteile beschädigt worden. Diese Gegenstände sind auch eher als kleinere Sachschäden anzusehen.

Bei den registrierten Verfolgungsfahrten sind nach Auskunft der Direktionsleitung zudem keine Personenschäden entstanden. In der Gesamtbetrachtung lässt sich die o.a. These also falsifizieren, denn es ließ sich in dieser Studie nicht nachweisen, dass Verfolgungssituationen in den meisten Fällen in Personen- und/oder Sachschäden münden. Das Gegenteil war der Fall. Die meisten Verfolgungssituationen, auch die Verfolgungsfahrten, enden ohne jeglichen Schaden. Die Berichterstattungen in der Presse sind eher als die Darstellung von Ausnahmefällen anzusehen.

8.2.4 Hypothese 4: Geringe Bedeutung von Verfolgungen zu Fuß

Es wurde angenommen, dass Verfolgungssituationen, die fußläufig erfolgen, extrem selten sind. Unter 7.4.2 wurde jedoch herausgefunden, dass Situationen, bei denen die Verfolgung ausschließlich zu Fuß erfolgt, mit 35,7 Prozent einen großen Gesamtanteil darstellen und kurz hinter den motorisierten Verfolgungsfahrten mit 41,3 Prozent liegen. Zudem spielt die fußläufige Verfolgung auch bei Mischformen der Art der Verfolgung eine Rolle. In 21,4 Prozent der Fälle erfolgte die Verfolgung motorisiert und fußläufig. Demnach sind Situationen, in denen die Polizei die Verfolgung zu Fuß aufnimmt nicht selten, sondern stellen einen großen Anteil gemessen am Gesamtaufkommen dieser Situationen dar. Die Hypothese gilt also als falsifiziert.

8.2.5 Hypothese 5: Auslöser meist schwerwiegende Straftaten

Es wurde angenommen, dass Personen, die sich der Polizei durch Flucht entziehen und die damit verbundene Gefahr in Kauf nehmen, dies meistens aufgrund einer hohen Straferwartung tun. Unter 7.4.3 wurde jedoch gezeigt, dass Straftaten zwar mit 52,4 Prozent den größten Anteil an den Auslösern für Verfolgungssituationen darstellen, es sich aber in den meisten Fällen da-

bei um Verkehrsdelikte oder andere Delikte mit einer geringen Strafandrohung handelt. In lediglich 4,8 Prozent der erlebten Situationen, handelte es sich als Auslösestraftat um ein Verbrechen (Raub). Den größten Anteil stellten die Verkehrsstraftaten mit über 30 Prozent dar. Hypothese 5 ist somit auch als falsifiziert anzusehen, denn die Auslöser für Verfolgungssituationen sind meist keine schwerwiegenden Straftaten, sondern so genannte Alltagskriminalität oder Verkehrsstraftaten.

8.2.6 Hypothese 6: Mythos Verfolgungsfahrt

Im Abschnitt 7.6 wurde festgestellt, dass innerhalb der untersuchten Polizeibehörde viele verschiedene Geschichten über sich zugetragene Verfolgungssituationen im Umlauf sind. Bei fast allen dargestellten Geschehnissen „gewinnt“ die Polizei als Organisation und die Täter werden gestellt. Teilweise entsteht dabei Personen- und Sachschaden. Aber gerade das macht die Geschichte so interessant. Es handelt sich in nahezu allen Fällen um eine große Gefahr, die mehr oder weniger erfolgreich abgewehrt wurde. Auch aus diesem Grund, sind solche Anekdoten innerhalb der Polizeidienststellen oder der Behörde bekannt geworden. Selbst junge Polizeibeamte mit geringer Diensterfahrung kennen diese Geschichten und können von diesen berichten und das teilweise mit einem großen Detailwissen. Wenn auch Verfolgungssituationen gemessen am gesamten Einsatzaufkommen ein eher nebensächliches Ereignis darstellen, scheinen die Geschichten von den herausragenden Situationen doch eine große Rolle innerhalb der Organisation zu spielen. Die Hypothese 6 kann demnach insofern bekräftigt werden, dass es einen Mythos von Verfolgungsfahrten gibt, in dem besonders gefahrenträchtige Situationen in den Köpfen und Erzählungen der Beamten weiterleben.

9 Beantwortung der die Forschung leitenden Frage

Im dritten Kapitel der vorliegenden Arbeit wurde die forschungsleitende Frage wie folgt formuliert:

Welchen Stellenwert haben motorisierte bzw. nicht motorisierte Verfolgungssituationen und deren Folgen im polizeilichen Alltag?

Die Ergebnisse der zugrunde liegenden Studie, sowie die Diskussion der aufgestellten Hypothesen führen zu folgender Beantwortung dieser Frage:

Es liegt auf der Hand, dass die errechneten Zahlen zur Häufigkeit nicht für einen zahlenmäßig hohen Stellenwert von Verfolgungssituationen im polizeilichen Alltag sprechen. Man kann Verfolgungssituationen ganz gleich welcher Art, nicht als einen Kern polizeilicher Arbeit, wie zum Beispiel die Verkehrsunfallaufnahme, bezeichnen. Von einem absoluten Ausnahmefall zu sprechen, wäre aber ebenso undifferenziert wie falsch. Verfolgungssituationen sind den Ergebnissen dieser Studie zu Folge seltene Ereignisse, die allerdings zu jeder Zeit und an jedem Ort jedem Polizeibeamten begegnen können. Das gilt für Verfolgungsfahrten, aber auch in gleichem Maße für fußläufige Verfolgungen, die laut dieser Studie in etwa gleich häufig auftreten und damit unter den Verfolgungssituationen eine große Rolle spielen.

Auch wenn Schäden in den meisten Fällen ausbleiben, können solche Situationen äußerst gefährlich werden und auch tragisch enden. Aus diesem Grund spielen Verfolgungssituationen trotz der geringen Wahrscheinlichkeit ihres Auftretens eine große Rolle für jeden Polizeibeamten, der im Streifen-dienst tätig ist.

10 Gütekriterien der Messung

Die Gütekriterien Objektivität, Reliabilität und Validität sind Dispositionen, denen ein als Messinstrument genutzter Fragebogen soweit wie möglich entsprechen muss. (Diekmann 2012, S.437) Diese drei Kriterien sollen im Folgenden in Bezug auf die durchgeführte Untersuchung beleuchtet werden.

10.1 Objektivität

Bei der Objektivität wird zwischen Durchführungs- und Auswertungsobjektivität unterschieden. (Diekmann 2012, S.249)

Diekmann ist der Meinung, dass bei quantitativen Erhebungsmethoden die Auswertungsobjektivität, abgesehen von Kodierfehlern, im Normalfall maximal ist. (2012, S.249) Da bei der zugrunde liegenden Untersuchung eine quantitative Erhebungsmethode angewendet wurde und auf eine Kodierung

fast gänzlich verzichtet werden konnte (siehe 7.2), kann die Auswertungsobjektivität als gegeben angesehen werden. Die Durchführungsobjektivität ist davon abhängig, „in welchem Ausmaß die Ergebnisse unabhängig sind von der jeweiligen Person, die das Messinstrument anwendet.“ (Diekmann 2012, S.249) Der standardisierte Fragebogen wurde den Befragungsteilnehmern in Form eines EDV-gestützten Formulars präsentiert. Somit müsste jede Person, die diese Untersuchung in dieser Form noch einmal durchführen würde, im selben Zeitraum mit derselben Stichprobe identische Ergebnisse erhalten. Somit liegt auch die Durchführungsobjektivität und hiermit Objektivität in der Untersuchungsmethode vor.

10.2 Reliabilität

Die Zuverlässigkeit eines Messinstruments und somit auch des verwendeten Fragebogens, ist ebenfalls ein wichtiges Gütekriterium. Im Vergleich zu der bereits angesprochenen Objektivität geht es in diesem Punkt darum, ob der Fragebogen bei mehreren Anwendungen dieselben Ergebnisse liefern wird. Sprich: „Die *Reliabilität* eines Messinstruments ist ein Maß für die Reproduzierbarkeit von Messergebnissen.“ [Hervorhebung im Original] (Diekmann 2012, S.250) Grundsätzlich lassen sich drei Methoden unterscheiden, um die Reliabilität zu bestimmen. (Diekmann 2012, S.250) Eine *Itemkonsistenzanalyse* kann für die vorliegende Studie nicht durchgeführt werden, da ein Korrelationskoeffizient aufgrund der wenigen numerischen Antworten nicht aussagekräftig formuliert werden konnte.

Bei den anderen beiden Methoden müsste die Umfrage entweder zeitgleich mit einem anderen Messinstrument durchgeführt werden (Paralleltest-Methode) oder der zugrunde liegende Fragebogen wird nach einer bestimmten Zeit noch einmal verwendet, um dieselbe Befragung mit demselben Messinstrument noch einmal durchzuführen. (Test-Retest-Methode) Bei diesen beiden Methoden wird im Anschluss die Korrelation zwischen den jeweiligen Einzelergebnissen verglichen. (Diekmann 2012, S.250)

Da beide Methoden zur Bestimmung der Reliabilität sehr zeitaufwendig sind und auch für die Befragten eine zusätzliche Belastung darstellen, wurde auf eine sorgfältige Prüfung der Reliabilität verzichtet, was zu Folge hat, dass

keine Aussage zur Reliabilität des verwendeten Fragebogens getroffen werden kann.

10.3 Validität

Das Ziel einer jeden Entwicklung eines Messinstruments innerhalb der empirischen Sozialforschung sollte es sein, ein valides Messinstrument zu konstruieren. (Diekmann 2012, S.256) Die bereits angesprochene Objektivität, und die Reliabilität sind dabei als Voraussetzung für die Validität anzusehen. (Diekmann 2012, S.261)

Da auch bei der Validität wieder verschiedene Arten unterschieden werden, soll an dieser Stelle lediglich auf die so genannte Konstruktvalidität eingegangen werden. Damit „wird die Aufmerksamkeit auf die Brauchbarkeit von Messinstrumenten für die Entwicklung von Theorien gelenkt.“ (Diekmann 2012, S.258) Wie bereits unter 8.2 gezeigt, konnten mithilfe der Ergebnisse des Fragebogens Hypothesen bekräftigt bzw. widerlegt werden. Daraus lassen sich Theorien entwickeln, welche durch weitere Forschung untersucht werden können, um somit auch die Validität des zugrunde liegenden Fragebogens zu belegen. Abschließend kann aber auch die Validität nicht mit Sicherheit festgestellt werden, da zu ihrer Überprüfung zum einen das bereits unter 2.4 erwähnte Zahlenmaterial aus anderen ähnlichen Studien fehlt und zum anderen eine solche Überprüfung den Rahmen dieser Masterarbeit sprengen würde. Dennoch kann diese nicht erfolgte Überprüfung der Validität und auch eine Prüfung der Reliabilität als Anregung für daran anknüpfende Forschung verstanden werden.

11 Verfolgungen im Lichte der „Cop Culture“

Die Veröffentlichung der Dissertation des Soziologen und Polizeiforschers Rafael Behr mit dem Namen *Cop Culture - Der Alltag des Gewaltmonopols* im Jahr 2000 führte im Laufe der vergangenen Jahre dazu, dass man sich, insbesondere innerhalb der deutschen Polizeiführung, mit dem Thema einer so genannten Polizistenkultur auseinandersetzte. Auch in den mittleren bzw. unteren Führungsebenen bestätigte man zum Teil die Sicht Behrs. Allerdings

stieß seine Untersuchung auch vielfach auf Kritik, gerade in den Reihen der Polizeipraktiker ohne Führungsfunktion. (Behr 2008a, S.10)

Auch in den Ergebnissen der vorliegenden Studie lassen sich eindeutige Hinweise darauf finden, dass eine Cop Culture innerhalb der deutschen Polizei existiert und die von Behr gemachten Erfahrungen nicht nur auf die hessische Polizei zutreffen. (Behr 2008a, S.10) Deshalb widmet sich der folgende Abschnitt den Ergebnissen der zugrunde liegenden Studie aus dem Blickwinkel der so genannten Cop Culture.

11.1 Cop Culture und Polizeikultur

Um zu verstehen, was eine Polizistenkultur (Cop Culture) im Gegensatz zu einer Polizeikultur überhaupt ausmacht, werden zunächst einige Ausführungen zu den Inhalten und Unterschieden dieser beiden Kulturen gemacht. Besonders treffend formuliert Behr (2008a, S.25) diese in seinem Werk mit folgenden zwei Sätzen: "Cop Culture ist die gelebte Kultur der handarbeitenden Polizisten. Sie konkurriert mit der mehr oder weniger offiziellen Polizeikultur, die sich neuerdings in *Leitbildern* zeigt, die sich einpassen *in die bürokratische Organisation* der Polizei." [Hervorhebung im Original] Die Polizeikultur umfasst dabei die Gesamtheit aller Handlungen, Verhaltensweisen, Symbole oder auch Rituale, welche von Normen, Orientierungsmustern oder auch beispielsweise von Leitbildern bestimmt werden. (Ahlf 2000, S.100) Behr bezeichnet dabei die Polizeikultur als die Welt des Vordenkens in der Polizei und vergleicht damit die Cop Culture als die Welt des Intervenierens. Er nennt diese Ambivalenz auch „Diskrepanz zwischen Sein und Sollen“. (Behr 2006, S.20) Besonders einfach lässt sich diese Diskrepanz bzw. das Aufeinandertreffen von Polizeikultur und Cop Culture an einem Beispiel aus der Einleitung dieser Arbeit beschreiben: Die erwähnte Verfolgungsfahrt nimmt einen höchstgefährlichen Verlauf, denn die beteiligten Streifenfahrzeuge werden von dem Flüchtigen gerammt. Die Einsatzleitstelle als weisungsbefugte Instanz bricht die Verfolgungsfahrt daraufhin ab. Die Streifenbeamten ignorieren diese Anweisung und verfolgen den Flüchtigen dennoch weiter, um ihn kurze Zeit später auch erfolgreich stellen zu können. Die Beamten der Einsatzleitstelle stellen in dieser Situation die Vertreter der Polizeikultur dar. Sie vertreten einschlägige Vorschriften und Dienstanwei-

sungen zum Thema Verfolgungsfahrten und versuchen diese auch durchzusetzen, indem sie den Streifenbeamten die Anweisung geben die Verfolgungsfahrt abubrechen. Die Streifenbeamten (*street cops*³³), welche unmittelbar im Geschehen sind, haben hingegen jedoch ihre eigenen Vorstellungen von effektiver Polizeiarbeit. Für sie ist es ein ungeschriebenes Gesetz, dass man vor der Polizei flüchtende Personen verfolgen und letzten Endes auch stellen muss. Diese ungeschriebenen Gesetze, Ehrenkodizes etc. werden in der Cop Culture zusammengefasst und durch die *street cops* jeden Tag aufs Neue gelebt. Die Cop Culture bezeichnet also mit anderen Worten das Verhalten der *street cops*, welches keinen geschriebenen Gesetzen folgt und quasi das „Konzentrat“ des polizeilichen Alltagswissens“ (Behr 2006, S.39) darstellt. Auch das Thema Sieg und Niederlage spielt im Zusammenhang mit der androzentrischen³⁴ Cop Culture immer wieder eine Rolle. Wenn sich Polizeibeamte untereinander Geschichten von Einsatzverläufen erzählen, die sie erlebt haben, wollen sie „hören, dass die Polizei letztlich gewonnen hat“ (Behr 2008, S.151f.). Es zählt dabei das Ergebnis und nicht so sehr der Weg dahin.

11.2 Verfolgungssituationen als Wettkampf

Bereits unter 7.6.4 wurde festgestellt, dass in nahezu allen Fällen der berichteten prominenten Verfolgungsfahrten und fußläufigen Verfolgungen die *street cops* als Verfolger und damit auch die Polizei als Gewinner aus der Gesamtsituation hervorgegangen sind. Teils mussten dabei große Gefahren in Kauf genommen werden oder aus diesen Gefahren resultierten bereits Sach- oder gar Personenschäden. Ohne die Doktrin der Cop Culture würde es oftmals gar nicht dazu kommen, dass Polizeibeamte diese Gefahren auf sich nehmen. Das Verhältnismäßigkeitsprinzip verbietet dabei nämlich allzu oft die Fortsetzung einer Verfolgung, da die Auslöser für die Situationen häufig nicht im Verhältnis zu den im Raume stehenden Schäden stehen, die bei einer Fortsetzung entstehen könnten. Dabei spielen bestimmte Tugenden, wie z.B. Tapferkeit oder die Berufsehre eine tragende Rolle. Diese spiegeln

³³ Die Polizeibeamten, die an der Basis arbeiten und somit ihren Dienst überwiegend auf der Straße versehen, werden auch *street cops* genannt. (Behr 2008a, S.20) Behr selbst übernimmt diesen Terminus aus dem Werk „*Street cops and Management Cops*“ von Reuss-Ianni/Ianni.

³⁴ Unter *Androzentrismus* wird eine Sicht verstanden, bei der der Mann bzw. die Männlichkeit im Mittelpunkt steht.

sich in den Verhaltensweisen während solcher Situationen wieder. (Behr 2008, S.153) In der Praxis hört man hierzu allzu oft die Aussage: „Solange nix passiert, kräht da kein Hahn nach, aber wenn was passiert, ist die Kacke am Dampfen.“ Dieser Spruch verdeutlicht sehr eindrucksvoll das Spannungsverhältnis zwischen der Polizeikultur und der beschriebenen Cop Culture / Polizistenkultur. Die Tugenden der Cop Culture werden nämlich so lange von den Vertretern der Polizeikultur (Verwaltung und Führungsebenen) geduldet, wie diese für den Erhalt und den Erfolg der Organisation zuträglich sind.

Der Polizeiführung geht es dabei um einen gesellschaftlich angemessenen Umgang; die street cops hingegen führen einen Kampf gegen eine in der Realität erfahrene Bedrohung. (Behr 2008, S.152) In Bezug auf Verfolgungssituationen kann man diese „Kämpfe“ evtl. auch als Wettkämpfe der street cops gegen die Verfolgten auffassen. Dabei messen sich die Guten sozusagen mit dem Bösen. Verfolgungsfahrten können nach diesem Verständnis auch nicht einfach abgebrochen werden, nur weil eine Vorschrift dies bei einer bestimmten Geschwindigkeit vorschreibt. (Behr 2008, S.153) Der Wettkampf gegen das Böse würde an dieser Stelle jedes Mal aufs Neue verloren werden. Diese Niederlagen verhindert jedoch die Doktrin der Cop Culture und führt dazu, dass immer wieder neue „Heldengeschichten“ entstehen, die man aufgrund einer Erlebnisorientierung anderen, nicht daran beteiligten street cops erzählen kann. (vgl. Behr 2008, S.151)

11.3 Berufsmythos als Ausdruck der Cop Culture

„In den Geschichten über *gefährliche Einsätze* werden diese Grundsätze der street cops en passant vermittelt, in Storys und *Berufsmysmen* verpackt.“ [Hervorhebung im Original] (Behr 2008, S.154) Solche Storys sind auch der Grund dafür, warum selbst unerfahrene junge Kollegen bereits zu Beginn ihrer Dienstzeit von einer alten „Wirtshausschlägerei“ (Behr 2013, S.89) oder, wie in dieser Studie gezeigt, von einer außergewöhnlichen Verfolgungssituation berichten können. Sie haben diese nie selbst erlebt und dennoch erzählen sie davon. Denn „letztlich zeigen ihnen diese Berichte, wie exklusiv ihr Beruf doch ist.“ (Behr 2008, S.152)

Es wurde bereits gezeigt, dass es sich bei den schadenträchtigen und äußerst gefährlichen Verfolgungsfahrten, in denen es zum Rammen von Fahrzeugen oder gar zum Schusswaffengebrauch kam, nicht um die Standard-Verfolgungssituation handelt, die zum Alltagsgeschäft eines Polizeibeamten gehört. Unter die von Behr (2008a, S.232) aufgeführten „großen Ausnahmen im täglichen Dienst“ kann man auch die (fast) folgenschweren Verfolgungssituationen einordnen, bei denen ein großes Risiko in Kauf genommen wurde, um einen Täter zu stellen, der sich einen „Wettkampf“ mit der Polizei lieferte. Gerade diese herausragenden Ereignisse sind prädestiniert dafür, sich in den Köpfen der Beteiligten, aber durch Erzählungen auch in den Köpfen der Unbeteiligten einzubrennen. (vgl. Behr 2008a, S.231) Diese Situationen besitzen also trotz ihrer geringen Wahrscheinlichkeit des Auftretens einen hohen symbolischen Wert.

Behr (2008a, S.231) ist sogar der Meinung, dass gerade Geschichten von schwierigen und manchmal auch traumatischen Ereignissen unterhaltsam verpackt evtl. die Wirkung einer Katharsis³⁵ für die Beteiligten haben können.

Betrachtet man die unter 7.6.3 beschriebene landesübergreifende Verfolgungsfahrt aus Nordrhein-Westfalen, so stellt man fest, dass das Fahren als Geisterfahrer auf einer BAB wenig mit gesundem Menschenverstand oder gar einer rationalen Abwägung zu tun hat. Wäre es bei diesem Vorgang zu schweren Verkehrsunfällen gekommen, wäre die Verfolgungsfahrt sicherlich nicht in das Repertoire der „Heldengeschichten“ aufgenommen worden. Aber es geht bei diesen Geschichten auch nicht um die rationale Abwägung von Verhältnismäßigkeitsgrundsätzen, sondern um die positive Haltung der street cops gegenüber den Handlungsgrundsätzen der Cop Culture. (vgl. Behr 2008a, S.235)

11.4 Das Beispiel einer exklusiven Gefahrengemeinschaft

Bei Einsätzen wie dem oben beschriebenen, in denen sich die beteiligten Polizeibeamten großen Gefahren aussetzen, viel riskieren und sich im Falle eines Täterkontaktes aufeinander verlassen können, kann man davon spre-

³⁵ Unter „Katharsis“ wurde zu Zeiten von Aristoteles die seelische Reinigung verstanden, die man als Zuschauer einer antiken Tragödie erfahren sollte.

chen, dass es sich um „eine exklusive Gefahrengemeinschaft“ (Behr 2008, S.156) handelt. Dabei üben gerade die nicht dem Regelfall entsprechenden Verfolgungssituationen eine hohe Bindungskraft auf diese Gefahrengemeinschaften aus. Dabei geht es darum, sich als street cops in jeder brenzligen Situation bedingungslos aufeinander verlassen zu können. Denn alle wissen, dass im Polizeialltag jederzeit „etwas Grosses passieren“ (Behr 2006a, S.78) kann. Genau dies ist es, was den Polizeiberuf auch für viele so interessant und exklusiv macht. Denn wie bei manch anderen, seltenen Situationen, wie z.B. dem Schusswaffengebrauch, gilt auch bei den herausragenden Verfolgungssituationen das Wissen darüber, dass jeder Polizeibeamte, jederzeit und an jedem Ort theoretisch Protagonist einer solchen Situation werden kann. Die Gewissheit darüber, dass man sich bei gefährlichen Verfolgungsfahrten oder fußläufigen Verfolgungen dabei auf seine *Gefahrengemeinschaft* verlassen kann, führt bei manchem street cop erst dazu, dass er diese Gefahren überhaupt auf sich nimmt. Selbst wenn die Polizeidichte³⁶ in ländlichen Regionen wie dem Dienstgebiet der PD Mayen geringer als im (groß-)städtischen Bereich ist, so kann man zumindest auf die Gefahrengemeinschaft im eigenen Streifenteam zurückgreifen.

Auch wenn der Begriff der Gefahrengemeinschaft vielfach mit Kumpanei oder übertriebener Kollegialität in Verbindung gebracht wird (vgl. Grütznier / Kiehn 2012, S.21), kann diese bei Verfolgungssituationen (überlebens-) notwendig sein und sollte auch in den Köpfen der street cops und damit in der Cop Culture verankert sein. Denn die Gefahrengemeinschaft ist manchmal das Einzige, was den Polizeibeamten in einer Kampf- oder Wettkampfsituation von dem polizeilichen Gegenüber unterscheidet.

12 Fazit und Ausblick / Zusammenfassung

Das nun folgende Fazit soll gleichermaßen zwei Aufgaben erfüllen. Zum einen wird es die in dieser Arbeit gewonnenen Erkenntnisse und Ergebnisse zusammenfassen und zum anderen soll es einen Ausblick auf die für die Zukunft wünschenswerten Forschungsvorhaben bzw. Studien geben. Dabei

³⁶ Begriff, der analog zur Bevölkerungsdichte im Polizeijargon beschreibt, wie viele Polizeibeamte pro km² Fläche oder pro 10.000 Einwohner zuständig sind.

werden sowohl die Unzulänglichkeiten dieser Studie thematisiert, als auch Anreize für gänzlich neue Forschungsansätze gegeben.

12.1 Verfolgungssituationen als Alltag polizeilicher Arbeit?

Bisher ist das Themenfeld der Verfolgungssituationen innerhalb der deutschen Polizeiforschung eher stiefmütterlich behandelt worden. Zwar existieren einzelne Aufsätze, in denen sich Zahlenmaterial aus den 1990er Jahren finden lässt, allerdings handelt es sich dabei zum einen nicht um eine abschließliche Auswertung von Verfolgungsfahrten und zum anderen werden fußläufige Verfolgungen gar nicht erfasst. Daneben erforschte Clemens Lorei das in diesem Zusammenhang immer wieder genannte „Jagdfieber“, was sowohl bei Verfolgungsfahrten, als auch bei fußläufigen Verfolgungen eine Rolle spielen soll. Dabei wurden jedoch keine Daten zur Wahrscheinlichkeit des Auftretens oder zur absoluten Häufigkeit dieser Situationen erhoben. Die Herangehensweise war eine rein explorative mit psychologischem Hintergrund.

Die Forschung in den Vereinigten Staaten oder auch beispielsweise in Australien ist hier viel weiter. Es wurde eine Reihe von Ergebnissen veröffentlicht, die ein eindeutiges Bild von tödlichen Verkehrsunfällen verursacht durch Verfolgungsfahrten zulassen.

Auch wenn die zugrunde liegende Studie sich nicht ausschließlich auf tödliche Verfolgungsfahrten bezieht, sondern in der Gesamtheit Verfolgungsfahrten und fußläufige Verfolgungen untersuchte, konnten Parallelen zu den amerikanischen bzw. zur australischen Studie festgestellt werden: In fast allen Fällen handelte sich bei den Flüchtenden um junge Männer, die überwiegend flohen, um der strafrechtlichen Verfolgung wegen einer Verkehrsstraftat zu entkommen. Dabei handelte es sich bei den Verfolgungsfahrten in den meisten Fällen um ein Fahren ohne Fahrerlaubnis.

Auch Diebstahls- und Einbruchsdelikte spielten als Auslöser für die Situationen eine Rolle. Unter den Diebstahlsdelikten waren Kfz-Diebstähle in allen Fällen der zugehörigen Verfolgungsfahrten die Auslöser. Auch dies ist eine Parallele zu den Studien aus dem Ausland.

Sowohl Verfolgungsfahrten als auch fußläufige Verfolgungssituationen fanden demnach zumeist in den Abend- oder Nachtstunden statt und waren im Schnitt innerhalb von einer bis fünf Minuten beendet.

Allerdings ließ sich feststellen, dass Verfolgungssituationen in der PD Mayen selbst in der Gesamtbetrachtung einen äußerst geringen Anteil des polizeilichen Tätigwerdens darstellen. Dabei kommt es in den meisten Fällen weder zu Personen- noch zu Sachschäden. Sowohl Verfolgungsfahrten als auch fußläufige Verfolgungen stellen somit keinen Kern polizeilicher Arbeit dar, sondern lassen sich eher als eine Randerscheinung beschreiben, die allerdings jeden Polizeibeamten, an jedem Ort und zu jeder Zeit ereilen kann.

Verfolgungssituationen können im dienstlichen Alltag eines Polizeibeamten immer und überall passieren. Es handelt sich hierbei nie um einen Routineeinsatz, der nach einem bestimmten Schema abzuarbeiten ist, wie beispielsweise ein Verkehrsunfall. Aus diesen Verfolgungen können höchstgefährliche und teilweise tragische Situationen entstehen, obwohl die Auslöser in den meisten Fällen, betrachtet man das Strafmaß, im Vergleich zu den möglichen Schäden eine Kleinigkeit darstellen.

In vielen Köpfen von Polizeibeamten existieren dazu „Heldengeschichten“ über herausragende Verfolgungssituationen, aus denen die Polizei in den meisten Fällen als Sieger hervorgegangen ist. Diese Geschichten oder auch Mythen sind Bestandteil einer Cop Culture, die als Überlieferungen auch Kollegen bekannt sind, die weder an diesen Situationen beteiligt waren, noch aufgrund ihres Lebensalters an diesen Situationen hätten beteiligt sein können.

Mit dieser Studie konnten neben dieser Besonderheit und der Tatsache, dass es sich bei Verfolgungssituationen um seltene Einsätze handelt, in manchen Bereichen nur Tendenzen aufgezeigt werden. Bei manchen Zusammenhängen, beispielsweise bei der Abhängigkeit des Abbruchs aus Verhältnismäßigkeitsgründen und der Diensterfahrung, sowie dem Zusammenhang zwischen Lebensalter und reflexartigen Verfolgungen ist das Zahlenmaterial und die damit verbundene Teilmenge der Grundgesamtheit zu gering und damit nicht aussagekräftig genug, um eindeutige Zusammenhänge festzustellen.

Des Weiteren wurde im Bereich der reflexartigen Verfolgungssituationen lediglich festgestellt, dass diese dem Anschein nach eine nicht zu vernachlässigende Rolle spielen, diese Rolle jedoch noch genauer untersucht werden müsste. Ein Stichwort wäre in diesem Zusammenhang eine Untersuchung der mit den reflexartigen Verfolgungssituationen verbundenen Personen- oder Sachschäden. Insbesondere im Hinblick darauf, dass diese Schäden entstanden wären ohne eine Verhältnismäßigkeitsprüfung vornehmen zu können, wäre solch eine detaillierte Überprüfung sicherlich nützlich. Es ist aber offensichtlich, dass für eine derartige Untersuchung eine wesentlich größere Grundgesamtheit herangezogen werden müsste.

12.1 Schlussbetrachtung / Ausblick

Wie bereits erwähnt konnten mit der durchgeführten Untersuchung in vielen Bereichen des Themas lediglich Tendenzen aufgezeigt oder Hinweise auf Besonderheiten festgestellt werden. Da manche dadurch zu Tage getretenen Auffälligkeiten sicherlich innerhalb der Aus- und Fortbildung eine Rolle spielen könnten, ist die Studie auch als ein Anreiz für Folgeuntersuchungen zu verstehen. Gerade hierbei sollte bei ähnlichen oder identischen Forschungsdesigns die Reliabilität und die Validität des zugrunde liegenden Fragebogens untersucht bzw. verglichen werden.

Schwerpunkte sollten zudem im Bereich der detaillierten Schadenshöhen bzw. Arten der Personenschäden, und auch bei den reflexartigen Verfolgungssituationen liegen. Etwaige in dieser Studie aufgefallene Unzulänglichkeiten, wie zum Beispiel die fehlende Antwortkategorie *-Haftbefehl-* innerhalb der Frage 8 sollten verbessert werden.

Ein weiterer Ansatz für sich anschließende Forschungen wird eindeutig in dem vermuteten Stadt-Land-Gefälle gesehen. In der zugrunde liegenden Studie wurde das Zahlenmaterial in einer ländlich geprägten Polizeibehörde erhoben. Es ist nicht abzuschätzen inwiefern derartige Ergebnisse in einer Untersuchung innerhalb einer (Groß-) Stadtbehörde abweichen würden.

Um noch verlässlicheres Zahlenmaterial innerhalb der PD Mayen zu erhalten, wäre es daneben ebenfalls wünschenswert, wenn innerhalb der PD Erfassungsbögen bereitstehen würden, mit denen alle Verfolgungssituationen unabhängig von einer schriftlichen Vorgangsfertigung über einen längeren Zeit-

raum (beispielsweise zwölf Monate) erfasst werden könnten. Denn es wurde herausgefunden, dass das Dunkelfeld in Bezug auf Verfolgungsfahrten sehr groß ist und speziell in Bezug auf fußläufige Verfolgungen gar keine Recherche erfolgen kann. Zudem können mit den Erfassungsbögen mit relativ geringem Aufwand weitere Eigenschaften der Situationen erfasst und im Anschluss statistisch ausgewertet werden. Dies ermöglicht es zumindest behördenintern eine genauere Analyse von Verfolgungssituationen durchführen zu können.

Des Weiteren zeigen die Ergebnisse zur Fortbildungssituation, dass sich viele Mitarbeiter der PD Mayen häufigere Fahrsicherheitstrainings wünschen. Ebenfalls wurden als Wünsche oft häufigere Möglichkeiten für Dienstsport bzw. speziell auf fußläufige Verfolgungen ausgerichtete Situationstrainings genannt.

Alles in allem sollte diese Studie bzw. weitere ähnliche Studien die Beamten des Wachdienstes in Bezug auf Verfolgungssituationen sensibilisieren: Die Beamten sollten in ihre Verhältnismäßigkeitsabwägungen auch oder gerade bei fehlenden Informationen beachten, dass die Auslöser für ein Fluchtverhalten meistens in Straftaten liegen, bei denen der Gesetzgeber kein hohes Strafmaß vorsieht. In vielen Fällen ist ein Inkaufnehmen schwerer Sach- oder gar Personenschäden dadurch nicht mehr verhältnismäßig.

Auch wenn diese Situationen in den meisten Fällen glimpflich ablaufen, können die Schäden in den selteneren Fällen für alle Beteiligten weitreichende Folgen haben.

Literaturverzeichnis

- Ahlf, Ernst-Heinrich: Ethik im Polizeimanagement. Polizeiethik mit Bezügen zu Total Quality Management (BKA-Forschungsreihe), 2. ergänzte und überarbeitete Aufl., Wiesbaden 2000.
- Behr, Rafael: Polizeikultur. Routinen – Rituale – Reflexionen. Bausteine zu einer Theorie der Praxis der Polizei, 1.Aufl., Wiesbaden 2006.
- Behr, Rafael: Jederzeit kann etwas Grosses passieren. Zur Organisationskultur des staatlichen Gewaltmonopols, in: Neue Züricher Zeitung 27./28.01. 2006a, S. 73.
- Behr, Rafael: Risiken und Nebenwirkungen von Gefahrgemeinschaften. Ein Beitrag der Polizeikulturforschung zur Risikominimierung bei Einsatz- und Verfolgungsfahrten, in: Einsatz- und Verfolgungsfahrten, hrsg. v. Schwentuchowski, Stephan / Herrnkind, Martin, Frankfurt a.M. 2008, S. 147 bis 170.
- Behr, Rafael: Cop Culture - Der Alltag des Gewaltmonopols. Männlichkeit, Handlungsmuster und Kultur in der Polizei, 2.Aufl., Wiesbaden 2008a.
- Behr, Rafael: Polizei. Kultur. Gewalt. Die Bedeutung von Organisationskultur für den Gewaltdiskurs und die Menschenrechtsfrage in der Polizei, in: .SIAK-Journal - Zeitschrift für Polizeiwissenschaft und polizeiliche Praxis, 1, 2013, S. 81 bis 93.
- Bidlo, Oliver / Englert, Carina: Securitainment. Mediale Inszenierung von Innerer Sicherheit, in: Medienwissenschaft. Rezensionen / Reviews 2009, S. 244 bis 260.
- Borg, Ingwer/ Treder, Christian: Item-Nonresponse in Mitarbeiterbefragungen, in: ZUMA Nachrichten 27 (2003) Heft 53, S. 77 bis 95.
- Brinker, Frank: Polizeiliche Verfolgungs-/Sonderrechtsfahrten. Wird Risiko rational kalkuliert?, in: Polizeispiegel, 30 (7/8) 1996, S. 194 bis 199.
- Bundesagentur für Arbeit (Hrsg.): Umfassende Arbeitsmarktstatistik im Juni 2013, abrufbar unter: <http://statistik.arbeitsagentur.de/Navigation/Startseite/Startseite-Nav.html> (01.01.2014).
- Diekmann, Andreas: Empirische Sozialforschung. Grundlagen, Methoden, Anwendungen, 6.Aufl., Reinbek bei Hamburg 2012.
- Dueren-Magazin: Rotenburg: Spektakuläre Verfolgungsfahrt endet in Elsdorf an einer Polizeisperre, abrufbar unter: <http://www.dueren-magazin.de/nachrichten/nachrichten-aus-deutschland/item/rotenburg-spektakulaere-verfolgungsfahrt-endet-in-elsdorf-an-einer-polizeisperre-zwei-beamte-verletzt-36-jaehriger-festgenommen/855> (30.11.2013).

- Emmer, Michael: Spektakuläre grenzüberschreitende Verfolgungsfahrt, in: Polizei Oberösterreich. Das Info-Magazin der Landespolizeidirektion, 3, 2013, S. 16 bis 17.
- Feltes, Thomas: Scientia Ante Portas. Flüchten oder Standhalten? Zur Perspektive einer Polizeiwissenschaft in Deutschland, in: Die Polizei, 9, 2002, S. 245 bis 250.
- Feltes, Thomas: Polizeiwissenschaft in Deutschland. Überlegungen zum Profil einer (neuen) Wissenschaftsdisziplin, in: Polizei und Wissenschaft, 4, 2007, S. 2 bis 21.
- Feltes, Thomas: Polizeiliche Verfolgungsfahrten und der „Jagdinstinkt“. Kriminologisch-polizeiwissenschaftliche Anmerkungen zu einem wenig beachteten Phänomen, in: Polizei und Wissenschaft, 2, 2011, S. 11 bis 23.
- Frevel, Bernhard: Immanuel Kant, die Wissenschaft und die Polizei. Über den Gemeinspruch: „Das mag in der Theorie richtig sein, taugt aber nicht für die Praxis.“, in: Fehler und Lernkultur in der Polizei. Empirische Polizeiforschung V, hrsg. von. Liebl, Karlhans, Frankfurt a.M. 2004, S. 193 bis 207.
- Grützner, Kurt et al. (Hrsg.): Handbuch Polizeiseelsorge, 2.Aufl., Göttingen 2012.
- Grützner, Kurt / Kiehn, Claudia: Polizeiseelsorge und ihr Blick auf die Polizei, in: Handbuch Polizeiseelsorge, hrsg. v. Grützner, Kurt et al., Göttingen 2012, S. 15 bis 28.
- Häder, Michael: Empirische Sozialforschung. Eine Einführung, 2. überarbeitete Aufl., Wiesbaden 2010.
- Henke, Hubert: Bestandsaufnahme: Alltäglich und zugleich Seltenheit, in: Deutsches Polizeiblatt für die Aus- und Fortbildung, 2, 1998, S. 2 bis 3.
- Hutson, H.Range et al.: A review of police pursuit fatalities in the United States from 1982-2004, in: Prehospital Emergency Care, 11, 2007, S. 278 bis 283.
- Kersten, Joachim: „Polizeiwissenschaft“. Eine programmatische Standortbestimmung, in: .SIAK-Journal. Zeitschrift für Polizeiwissenschaft und polizeiliche Praxis, 1, 2012, S. 4 bis 18.
- Liebl, Karlhans (Hrsg.): Fehler und Lernkultur in der Polizei. Empirische Polizeiforschung V, Frankfurt a.M. 2004.
- Lorei, Clemens: „Jagdfieber“, in: Moderne Polizeipsychologie in Schlüsselbegriffen, hrsg. v. Schmalzl, Hans Peter / Hermanutz, Max, 3.Aufl., Stuttgart 2012, S. 138 bis 146.

- Lorei, Clemens: Studien zur Eigensicherung: Polizei im Jagdfieber, Frankfurt a.M. 2012a.
- Lyneham, Mathew / Hewitt-Rau, Alana: Motor vehicle pursuit-related fatalities in Australia, 2000-11, in: Trends & issues in crime and criminal justice, Nr. 452, Juni 2013, S. 1 bis 10.
- Mack, Christopher D. / Rivara Frederick P.: Motor vehicle crash deaths related to police pursuits in the United States, in: Injury Prevention, 10, 2004, S. 93 bis 95.
- Mayring, Philipp: Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken, 11., aktualisierte und überarbeitete Aufl., Weinheim 2010.
- Mokros, Reinhard: Polizeiwissenschaft und Polizeiforschung in Deutschland. Versuch einer kritischen Bestandsaufnahme, 2. überarbeitete und ergänzte Aufl., Bochum 2013.
- Landtag Rheinland-Pfalz: Kleine Anfrage des Abgeordneten Matthias Lamert zu den Themen Polizeistärke und Schichtenregelungen bei den Dienststellen der Polizeipräsidien Mainz, Koblenz, Westpfalz und Rheinpfalz, Drucksache 16/1271 vom 25.05.2012.
- Polizeipräsidium Koblenz, Pressestelle: Dienststellen, Polizeipräsidium Koblenz: Polizeidirektion Mayen, abrufbar unter: <http://www.polizei.rlp.de/internet/nav/b9e/b9e609c6-071a-9001-be59-2680a525fe06.htm> (31.12.2013).
- Schmalzl, Hans Peter / Hermanutz, Max (Hrsg.): Moderne Polizeipsychologie in Schlüsselbegriffen, 3. Aufl., Stuttgart 2012.
- Schneider, Hans Joachim: Polizeiforschung. Lehr- und Studienbriefe Kriminologie 15, Hilden 2002.
- Schwentuchowski, Stephan / Herrnkind, Martin (Hrsg.): Einsatz- und Verfolgungsfahrten, Frankfurt a.M. 2008.
- Schwentuchowski, Stephan: Sonder- und Wegerecht - Freibrief für bevorrechtigte Organisationen?, in: Einsatz- und Verfolgungsfahrten, hrsg. v. Schwentuchowski, Stephan / Herrnkind, Martin, Frankfurt a.M. 2008, S. 9 bis 53.
- Schwind, Hans-Dieter: Kriminologie: Eine praxisorientierte Einführung mit Beispielen, 21., neubearbeitete und erweiterte Aufl., Heidelberg 2011.
- Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz: Basisdaten regional: Arbeitslose im Juni 2013 nach Verwaltungsbezirken, Quelle: Bundesagentur für Arbeit, abrufbar unter: http://www.statistik.rlp.de/no_cache/wirtschaft/erwerbstaetigkeit/basisdaten-regional/arbeitslose/ (01.01.2014).

Stern-Online: Internetanschlüsse in Deutschland. Jeder vierte Haushalt ist noch offline, Quelle: Dpa, abrufbar unter:
<http://www.stern.de/digital/online/internetanschluesse-in-deutschland-jeder-vierte-haushalt-ist-noch-offline-1764498.html> (09.01.2014).

Tagesspiegel-Nachrichten: Mehrere Autos bei Verfolgungsfahrt der Polizei beschädigt, abrufbar unter:
<http://www.tagesspiegel.de/berlin/nachrichten-nachrichten/8891178.html> (30.11.2013).

Wissing, Frank: Pdf-Report interpretieren. Aber wie?, Ruhruniversität Bochum, abrufbar unter :
http://www.uv.ruhrunibochum.de/dezernat1/aufgaben/abteilung1/angeklickt/Handreichung_PDF-Report.pdf (05.01.2014).

Eidesstattliche Erklärung

Hiermit versichere ich, die vorliegende Masterarbeit selbständig und lediglich unter Benutzung der angegebenen Quellen und Hilfsmittel verfasst zu haben, sowie alle Ausführungen, die anderen Quellen wörtlich oder sinngemäß entnommen wurden, mit einem Quellennachweis gekennzeichnet zu haben. Ich erkläre weiterhin, dass die vorliegende Arbeit noch nicht im Rahmen eines anderen Prüfungsverfahrens eingereicht wurde.

Bonn, den 10.02.2014

gez. Eike Gellersen

Anhang

Anlage 1: Fragebogen in Formularform

Frage 1:

Waren Sie bereits an einer Verfolgung flüchtender Personen im Dienst beteiligt?

- Ja
 Nein
-

Frage 2:

Waren Sie innerhalb der letzten zwölf Monate an mindestens einer Verfolgung beteiligt?

- Ja
 Nein
-

Frage 3:

Wenn Frage 2 = JA:

Wie viele Verfolgungen hatten Sie insgesamt innerhalb der letzten 12 Monate?

Frage 4:

Der folgende Abschnitt des Fragebogens bezieht sich ausschließlich auf die letzte Verfolgungssituation, die Sie im Dienst erlebt haben!

Erinnern Sie sich bitte an Ihre letzte Verfolgungssituation:

Wie lange ist diese ungefähr her?

- wenige Tage
 bis zu einen Monat
 bis zu drei Monaten
 bis zu sechs Monaten
 sechs bis zwölf Monate
 keine Angabe
-

Frage 5:

**Auf welche Art erfolgte die Flucht des Täters:
(Mehrfachnennung möglich)**

- zu Fuß
 mittels Pkw
 mittels (Klein-)Kraftrad
 Fahrrad
 anderes Fluchtmittel (bitte angeben)
 Geben Sie Ihren eigenen Wert an:

Frage 6:
Auf welche Art haben Sie den Täter verfolgt:
(Mehrfachnennung möglich)

- zu Fuß
- mittels FuStKw
- mittels Kraftrad
- Fahrrad
- anderes Verfolgungsmittel (bitte angeben)
- Geben Sie Ihren eigenen Wert an:

Frage 7:
Zu welcher Tageszeit erfolgte die Verfolgung?

- Am Morgen / Vormittag
- Nachmittag / Abend
- in der Nacht

Frage 8:
Welcher Anlass führte dazu, dass Sie die Verfolgung aufgenommen haben:

- allgemeine Verkehrskontrolle
- durch den Flüchtenden begangene Straftat
- gefahrenabwehrende Maßnahme
- durch den Flüchtenden begangene Ordnungswidrigkeit
- Personenkontrolle an einem kriminogenen Ort
- plötzliches Weglaufen ohne erkennbaren Grund

Frage 9:
Sollte der Flüchtende eine Straftat begangen haben:
Welche war das? (Freitextantwort)

Frage 10:
Der Flüchtende war:

- männlich
- weiblich
- unbekannt

Frage 11:
Der Flüchtende war (u. U. geschätzt):

- Kind
- Jugendlicher
- Heranwachsender/Jungerwachsener (ca. bis 30 Jahre)
- Erwachsener bis ca. 40 Jahre
- „Best-ager“/Älterer Erwachsener (älter als 40 Jahre)

Frage 12.1:
War der Flüchtende auf der Flucht allein?

- allein
- mit einer weiteren Person
- mit mehreren Personen

Frage 12.2:
Wenn der Flüchtende nicht allein unterwegs war: Handelte es sich bei der (den) begleitenden Person(en) um (einen) Mittäter?

- Ja
- Nein
- nicht bekannt

Frage 13.1:
Ist bei dieser Verfolgungssituation ein Schaden entstanden? (Mehrfachnennung möglich)

Personenschäden:

- Polizeibeamter verletzt
- Flüchtender verletzt
- Dritte verletzt

Frage 13.2:
Ist bei dieser Verfolgungssituation ein Schaden entstanden? (Mehrfachnennung möglich)

Sachschäden:

- Einsatzmittel oder Uniformteile
- privates Eigentum des Polizeibeamten
- Eigentum des Flüchtenden
- Eigentum Dritter

Frage 14:
Wurde der Flüchtende gestellt:

- Ja

Nein

Frage 15:
Wenn Frage 14 = NEIN:

Was war der Grund?

- Die Verfolgung wurde aus Verhältnismäßigkeitsgründen abgebrochen
 - Die Verfolgung wurde auf Anordnung eines Vorgesetzten abgebrochen
 - Der Flüchtende hat sich der Sichtweite der Beamten entzogen
 - Verkehrsunfall
 - technischer Defekt
 - Sonstiges
-

Frage 16:
Wie lange dauerte die Verfolgungssituation in etwa an?

- wenige Sekunden
 - bis zu einer Minute
 - eine bis fünf Minuten
 - bis zu zehn Minuten
 - länger als zehn Minuten
-

Frage 17:
Stimmen Sie folgenden Aussagen zu?
„Ich fühle mich bezogen auf derartige Verfolgungssituationen konditionell, fahrerisch und ausstattungsmäßig gut vorbereitet.“

- 1= Stimme voll zu
 - 2= Stimme überwiegend zu
 - 3= neutral
 - 4= Stimme überwiegend nicht zu
 - 5= stimme gar nicht zu
 - 6= keine Angabe
-

Frage 18:
Stimmen Sie folgenden Aussagen zu?
„Bezogen auf derartige Verfolgungssituationen sollte die Aus- und Fortbildung (z.b. Fahr- und Sicherheitstraining) verbessert werden.“

- 1= Stimme voll zu
- 2= Stimme überwiegend zu
- 3= neutral
- 4= Stimme überwiegend nicht zu



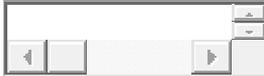
5= stimme gar nicht zu



6= keine Angabe

Frage 19:

**Was wünschen Sie sich für die Aus- und Fortbildung in diesem Bereich?
(Freitextfrage)**



Frage 20:

Wissen Sie von Kollegen, dass sie schon einmal eine Person reflexartig verfolgt haben, die ohne erkennbaren Grund davon gelaufen ist?



Ja



Nein

Frage 21:

Gibt es in Ihrer Polizeiinspektion, bzw. Direktion oder gar direktionsübergreifend eine Geschichte einer Verfolgungssituation, die den meisten Kollegen bekannt ist oder über die ab und zu noch gesprochen wird?

Wenn Ja: Schildern Sie diese bitte kurz, stichwortartig (Freitextfrage)



Frage 22:

**Wie viele Jahre sind sie Polizeibeamter?
(inklusive Zeit ihres Vorbereitungsdienstes) bitte nur in Ziffern angeben)**

Frage 23:

Bitte geben Sie Ihr Geschlecht an:



männlich



weiblich

Frage 24:

**Bitte geben Sie ihr Alter an:
(nur in Ziffern angeben)**

Anlage 2: Screenshots des SharePoint-Formulars

Begrüßungsfenster:

The screenshot shows the introduction page of a survey titled 'Fragebogen Masterarbeit'. The page includes a navigation menu on the left with options like 'Umfragen', 'Bibliotheken', and 'Listen'. The main content area contains the survey title, a welcome message, and a detailed description of the survey's purpose and scope. A table at the bottom provides key information about the survey.

Umfragenname:	Fragebogen Masterarbeit
Umfragebeschreibung:	Sehr geehrte Damen und Herren, die Beantwortung der nachfolgenden Fragen soll der Polizeidirektion Mayen und mir helfen einen Eindruck davon zu bekommen, welchen Stellenwert Verfolgungssituationen in ihrem beruflichen Alltag haben. Die Beantwortung dauert lediglich wenige Minuten. Selbstverständlich erfolgt die Erhebung der Daten ausschließlich anonym. Schon jetzt danke ich Ihnen für Ihre Mithilfe. Erläuterung: Eine Verfolgungssituation (im Folgenden auch Verfolgung genannt) besteht in jeder Handlung, die darauf ausgerichtet ist, eine Person, die sich einer Maßnahme der Polizei durch Flucht entziehen will, in amtlichen Gewahrsam zu nehmen. Dabei spielt es keine Rolle, ob die Zielrichtung strafverfolgend oder gefahrenabwehrend ist. Ebenfalls ist es unerheblich, ob es sich um eine Verfolgungsfahrt oder um eine Verfolgung zu Fuß handelt.
Erstellt:	08.10.2013 15:29
Anzahl Antworten:	0

Additional options at the bottom include: Grafische Zusammenfassung der Antworten anzeigen, Alle Antworten anzeigen.

Fragen Nr. 1 bis 6:

The screenshot shows a modal window titled 'Fragebogen Masterarbeit - Neues Element' containing six survey questions. The questions are as follows:

- Frage 1:** Waren Sie bereits an einer Verfolgung flüchtender Personen im Dienst beteiligt? (Yes/No)
- Frage 2:** Waren Sie innerhalb der letzten zwölf Monate an mindestens einer Verfolgung beteiligt? (Yes/No)
- Frage 3:** Wenn Frage 2 = JA: Wie viele Verfolgungen hatten Sie insgesamt innerhalb der letzten 12 Monate? (Text input)
- Frage 4:** Der folgende Abschnitt des Fragebogens bezieht sich ausschließlich auf die letzte Verfolgungssituation, die Sie im Dienst erlebt haben! **Erinnern Sie sich bitte an Ihre letzte Verfolgungssituation: Wie lange ist diese ungefähr her?** (Radio buttons: wenige Tage, bis zu einen Monat, bis zu drei Monaten, bis zu sechs Monaten, sechs bis zwölf Monate, keine Angabe)
- Frage 5:** Auf welche Art erfolgte die Flucht des Täters? (Checkboxes: zu Fuß, mittels Pkw, mittels (Klein-)Kraftrad, Fahrrad, anderes Fluchtmittel (bitte angeben), Geben Sie Ihren eigenen Wert an: (Text input))
- Frage 6:** Auf welche Art haben Sie den Täter verfolgt? (Mehrfachnennung möglich) (Checkboxes: zu Fuß, mittels FuStKw, mittels Kraftrad, Fahrrad, anderes Verfolgungsmittel (bitte angeben), Geben Sie Ihren eigenen Wert an: (Text input))

Fragen Nr.7 bis 12.2:

Fragebogen Masterarbeit - Neues Element

Frage 7:
Zu welcher Tageszeit erfolgte die Verfolgung?

Am Morgen / Vormittag
 Nachmittag / Abend
 in der Nacht

Frage 8:
Welcher Anlass führte dazu, dass Sie die Verfolgung aufgenommen haben:

allgemeine Verkehrskontrolle
 durch den Flüchtenden begangene Straftat
 gefahrenabwehrende Maßnahme
 durch den Flüchtenden begangene Ordnungswidrigkeit
 Personenkontrolle an einem kriminogenen Ort
 plötzliches Weglaufen ohne erkennbaren Grund

Frage 9:
Sollte der Flüchtende eine Straftat begangen haben: Welche war das? (Freitextantwort)

Frage 10:
Der Flüchtende war:

männlich
 weiblich
 unbekannt

Frage 11:
Der Flüchtende war (u. U. geschätzt):

Kind
 Jugendlicher
 Heranwachsender/Jungenwachsener (ca. bis 30 Jahre)
 Erwachsener bis ca. 40 Jahre
 „Best-ager“/Älterer Erwachsener (älter als 40 Jahre)

Frage 12.1:
War der Flüchtende auf der Flucht allein?

allein
 mit einer weiteren Person
 mit mehreren Personen

Frage 12.2:
Wenn der Flüchtende nicht allein unterwegs war: Handelte es sich bei der (den) begleitenden Person(en) um (einen) MIttäter?

Fragen Nr.13.1 bis 17:

Fragebogen Masterarbeit - Neues Element

Frage 13.1:
Ist bei dieser Verfolgungssituation ein Schaden entstanden? (Mehrfachnennung möglich)

Personenschäden:

Polizeibeamter verletzt
 Flüchtender verletzt
 Dritte verletzt

Frage 13.2:
Ist bei dieser Verfolgungssituation ein Schaden entstanden? (Mehrfachnennung möglich)

Sachschäden:

Einsatzmittel oder Uniformteile
 privates Eigentum des Polizeibeamten
 Eigentum des Flüchtenden
 Eigentum Dritter

Frage 14:
Wurde der Flüchtende gestellt:

Frage 15:
Wenn Frage 14 = NEIN:

Was war der Grund?

Die Verfolgung wurde aus Verhältnismäßigkeitsgründen abgebrochen
 Die Verfolgung wurde auf Anordnung eines Vorgesetzten abgebrochen
 Der Flüchtende hat sich der Sichtweite der Beamten entzogen
 Verkehrsunfall
 technischer Defekt
 Sonstiges

Frage 16:
Wie lange dauerte die Verfolgungssituation in etwa an?

wenige Sekunden
 bis zu einer Minute
 eine bis fünf Minuten
 bis zu zehn Minuten
 länger als zehn Minuten

Frage 17:
Stimmen Sie folgenden Aussagen zu?
„Ich fühle mich bezogen auf derartige Verfolgungssituationen konditionell, fahrerisch und ausstattungsmäßig gut vorbereitet.“

1 = Stimme voll zu
5 = Stimme gar nicht zu
6 = keine Angabe

Fragen Nr. 18 bis 24:

Fragebogen Masterarbeit - Neues Element

Frage 18:
Stimmen Sie folgenden Aussagen zu?
„Bezogen auf derartige Verfolgungssituationen sollte die Aus- und Fortbildung (z.B. Fahr- und Sicherheitstraining) verbessert werden.“

1 = Stimme voll zu
5 = Stimme gar nicht zu
6 = keine Angabe

Frage 19:
Was wünschen Sie sich für die Aus- und Fortbildung in diesem Bereich?
(Freitextfrage)

Frage 20:
Wissen Sie von Kollegen, dass sie schon einmal eine Person reflexartig verfolgt haben, die ohne erkennbaren Grund davon gelaufen ist?

Frage 21:
Gibt es in Ihrer Polizeiinspektion, bzw. Direktion oder gar direktionsübergreifend eine Geschichte einer Verfolgungssituation, die den meisten Kollegen bekannt ist oder über die ab und zu noch gesprochen wird?

Wenn Ja: Schildern Sie diese bitte kurz, stichwortartig (Freitextfrage)

Frage 22:
Wie viele Jahre sind sie Polizeibeamter?
(inklusive Zeit ihres Vorbereitungsdienstes) bitte nur in Ziffern angeben)

Frage 23:
Bitte geben Sie Ihr Geschlecht an:

männlich
 weiblich

Frage 24:
Bitte geben Sie ihr Alter an:
(nur in Ziffern angeben)

Anlage 3: Statistische Auswertung

Frage 1:

Waren Sie bereits an einer Verfolgung flüchtender Personen im Dienst beteiligt?

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Ja	125	99,2	99,2	99,2
Gültig Nein	1	,8	,8	100,0
Gesamt	126	100,0	100,0	

Frage 2:

Waren Sie innerhalb der letzten zwölf Monate an mindestens einer Verfolgung beteiligt?

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Ja	72	57,1	57,1	57,1
Gültig Nein	54	42,9	42,9	100,0
Gesamt	126	100,0	100,0	

Frage 3:

Wenn Frage 2 = JA:

Wie viele Verfolgungen hatten Sie insgesamt innerhalb der letzten 12 Monate?

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
1	21	16,7	29,2	29,2
2	21	16,7	29,2	58,3
3	15	11,9	20,8	79,2
4	5	4,0	6,9	86,1
5	2	1,6	2,8	88,9
Gültig 6	4	3,2	5,6	94,4
7	1	,8	1,4	95,8
10	1	,8	1,4	97,2
13	1	,8	1,4	98,6
30	1	,8	1,4	100,0
Gesamt	72	57,1	100,0	
Fehlend System	54	42,9		
Gesamt	126	100,0		

Frage 4:**Erinnern Sie sich bitte an Ihre letzte Verfolgungssituation:****Wie lange ist diese ungefähr her?**

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
bis zu drei Monaten	30	23,8	23,8	23,8
bis zu einen Monat	9	7,1	7,1	31,0
bis zu sechs Monaten	11	8,7	8,7	39,7
Gültig keine Angabe	49	38,9	38,9	78,6
sechs bis zwölf Monate	19	15,1	15,1	93,7
wenige Tage	8	6,3	6,3	100,0
Gesamt	126	100,0	100,0	

Frage 5:**Auf welche Art erfolgte die Flucht des Täters: (Mehrfachnennung möglich)**

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
anderes Fluchtmittel	1	,8	,8	,8
Fahrrad	2	1,6	1,6	2,4
keine Angabe	2	1,6	1,6	4,0
mittels (Klein-) Kraftrad	23	18,3	18,3	22,2
mittels Pkw	24	19,0	19,0	41,3
Gültig zu Fuß	64	50,8	50,8	92,1
zu Fuß und mittels (Klein-) Kraftrad	1	,8	,8	92,9
zu Fuß und mittels Pkw	6	4,8	4,8	97,6
zu Fuß, mittels Pkw, mittels (Klein-) Kraftrad, Fahrrad	3	2,4	2,4	100,0
Gesamt	126	100,0	100,0	

Frage 6:**Auf welche Art haben Sie den Täter verfolgt:****(Mehrfachnennung möglich)**

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
keine Angabe	2	1,6	1,6	1,6
mittels FuStKw	51	40,5	40,5	42,1
mittels Kraftrad	1	,8	,8	42,9
Gültig zu Fuß	45	35,7	35,7	78,6
zu Fuß und mittels FuStKw	25	19,8	19,8	98,4
zu Fuß und mittels Zivilwagen	1	,8	,8	99,2
zu Fuß, mittels FuStKw, Fahrrad	1	,8	,8	100,0
Gesamt	126	100,0	100,0	

Frage 7:**Zu welcher Tageszeit erfolgte die Verfolgung?**

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Am Morgen / Vormittag	20	15,9	15,9	15,9
in der Nacht	54	42,9	42,9	58,7
Gültig keine Angabe	3	2,4	2,4	61,1
Nachmittag / Abend	49	38,9	38,9	100,0
Gesamt	126	100,0	100,0	

Frage 8:**Welcher Anlass führte dazu, dass Sie die Verfolgung aufgenommen haben:**

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Pro- zente
allgemeine Verkehrskontrolle	30	23,8	23,8	23,8
durch den Flüchtenden begangene Ordnungswidrigkeit	11	8,7	8,7	32,5
durch den Flüchtenden begangene Straftat	66	52,4	52,4	84,9
Gültig gefahrenabwehrende Maßnahme	3	2,4	2,4	87,3
keine Angabe	2	1,6	1,6	88,9
Personenkontrolle an einem kriminogenen Ort	6	4,8	4,8	93,7
plötzliches Weglaufen ohne erkennbaren Grund	8	6,3	6,3	100,0
Gesamt	126	100,0	100,0	

Frage 9:

Sollte der Flüchtende eine Straftat begangen haben: Welche war das? (Freitextantwort)

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente	
Gültig	Diebstahlsdelikt	12	9,5	14,3	14,3
	Einbruchsdelikt	15	11,9	17,9	32,1
	Fahren ohne Fahrerlaubnis	17	13,5	20,2	52,4
	Körperverletzungsdelikt	9	7,1	10,7	63,1
	Raub	4	3,2	4,8	67,9
	Sachbeschädigung	4	3,2	4,8	72,6
	Sonstiges	2	1,6	2,4	75,0
	Trunkenheitsfahrt (§§ 315c, 316)	9	7,1	10,7	85,7
	Verstoß gegen das BtMG	5	4,0	6,0	91,7
	Vollstreckung eines Haftbefehls	7	5,6	8,3	100,0
	Gesamt	84	66,7	100,0	
Fehlend	es lag keine Straftat vor	42	33,3		
Gesamt		126	100,0		

Frage 10:

Der Flüchtende war:

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente	
Gültig	keine Angabe	4	3,2	3,2	3,2
	männlich	116	92,1	92,1	95,2
	unbekannt	4	3,2	3,2	98,4
	weiblich	2	1,6	1,6	100,0
	Gesamt	126	100,0	100,0	

Frage 11:

Der Flüchtende war (u. U. geschätzt):

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente	
Gültig	„Best-ager“/Älterer Erwachsener (älter als 40 Jahre)	9	7,1	7,1	7,1
	Erwachsener bis ca. 40 Jahre	27	21,4	21,4	28,6
	Heranwachsender /Jung erwachsener (ca. bis 30 Jahre)	66	52,4	52,4	81,0
	Jugendlicher	21	16,7	16,7	97,6
	keine Angabe	3	2,4	2,4	100,0
	Gesamt	126	100,0	100,0	

Frage 12.1:**War der Flüchtende auf der Flucht allein?**

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
allein	86	68,3	68,3	68,3
keine Angabe	3	2,4	2,4	70,6
Gültig mit einer weiteren Person	24	19,0	19,0	89,7
mit mehreren Personen	13	10,3	10,3	100,0
Gesamt	126	100,0	100,0	

Frage 12.2:**Wenn der Flüchtende nicht alleine unterwegs war: Handelte es sich bei der (den) begleitenden Person(en) um (einen) Mittäter?**

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Ja	27	21,4	54,0	54,0
keine Angabe	2	1,6	4,0	58,0
Gültig Nein	10	7,9	20,0	78,0
nicht bekannt	11	8,7	22,0	100,0
Gesamt	50	39,7	100,0	
Fehlend Täter alleine unterwegs	76	60,3		
Gesamt	126	100,0		

Frage 13.1:**Ist bei dieser Verfolgungssituation ein Schaden entstanden? (Mehrfachnennung möglich)****Personenschäden:**

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Dritte verletzt	2	1,6	1,6	1,6
Flüchtender verletzt	9	7,1	7,1	8,7
kein Personenschaden	104	82,5	82,5	91,3
Gültig keine Angabe	2	1,6	1,6	92,9
Polizeibeamter und Flüchtender verletzt	4	3,2	3,2	96,0
Polizeibeamter verletzt	5	4,0	4,0	100,0
Gesamt	126	100,0	100,0	

Frage 13.2:

Ist bei dieser Verfolgungssituation ein Schaden entstanden? (Mehrfachnennung möglich)

Sachschäden:

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Eigentum des Flüchtenden	9	7,1	7,1	7,1
Eigentum des Flüchtenden, Eigentum Dritter	1	,8	,8	7,9
Eigentum Dritter	7	5,6	5,6	13,5
Einsatzmittel oder Uniform- teile	6	4,8	4,8	18,3
Einsatzmittel oder Uniform- teile, Eigentum des Fläch- tenden	1	,8	,8	19,0
Einsatzmittel oder Uniform- teile, privates Eigentum des Polizeibeamten, Eigentum des Flüchtenden	1	,8	,8	19,8
kein Sachschaden	98	77,8	77,8	97,6
keine Angabe	2	1,6	1,6	99,2
privates Eigentum des Poli- zeibeamten	1	,8	,8	100,0
Gesamt	126	100,0	100,0	

Frage 14:

Wurde der Flüchtende gestellt:

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Ja	92	73,0	73,0	73,0
keine Angabe	3	2,4	2,4	75,4
Nein	31	24,6	24,6	100,0
Gesamt	126	100,0	100,0	

Frage 15:

Wenn Frage 14 = NEIN:

Was war der Grund?

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente	
Gültig	Der Flüchtende hat sich der Sichtweite der Beamten entzogen	21	16,7	56,8	56,8
	Die Verfolgung wurde auf Anordnung eines Vorgesetzten abgebrochen	1	,8	2,7	59,5
	Die Verfolgung wurde aus Verhältnismäßigkeitsgründen abgebrochen	7	5,6	18,9	78,4
	keine Angabe	2	1,6	5,4	83,8
	Sonstiges	5	4,0	13,5	97,3
	Verkehrsunfall	1	,8	2,7	100,0
	Gesamt	37	29,4	100,0	
Fehlend	Der Flüchtende wurde gestellt	89	70,6		
Gesamt		126	100,0		

Frage 16:

Wie lange dauerte die Verfolgungssituation in etwa an?

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente	
Gültig	bis zu einer Minute	36	28,6	28,6	28,6
	bis zu zehn Minuten	14	11,1	11,1	39,7
	eine bis fünf Minuten	50	39,7	39,7	79,4
	keine Angabe	2	1,6	1,6	81,0
	länger als zehn Minuten	15	11,9	11,9	92,9
	wenige Sekunden	9	7,1	7,1	100,0
	Gesamt	126	100,0	100,0	

Frage 17:**Stimmen Sie folgenden Aussagen zu?****„Ich fühle mich bezogen auf derartige Verfolgungssituationen konditionell, fahrerisch und ausstattungs­mäßig gut vorbereitet.“**

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
1= Stimme voll zu	11	8,7	8,7	8,7
2= Stimme überwiegend zu	50	39,7	39,7	48,4
3= neutral	47	37,3	37,3	85,7
Gültig 4= Stimme überwiegend nicht zu	15	11,9	11,9	97,6
5= stimme gar nicht zu	2	1,6	1,6	99,2
6= keine Angabe	1	,8	,8	100,0
Gesamt	126	100,0	100,0	

Frage 18:**Stimmen Sie folgenden Aussagen zu?****„Bezogen auf derartige Verfolgungssituationen sollte die Aus- und Fortbildung (z.b. Fahr- und Sicherheitstraining) verbessert werden.“**

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
1= Stimme voll zu	39	31,0	31,0	31,0
2= Stimme überwiegend zu	40	31,7	31,7	62,7
3= neutral	36	28,6	28,6	91,3
Gültig 4= Stimme überwiegend nicht zu	4	3,2	3,2	94,4
5= stimme gar nicht zu	5	4,0	4,0	98,4
6= keine Angabe	2	1,6	1,6	100,0
Gesamt	126	100,0	100,0	

Frage 19:

Was wünschen Sie sich für die Aus- und Fortbildung in diesem Bereich?

(Freitextfrage)

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Auswertung vergangener Verfolgungen	2	1,6	2,6	2,6
Dienstsport	8	6,3	10,3	12,8
Eingriffstechniken	3	2,4	3,8	16,7
Fahrsicherheitstraining	40	31,7	51,3	67,9
rechtliche und taktische Fortbildung	3	2,4	3,8	71,8
Situationstraining	7	5,6	9,0	80,8
Gültig Sonstiges	6	4,8	7,7	88,5
spezielles Fahrsicherheits- training "Verfolgung"	5	4,0	6,4	94,9
Stressbewältigungstechniken	2	1,6	2,6	97,4
Trainings bezüglich des Anhaltens von (Klein-) Kraft- rädern	2	1,6	2,6	100,0
Gesamt	78	61,9	100,0	
Fehlend keine Angaben	48	38,1		
Gesamt	126	100,0		

Frage 20:

Wissen Sie von Kollegen, dass sie schon einmal eine Person reflexartig verfolgt haben, die ohne erkennbaren Grund davon gelaufen ist?

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig Ja	86	68,3	68,3	68,3
keine Angabe	1	,8	,8	69,0
Nein	39	31,0	31,0	100,0
Gesamt	126	100,0	100,0	

Frage 22:

Wie viele Jahre sind sie Polizeibeamter?

(inklusive Zeit ihres Vorbereitungsdienstes) bitte nur in Ziffern angeben)

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Prozente
Gültig 10	9	7,1	7,1	7,1
11	4	3,2	3,2	10,3
12	2	1,6	1,6	11,9
13	3	2,4	2,4	14,3
14	3	2,4	2,4	16,7
15	2	1,6	1,6	18,3
16	4	3,2	3,2	21,4
17	1	,8	,8	22,2
18	6	4,8	4,8	27,0
19	5	4,0	4,0	31,0
20	7	5,6	5,6	36,5
22	1	,8	,8	37,3
23	5	4,0	4,0	41,3
24	1	,8	,8	42,1
25	3	2,4	2,4	44,4
27	2	1,6	1,6	46,0
28	3	2,4	2,4	48,4
29	1	,8	,8	49,2
30	3	2,4	2,4	51,6
31	3	2,4	2,4	54,0
32	3	2,4	2,4	56,3
33	2	1,6	1,6	57,9
34	2	1,6	1,6	59,5
35	1	,8	,8	60,3
36	2	1,6	1,6	61,9
37	3	2,4	2,4	64,3
38	2	1,6	1,6	65,9
39	1	,8	,8	66,7
4	5	4,0	4,0	70,6
4,5	1	,8	,8	71,4
40	1	,8	,8	72,2
41	1	,8	,8	73,0
42	1	,8	,8	73,8
43	1	,8	,8	74,6
44	1	,8	,8	75,4

5	9	7,1	7,1	82,5
6	1	,8	,8	83,3
7	5	4,0	4,0	87,3
8	10	7,9	7,9	95,2
9	5	4,0	4,0	99,2
keine Angabe	1	,8	,8	100,0
Gesamt	126	100,0	100,0	

Frage 23:

Bitte geben Sie Ihr Geschlecht an:

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
männlich	95	75,4	75,4	75,4
Gültig weiblich	31	24,6	24,6	100,0
Gesamt	126	100,0	100,0	

Frage 24:

Bitte geben Sie ihr Alter an:

(nur in Ziffern angeben)

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig 22	1	,8	,8	,8
24	3	2,4	2,4	3,2
25	3	2,4	2,4	5,6
26	3	2,4	2,4	7,9
27	7	5,6	5,6	13,5
28	5	4,0	4,0	17,5
29	3	2,4	2,4	19,8
30	5	4,0	4,0	23,8
31	6	4,8	4,8	28,6
32	6	4,8	4,8	33,3
33	7	5,6	5,6	38,9
34	5	4,0	4,0	42,9
35	7	5,6	5,6	48,4
36	3	2,4	2,4	50,8
37	3	2,4	2,4	53,2
38	5	4,0	4,0	57,1
39	5	4,0	4,0	61,1
40	4	3,2	3,2	64,3
41	1	,8	,8	65,1
42	3	2,4	2,4	67,5

43	3	2,4	2,4	69,8
44	1	,8	,8	70,6
45	3	2,4	2,4	73,0
46	1	,8	,8	73,8
47	4	3,2	3,2	77,0
48	5	4,0	4,0	81,0
49	2	1,6	1,6	82,5
51	2	1,6	1,6	84,1
52	3	2,4	2,4	86,5
53	4	3,2	3,2	89,7
54	2	1,6	1,6	91,3
55	3	2,4	2,4	93,7
56	1	,8	,8	94,4
57	1	,8	,8	95,2
58	1	,8	,8	96,0
59	2	1,6	1,6	97,6
60	2	1,6	1,6	99,2
keine Angabe	1	,8	,8	100,0
Gesamt	126	100,0	100,0	

Mittelwerte:

Frage 3: Wie viele Verfolgungen hatten Sie insgesamt innerhalb der letzten 12 Monate?

Deskriptive Statistik

	N	Spannweite	Minimum	Maximum	Summe	Mittelwert
Frage 3: Wenn Frage 2 = JA: Wie viele Verfolgungen hatten Sie insgesamt innerhalb der letzten 12 Monate? Gültige Werte (Listenweise)	72	29	1	30	222	3,08

Frage 17: Stimmen Sie folgenden Aussagen zu?

„Ich fühle mich bezogen auf derartige Verfolgungssituationen konditionell, fahrerisch und ausstattungs­mäßig gut vorbereitet.“

Deskriptive Statistik

	N	Spannweite	Minimum	Maximum	Summe	Mittelwert
Frage 17: Stimmen Sie folgenden Aussagen zu? „Ich fühle mich bezogen auf derartige Verfolgungssitua- tionen konditionell, fahre- risch und ausstattungs­mä- ßig gut vorbereitet.“ Gültige Werte (Listenweise)	125	4	1	5	322	2,58

Frage 18: Stimmen Sie folgenden Aussagen zu?

„Bezogen auf derartige Verfolgungssituationen sollte die Aus- und Fortbildung (z.b. Fahr- und Sicherheitstraining) verbessert werden.“

Deskriptive Statistik

	N	Spannweite	Minimum	Maximum	Summe	Mittelwert
Frage 18:						
Stimmen Sie folgenden Aussagen zu?						
„Bezogen auf derartige Verfolgungssituationen sollte die Aus- und Fortbildung (z.b. Fahr- und Sicherheitstraining) verbessert werden.“	124	4	1	5	268	2,16
Gültige Werte (Listenweise)	124					

Frage 22: Wie viele Jahre sind Sie Polizeibeamter?

Deskriptive Statistik

	N	Spannweite	Minimum	Maximum	Summe	Mittelwert
Frage 22:						
Wie viele Jahre sind sie Polizeibeamter?						
(inklusive Zeit ihres Vorbereitungsdienstes) bitte nur in Ziffern angeben)	125	40	4	44	2288	18,30
Gültige Werte (Listenweise)	125					

Frage 24: Alter

Deskriptive Statistik

	N	Spannweite	Minimum	Maximum	Summe	Mittelwert
Frage 24:						
Bitte geben Sie ihr Alter an:						
(nur in Ziffern angeben)	125	38	22	60	4800	38,40
Gültige Werte (Listenweise)	125					

Frage 9:

Sollte der Flüchtende eine Straftat begangen haben:

Welche war das? (Freitextantwort) * Frage 5:

Auf welche Art erfolgte die Flucht des Täters:

(Mehrfachnennung möglich) Kreuztabelle

Anzahl

		Frage 5: Auf welche Art erfolgte die Flucht des Täters: (Mehrfachnennung möglich)							Gesamt	
		anderes Flucht- mittel	Fahrrad	mittels (Klein-) Kraftrad	mittels Pkw	zu Fuß	zu Fuß und mittels (Klein-) Kraftrad	zu Fuß und mittels Pkw		zu Fuß, mittels Pkw, mittels (Klein-) Kraftrad, Fahrrad
Frage 9:	Diebstahlsdelikt	0	1	1	2	7	0	1	0	12
	Einbruchsdelikt	0	0	0	1	12	1	1	0	15
Sollte der Flüchtende eine Straftat begangen haben:	Fahren ohne Fahrerlaubnis	1	0	11	3	0	0	1	1	17
	Körperverletzungsdelikt	0	0	0	0	8	0	1	0	9
Welche war das? (Frei- textantwort)	Raub	0	0	0	1	3	0	0	0	4
	Sachbeschädigung	0	0	0	0	4	0	0	0	4
Gesamt	Sonstiges	0	0	0	0	2	0	0	0	2
	Trunkenheitsfahrt (§§ 315c, 316)	0	0	2	1	5	0	0	1	9
	Verstoß gegen das BtMG	0	1	0	1	3	0	0	0	5
	Vollstreckung eines Haftbefehls	0	0	0	0	6	0	0	1	7
		1	2	14	9	50	1	4	3	84

Frage 8:

Welcher Anlass führte dazu, dass Sie die Verfolgung aufgenommen haben: * Frage 7:

Zu welcher Tageszeit erfolgte die Verfolgung? Kreuztabelle

Anzahl

		Frage 7: Zu welcher Tageszeit erfolgte die Verfolgung?				Gesamt
		Am Morgen / Vormittag	in der Nacht	keine Angabe	Nachmittag / Abend	
Frage 8: Welcher Anlass führte dazu, dass Sie die Verfolgung aufgenommen haben:	allgemeine Verkehrskontrolle	3	10	0	17	30
	durch den Flüchtenden begangene Ordnungswidrigkeit	3	4	0	4	11
	durch den Flüchtenden begangene Straftat	13	34	1	18	66
	gefahrenabwehrende Maßnahme	0	0	0	3	3
	keine Angabe	0	0	2	0	2
	Personenkontrolle an einem kriminogenen Ort	0	4	0	2	6
	plötzliches Weglaufen ohne erkennbaren Grund	1	2	0	5	8
	Gesamt	20	54	3	49	126

Frage 8:

Welcher Anlass führte dazu, dass Sie die Verfolgung aufgenommen haben: * Frage 7:

Zu welcher Tageszeit erfolgte die Verfolgung? Kreuztabelle

			Frage 7: Zu welcher Tageszeit erfolgte die Verfolgung?				Gesamt
			Am Morgen / Vormittag	in der Nacht	keine Angabe	Nachmittag / Abend	
Frage 8: Welcher Anlass führte dazu, dass Sie die Verfolgung aufgenommen haben:	allgemeine Verkehrskontrolle	Anzahl	3	10	0	17	30
		% der Gesamtzahl	2,4%	7,9%	0,0%	13,5%	23,8%
	durch den Flüchtenden begangene Ordnungswidrigkeit	Anzahl	3	4	0	4	11
		% der Gesamtzahl	2,4%	3,2%	0,0%	3,2%	8,7%
	durch den Flüchtenden begangene Straftat	Anzahl	13	34	1	18	66
		% der Gesamtzahl	10,3%	27,0%	0,8%	14,3%	52,4%
	gefährdenabwehrende Maßnahme	Anzahl	0	0	0	3	3
		% der Gesamtzahl	0,0%	0,0%	0,0%	2,4%	2,4%
	keine Angabe	Anzahl	0	0	2	0	2
		% der Gesamtzahl	0,0%	0,0%	1,6%	0,0%	1,6%
	Personenkontrolle an einem krimino- genen Ort	Anzahl	0	4	0	2	6
		% der Gesamtzahl	0,0%	3,2%	0,0%	1,6%	4,8%
	plötzliches Weglaufen ohne erkennba- ren Grund	Anzahl	1	2	0	5	8
		% der Gesamtzahl	0,8%	1,6%	0,0%	4,0%	6,3%
Gesamt	Anzahl	20	54	3	49	126	
	% der Gesamtzahl	15,9%	42,9%	2,4%	38,9%	100,0%	

Frage 7:

Zu welcher Tageszeit erfolgte die Verfolgung? * Frage 5:

Auf welche Art erfolgte die Flucht des Täters:

(Mehrfachnennung möglich) Kreuztabelle

Anzahl

		Frage 5: Auf welche Art erfolgte die Flucht des Täters: (Mehrfachnennung möglich)									Gesamt
		anderes Fluchtmittel	Fahrrad	keine An- gabe	mittels (Klein-) Kraftrad	mittels Pkw	zu Fuß	zu Fuß und mittels (Klein-) Kraftrad	zu Fuß und mittels Pkw	zu Fuß, mittels Pkw, mittels (Klein-) Kraft- rad, Fahrrad	
		Frage 7: Zu welcher Ta- geszeit erfolgte die Verfolgung?	Am Morgen / Vormittag	0	0	0	4	4	10	1	
	in der Nacht	0	1	0	5	15	28	0	3	2	54
	keine Angabe	0	0	2	0	0	1	0	0	0	3
	Nachmittag / Abend	1	1	0	14	5	25	0	2	1	49
	Gesamt	1	2	2	23	24	64	1	6	3	126

Frage 12.1:

War der Flüchtende auf der Flucht allein? * Frage 11:

Der Flüchtende war (u. U. geschätzt): Kreuztabelle

Anzahl

		Frage 11: Der Flüchtende war (u. U. geschätzt):					Gesamt
		„Best-ager“/Älterer Erwachsener (älter als 40 Jahre)	Erwachsener bis ca. 40 Jahre	Heranwachsender/ Jung erwachsener (ca. bis 30 Jahre)	Jugendlicher	keine Angabe	
Frage 12.1:	allein	7	19	45	14	1	86
War der Flüchtende auf der Flucht allein?	keine Angabe	0	0	0	1	2	3
	mit einer weiteren Person	2	5	12	5	0	24
	mit mehreren Personen	0	3	9	1	0	13
Gesamt		9	27	66	21	3	126

Frage 12.1:

War der Flüchtende auf der Flucht allein? * Frage 11:

Der Flüchtende war (u. U. geschätzt): Kreuztabelle

			Frage 11: Der Flüchtende war (u. U. geschätzt):					Gesamt
			„Best-ager“/Älterer Erwachsener (älter als 40 Jahre)	Erwachsener bis ca. 40 Jahre	Heranwachsen- der/Jungerwachsen er (ca. bis 30 Jahre)	Jugendlicher	keine Angabe	
Frage 12.1: War der Flüchtende auf der Flucht allein?	allein	Anzahl	7	19	45	14	1	86
		% der Gesamt- zahl	5,6%	15,1%	35,7%	11,1%	0,8%	68,3%
	keine Angabe	Anzahl	0	0	0	1	2	3
		% der Gesamt- zahl	0,0%	0,0%	0,0%	0,8%	1,6%	2,4%
	mit einer weiteren Person	Anzahl	2	5	12	5	0	24
		% der Gesamt- zahl	1,6%	4,0%	9,5%	4,0%	0,0%	19,0%
mit mehreren Perso- nen	Anzahl	0	3	9	1	0	13	
	% der Gesamt- zahl	0,0%	2,4%	7,1%	0,8%	0,0%	10,3%	
Gesamt	Anzahl	9	27	66	21	3	126	
	% der Gesamt- zahl	7,1%	21,4%	52,4%	16,7%	2,4%	100,0%	

Frage 7:

Zu welcher Tageszeit erfolgte die Verfolgung? * Frage 13.1:

Ist bei dieser Verfolgungssituation ein Schaden entstanden? (Mehrfachnennung möglich)

Personenschäden: Kreuztabelle

Anzahl

		Frage 13.1: Ist bei dieser Verfolgungssituation ein Schaden entstanden? (Mehrfachnennung möglich) Personenschäden:					Gesamt	
		Dritte verletzt	Flüchtender verletzt	kein Personen- schaden	keine Angabe	Polizeibeamter und Flüchtender verletzt		Polizeibeamter verletzt
Frage 7: Zu welcher Tages- zeit erfolgte die Ver- folgung?	Am Morgen / Vormittag	0	1	19	0	0	0	20
	in der Nacht	1	4	44	0	1	4	54
	keine Angabe	0	0	0	2	0	1	3
	Nachmittag / Abend	1	4	41	0	3	0	49
Gesamt		2	9	104	2	4	5	126

Frage 7:

Zu welcher Tageszeit erfolgte die Verfolgung? * Frage 13.1:

Ist bei dieser Verfolgungssituation ein Schaden entstanden? (Mehrfachnennung möglich)

Personenschäden: Kreuztabelle

		Frage 13.1: Ist bei dieser Verfolgungssituation ein Schaden entstanden? (Mehrfachnennung möglich) Personenschäden:						Gesamt
		Dritte verletzt	Flüchtender verletzt	kein Personen- schaden	keine Angabe	Polizeibeamter und Flüchtender verletzt	Polizeibeamter verletzt	
Frage 7: Zu welcher Ta- geszeit erfolgte die Verfolgung?	Am Morgen / Anzahl	0	1	19	0	0	0	20
	Vormittag % der Gesamtzahl	0,0%	0,8%	15,1%	0,0%	0,0%	0,0%	15,9%
	in der Nacht Anzahl	1	4	44	0	1	4	54
	% der Gesamtzahl	0,8%	3,2%	34,9%	0,0%	0,8%	3,2%	42,9%
	keine Angabe Anzahl	0	0	0	2	0	1	3
	% der Gesamtzahl	0,0%	0,0%	0,0%	1,6%	0,0%	0,8%	2,4%
	Nachmittag / Anzahl	1	4	41	0	3	0	49
	Abend % der Gesamtzahl	0,8%	3,2%	32,5%	0,0%	2,4%	0,0%	38,9%
Gesamt Anzahl	2	9	104	2	4	5	126	
% der Gesamtzahl	1,6%	7,1%	82,5%	1,6%	3,2%	4,0%	100,0%	

Frage 6:

Auf welche Art haben Sie den Täter verfolgt:(Mehrfachnennung möglich) * Frage 5:

Auf welche Art erfolgte die Flucht des Täters: (Mehrfachnennung möglich) Kreuztabelle

			Frage 5: Auf welche Art erfolgte die Flucht des Täters:(Mehrfachnennung möglich)									Gesamt
			anderes Flucht- mittel	Fahr- rad	keine Angabe	mittels (Klein-) Kraftrad	mittels Pkw	zu Fuß	zu Fuß und mittels (Klein-) Kraftrad	zu Fuß und mit- tels Pkw	zu Fuß, mittels Pkw, mittels (Klein-) Kraft- rad, Fahrrad	
Frage 6: Auf welche Art haben Sie den Täter verfolgt: (Mehrfachnen- nung möglich)	keine Angabe	Anzahl	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2
		% der Gesamtzahl	0,0%	0,0%	1,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,6%
	mittels FuStKw	Anzahl	1	1	0	19	24	5	0	0	1	51
		% der Gesamtzahl	0,8%	0,8%	0,0%	15,1%	19,0%	4,0%	0,0%	0,0%	0,8%	40,5%
	mittels Kraftrad	Anzahl	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
		% der Gesamtzahl	0,0%	0,0%	0,0%	0,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,8%
	zu Fuß	Anzahl	0	0	0	0	0	45	0	0	0	45
		% der Gesamtzahl	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	35,7%	0,0%	0,0%	0,0%	35,7%
	zu Fuß und mittels FuStKw	Anzahl	0	0	0	3	0	13	1	6	2	25
		% der Gesamtzahl	0,0%	0,0%	0,0%	2,4%	0,0%	10,3%	0,8%	4,8%	1,6%	19,8%
	zu Fuß und mittels Zivilwagen	Anzahl	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
		% der Gesamtzahl	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,8%
	zu Fuß, mittels FuStKw, Fahrrad	Anzahl	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
		% der Gesamtzahl	0,0%	0,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,8%
Gesamt	Anzahl	1	2	2	23	24	64	1	6	3	126	
	% der Gesamtzahl	0,8%	1,6%	1,6%	18,3%	19,0%	50,8%	0,8%	4,8%	2,4%	100,0%	

Frage 14:

Wurde der Flüchtende gestellt: * Frage 16:

Wie lange dauerte die Verfolgungssituation in etwa an? Kreuztabelle

			Frage 16: Wie lange dauerte die Verfolgungssituation in etwa an?						Gesamt
			bis zu einer Minute	bis zu zehn Minuten	eine bis fünf Minuten	keine Angabe	länger als zehn Minuten	wenige Sekunden	
Frage 14:	Ja	Anzahl	28	10	35	0	12	7	92
		% der Gesamtzahl	22,2%	7,9%	27,8%	0,0%	9,5%	5,6%	73,0%
Wurde der Flüchtende gestellt:	keine Angabe	Anzahl	0	1	0	2	0	0	3
		% der Gesamtzahl	0,0%	0,8%	0,0%	1,6%	0,0%	0,0%	2,4%
	Nein	Anzahl	8	3	15	0	3	2	31
		% der Gesamtzahl	6,3%	2,4%	11,9%	0,0%	2,4%	1,6%	24,6%
Gesamt		Anzahl	36	14	50	2	15	9	126
		% der Gesamtzahl	28,6%	11,1%	39,7%	1,6%	11,9%	7,1%	100,0%



Polizeidirektion Mayen | Hahnengasse 11 | 56727 Mayen

Eike Gellersen
An der Ohligsmühle 31
53127 Bonn

**POLIZEIDIREKTION
MAYEN**

Hahnengasse 11
56727 Mayen
Telefon 02651 8010
Telefax 02651 801102
PDMayen@polizei.rlp.de
www.polizei.rlp.de/pp.koblenz

29.07.2013

Mein Aktenzeichen 18 321 Bitte immer angeben!	Ihr Schreiben vom	Ansprechpartner/-in / E-Mail Rink, Lothar	Telefon / Fax 02651 801-410 02651 801-102
--	--------------------------	---	--

Forschungsvorhaben in der Polizeidirektion Mayen

Sehr geehrter Herr Gellersen,

bezugnehmend auf Ihre Anfrage vom 27.06.2013 darf ich Ihnen mitteilen, dass die Durchführung Ihres Forschungsvorhabens bei der Polizeidirektion Mayen durch das Polizeipräsidium Koblenz genehmigt wurde.

Gerne unterstützen wir Sie bei Ihrer Untersuchung von Verfolgungssituationen im Polizeialltag.

Gemäß der telefonisch erfolgten Vorabsprache mit Herrn PHK Rink darf ich Sie bitten sich mit hiesiger Dienststelle zur Vereinbarung eines Vorgespräches in Verbindung zu setzen.

Ich wünsche Ihnen für Ihre Arbeit bereits jetzt viel Erfolg.

Mit freundlichen Grüßen

Gerd Bertram
Polizeidirektor