

Verfolgungsfahrten und Eigensicherung

Dr. Uwe Füllgrabe, Hann. Münden

Deutsches Polizeiblatt, 33. Jahrgang. Nr. 5, S. 19 - 22

1. Gefahren bei Verfolgungsfahrten

Eigensicherung ist nicht nur im Umgang mit (potenziell gefährlichen) Personen wichtig (Füllgrabe, 2002, 2015). Auch der Straßenverkehr stellt eine oft übersehene Gefahrenquelle für den Polizisten dar.

Pinizzotto, Davis und Miller (2002) berichten z. B., dass in den letzten zwei Jahrzehnten in den USA 1407 Polizisten durch Täter ermordet wurden, während 1362 ihr Leben bei Unfällen verloren. Seit 1998 hat sich diese Tendenz umgekehrt. Es werden seitdem mehr Polizisten bei Unfällen getötet als durch Straftäter, z.B. verloren im Jahr 2000 84 Polizisten ihr Leben durch Unfälle und 51 durch Straftäter. Dieses Beispiel zeigt auch auf, dass Statistiken eines Zeitpunkts nicht immer geeignet sind, etwas über einen Zustand bei einem anderen auszusagen.

Verfolgungsfahrten spielen eine wichtige Rolle in vielen Kriminalfilmen. Gleichzeitig stellen sie aber auch eine große Gefahr im polizeilichen Alltag dar. Genaue Zahlen liegen dazu für Deutschland leider nicht vor (u. a. weil der Begriff der Verfolgungsfahrt nicht eindeutig definiert ist), aber die folgenden helfen, wenigstens eine Größenordnung des Problems aufzuzeigen. Es wird geschätzt, dass in den USA ca. 400-500 Tote durch Verfolgungsfahrten zu beklagen sind. Im Jahr 1998 wurden in den USA bei Verfolgungsfahrten 314 Personen getötet, davon 2 Polizisten, 198 Personen, die verfolgt wurden und 114 Besitzer anderer Autos oder Fußgänger (Hill, 2002).

Die Mehrheit der Verfolgungsfahrten in den USA wird durch eine Verkehrsübertretung ausgelöst. Verfolgungsfahrten werden sehr schnell gefährlich: 50% aller Kollisionen in den USA geschehen in den ersten beiden Minuten und mehr als 70% kommen während der ersten sechs Minuten der Verfolgung vor.

Das sachgemäße Bewältigen von Verfolgungsfahrten gehört also auch zur polizeilichen Eigensicherung.

2. Wer ist gefährdet

Pinizzotto et al. (2002) stellten fest, dass Polizisten, die in tödliche Unfälle verwickelt waren, bestimmte Merkmale aufwiesen:

- Mitte 30 mit etwa 10 Jahre Polizeipraxis
- arbeitet hart und übernimmt Risiken
- hat ein Gefühl der Unbesiegbarkeit (z.B. "Mir geschieht nichts.")
- Bequemlichkeitsverhalten nach Jahren erfolgreichen Arbeitens
- Mangel an Fahrpraxis oder Fehlen eines Auffrischungstrainings

Nach Jahren erfolgreichen Arbeitens hat sich bei vielen Polizisten ein „Gefühl der Unbesiegbarkeit“ entwickelt, das den Polizisten veranlasst, größere Risiken einzugehen. Man stellte fest, dass die Verfolgung geringfügiger Eigentumsdelikte unter Hochrisiko – Bedingungen eher von erfahreneren als von weniger erfahreneren Polizisten durchgeführt werden.

Das risikobehaftete Verhalten führt allerdings häufig zum Erfolg, was Belobigungen, gute Beurteilungen usw. auslöst. „Je größer das Risiko, umso größer die Belohnung.“ Andere Polizisten sehen das, ahmen es nach und neigen auch zu unzulässigen Vereinfachungen. Dies ist auch das Problem der Eigensicherung gegenüber gewalttätigen Personen, etwa wenn ein Verdächtiger nicht gründlich genug durchsucht wird (Pinizzotto et al., 1997).

3. Den „Jagdtrieb“ vermeiden

Garner (1997) weist angesichts des Todes zahlreicher Polizisten bei der Verfolgung von Tätern darauf hin, dass der Polizist sich verschiedene Fragen stellen muss, die sich alle auf die angemessenen juristischen und taktischen Elemente einer riskanten Verfolgung beziehen:

- **Welches Delikt liegt hier vor?** Nur ein Verkehrsverstoß ?
- **Wer wird verfolgt?** Ein 13jähriger, der das Auto seiner Eltern genommen hat oder ein flüchtiger Schwermörder ?
- **Wie sind die Straßen – und Verkehrsbedingungen?** Wie viel zusätzliche Gefahr wird durch den öffentlichen Verkehr erzeugt? Eine Fahrt, die in einer ruhigen Nachbarschaft oder ländlichen Gegend begann, kann in eine verkehrsreiche Gegend führen.
- **Ist bekannt, ob sich unschuldige Personen in dem verfolgten Wagen befinden?**

In einem Fall beteiligte sich die Polizei an einer längeren Verfolgungsfahrt einer geistig gestörten Frau mit zwei Kindern im Auto. Ihre Identität war bekannt, sie hätte auch später festgenommen werden können. Der ganze gefährliche Vorgang war vermutlich überflüssig. Garners Rat: Versuchen Sie, so viel wie möglich in Erfahrung zu bringen, *wen* sie verfolgen. Das Beispiel zeigt auch die Berechtigung der Frage:

- **Sind andere Alternativen vorhanden?**

Kann man den Täter nicht auch später, Zuhause, gefahrlos festnehmen? Weil Sie ein guter Polizist sind, möchten Sie ihn fangen. Aber muss es sofort geschehen? Kann es nicht sicherer in seiner Wohnung, an seinem Arbeitsplatz oder sonst wo später geschehen, wenn er nicht in seinem Schutzpanzer von schnellem Stahl ist?

- **Welchen Grenzen sehen Sie sich gegenüber?**

Schätzen Sie realistisch Ihre Fähigkeiten als Fahrer bei hohen Geschwindigkeiten ein. Gehen die Anforderungen des Fahrens bei hohen Geschwindigkeiten darüber hinaus, was sie hinsichtlich normalen Fahrens gelernt haben? Ist Ihr Auto überhaupt dafür eingerichtet?

- **Welchen Sinn macht es, die Verfolgung trotz des Risikos einer Verletzung oder Schlimmeren weiter zu führen?**

Die Kernfrage, die man sich beständig während einer Verfolgungsfahrt stellen muss, lautet: Was zeigt in dieser Situationen, dass die eingegangenen Risiken es wert sind, angesichts der Chance, den Verfolgten zu fangen? So lange man ehrlich sagen

kann, dass der potenzielle Nutzen der Verfolgung die Chancen einer möglichen Katastrophe überwiegt, kann man weiterfahren.

Aber: Zu wissen, wann man einen „taktischen Rückzug“ antreten muss, ist das Kennzeichen eines reifen, kompetenten, selbstsicheren Polizisten. Das Abbrechen einer gefährlichen Verfolgungsfahrt ist ein ausgezeichnetes Beispiel für die angemessene Benutzung eines taktischen Rückzugs – und persönlichen Mutes (Garner, 1998, S. 180).

Um die Kontrolle über die Situation zu behalten, muss man „safety – smart“ sein (Garner, 1998, S. 182). Dazu gehören neben einem sorgfältig ausgerüsteten und gewarteten Auto, dem vorherigen Erwerb von guten Fahrfähigkeiten, der guten Abstimmung mit der Einsatzzentrale usw. auch

a) taktische Vorgehensweisen :

- Vermeidung radikaler Fahrmanöver: Es ist gefährlich, ein sich schnell bewegendes Fahrzeug absichtlich mit einem sich ebenfalls schnellen Fahrzeug in Kontakt zu bringen. Nur wenige Polizisten sind gut darauf trainiert, ein Auto zu rammen oder zu boxen. Es ist auch aus rechtlichen Gründen bedenklich, ein Auto als potenziell tödliche Waffe zu benutzen.
- Die richtige Position beachten: Nicht das Auto vor oder längsseits des verfolgten Autos fahren. Dies bewirkt einen großen taktischen Nachteil, manche Polizisten sind bei derartigen Fahrmanövern auch durch Schüsse oder Zusammenstöße getötet worden (Füllgrabe, 2002, 2014).
- Ein Schusswechsel ist äußerst riskant. Die Benutzung einer Schusswaffe ist selten wirkungsvoll darin, entweder das Auto oder den Täter darin unschädlich zu machen.

b) psychologische Hintergrundfaktoren:

- die Verkehrsbedingungen berücksichtigen
- Vorausschauend die Straße soweit wie möglich nach überraschenden Gefahren absuchen. Könnte ein Auto Ihren Weg kreuzen? Könnte plötzlich Gefahr von einem Fußgänger ausgehen?
- Planung, was man tun wird, wenn das Auto angehalten wird.

Dieser Gesichtspunkt ist auch aus folgendem Gesichtspunkt wichtig: Wenn das verfolgte Auto angehalten hat, taucht eine völlig *neue* Gefahrensituation auf. Viele Polizisten glauben nämlich, dass die Sache jetzt fast vorbei sei. Alles was man jetzt machen müsse, sei, zu dem nun stehenden Auto zu laufen und den Fahrer festzunehmen.

Garner (1998, S. 185) beschreibt die Gefahrenquelle. „In der Vergangenheit sind Polizisten gestorben, als sie angeheizt durch Adrenalin und dem Bedürfnis, „die Sache zu Ende zu bringen“ wenig Gedanken an eine gute Taktik oder ihre eigene Sicherheit verschwendeten.“ In einigen Fällen schoss der Täter sofort. In anderen Fällen verfolgte der Polizist den aus dem stehenden Auto fliehenden Fahrer, ohne zuvor zu überprüfen, ob sich im Auto weitere Verdächtige verborgen halten. In einigen Fällen konnten solche Personen, an denen der Polizist vorbeigelaufen war, den Polizisten von rückwärts angreifen.

Wenn also das Auto eines Verfolgten aus irgendeinem Grund angehalten hat, ist es Zeit automatisch zu den Maßnahmen überzugehen, die für risikoreiche Fahrzeugkontrollen angemessen sind. Man muss bedenken, dass eine Person, die bereit ist, sich selbst und andere in große Gefahr zu bringen, indem sie eine solch

riskante Fahrt unternimmt, auch den Polizisten sofort angreift, wenn sich ihm die Möglichkeit dazu bietet. Und diese Möglichkeit sollte man ihm nicht bieten und z.B. der Versuchung widerstreben, sofort zu dem Auto zu laufen. Stattdessen sollte man Verstärkung rufen und abwarten, bis diese eintrifft.

Angesichts der Tatsache, dass die risikoreiche Situation grundsätzlich ein hohes Erregungsniveau geschaffen hat und außerdem großer Ärger darüber entstanden sein kann, dass der Täter das Leben des Polizisten und vielleicht auch anderer Verkehrsteilnehmer gefährdet hat, ist es besonders wichtig, seine Gefühle unter Kontrolle zu haben. Man muss beachten, was Garner (1998, S. 186) als Ziel aufzeigt: Es nützt wenig, wenn man nur die Verfolgung gewinnt und man nach einer Überreaktion vielleicht juristische Probleme bekommt. Den Täter seiner Strafe zuzuführen ist es wert, dass man extreme Selbstzurückhaltung übt, damit „der Sieg“ total ist. Man sollte fest und kontrollierende Kommandos geben, aber nicht fluchen oder beleidigen. Wenn man erregt sieht, sollte man den Täter von einem anderen Polizisten abführen lassen.

4. Voraussetzung erfolgreicher Verfolgungsfahrten

4.1 Psychologische Hintergrundfaktoren

Wer fährt vorsichtiger? Dazu gibt es Erkenntnisse aus der Erforschung der Survivability. „Überlebenspersönlichkeiten“ (Füllgrabe, 2002, 2014) zeigen

- aktives Denken: sorgfältige Informationssuche und Informationsverarbeitung
- aktiven Lebensstil: Sie gehen Probleme aktiv an.
- synergistisches Denken: Es liegt keine Ich- Bezogenheit vor, sondern man achtet darauf, dass das Gesamtsystem gut läuft. Beispielhaft dazu die spontanen Äußerungen einer jungen deutschen Polizistin.

Sie erwähnte die Ursachen für Unfälle von Dienstfahrzeugen bei Einsatzfahrten mit Blaulicht und Martinshorn. Relativ viele junge Kollegen berücksichtigen dann nicht mehr andere Gefahrensituationen, z.B. Autofahrer aus Seitenstraßen. Sie berichtete mir, dass sie früher auch „flott gefahren“ sei, seit der Geburt ihrer Tochter aber sorgfältiger auf derartige Gefahren achtet: „Ich fahre vorsichtig. Ich empfinde Verantwortung für meine Familie. Es wäre ja egoistisch, wenn ich sie allein ließe.“ Dass diese Äußerung spontan war, zeigt, wie tief verankert das dahinter stehende Weltbild ist. Es ist ein systemisches Weltbild. Sie sagte nämlich nicht: „Wenn ich nicht aufpasse, kann *mir* etwas Schlimmes passieren.“ Damit hätte sie nur an die persönlichen Konsequenzen ihres Verhaltens gedacht. Sie ging in ihrem Gedankengang weit darüber hinaus und dachte vielmehr an die Konsequenzen ihres Verhaltens für ihre Bezugspersonen. Sie betrachtete also die Auswirkungen ihres Verhaltens auf das Gesamtsystem, d.h. ihre Familie (Füllgrabe, 2002, 2014).

4.2 In welchem Gefahrenzustand befindet man sich jetzt?

Dass potenzielle Gefahrensituationen nicht wahrgenommen werden, hängt auch damit zusammen, dass man die Dinge gemäß einem *statischen* Denken betrachtet : Man erkennt nicht, dass eine zunächst harmlose Situation wie das Anhalten eines Autos bei einer Verkehrskontrolle keineswegs bedeutet, dass diese Situation nicht auch einen völlig anderen Zustand, nämlich den der Gewalt annehmen könnte. Gefördert wird dies durch ein unrealistisch *statistisches* Denken: Viele Autofahrer, die nicht angeschnallt sind, sind harmlos. Warum soll ich mir in diesem Fall also Angst

machen?!? Falsch!! Es geht nicht darum, ob man Angst haben sollte oder nicht, es geht um das genaue **Beobachten** dessen, was sich in dieser Situation abspielt. Das ist das, was ich mit dem Begriff „Gefahrenradar“ beschreibe.

Hilfreich ist hier den möglichen zeitlichen Ablauf des Gefahrenradars (Füllgrabe, 2002, 2014) zu betrachten. Anschaulich sind hier die fünf Gefahrenfarbcodes, die die US Marines verwendeten, wobei ich hier ausdrücklich zwischen den objektiven Einschätzungsmöglichkeiten von *Gefahrenlagen* und dem subjektivem *Gefahrenbewusstsein* unterscheide:

	weiß	<i>Entspannter Zustand</i> Es besteht keine Gefahr
	gelb	<i>Entspannte Aufmerksamkeit</i> Man beobachtet die Situation sorgfältig, aber angstfrei.
	orange	<i>Unspezifischer Alarm</i>
	rot	<i>Potenziell tödliche Gefahr</i> Es ist an der Zeit zu kämpfen oder wegzulaufen
	schwarz	<i>Angriff bereits im Gang</i>

Hier sieht man also anschaulich, wie die sachgemäße Denkweise bei einem Autofahrer sein könnte, der sich nicht angeschnallt hat.

Der Polizist, der diesen Verstoß sieht oder mitgeteilt bekommt, befindet sich zunächst im gefahrlosen Zustand „weiß“. Er sagt sich, dass die Sache wahrscheinlich harmlos ist. Da er aber aus Erkenntnissen der Verkehrspsychologie weiß, dass gerade impulsive Personen („Action – Typ“) dazu neigen, keinen Sicherheitsgurt zu tragen, bewertet er vorsichtshalber die Situation als den Zustand „gelb“ und beobachtet die Sache genauer. Wenn jetzt der Autofahrer der Polizeikontrolle entgehen will, indem er mit 120km/h durch die Stadt fährt, wird deutlich, dass es sich nicht um einen Bürger handelt, der lediglich vergesslich war. Es ist also sinnvoll, von der Bewertung der Situation von der Stufe „gelb“ zu Stufe „orange“ überzugehen. Aber noch ist keine Gewalt im Spiel, noch *kann* es sich um eine relativ harmlose Sache handeln. Sobald aber der Autofahrer versucht, sein Auto geschickt in einer Seitenstraße vor dem Polizisten zu verstecken (Camouflage), wird deutlich, dass hier doch etwas Ungewöhnlicheres, Gefährlicheres vorliegt. Es ist für den Polizisten jetzt sinnvoll, anzunehmen dass die Gefahrenstufe „rot“ vorliegt und sehr sorgfältig seine Maßnahmen der Eigensicherung zu treffen.

4.3 Regelmäßiges Training

Pinizzotto et al. (2002) weisen darauf hin, dass ohne regelmäßiges Training psychomotorische Fähigkeiten verringert werden, die z. B. für die sachgemäße Beherrschung der Schusswaffe und der Fahrpraxis notwendig sind (s. Füllgrabe, 2002, 2014). Sie fordern deshalb – genauso wie Hill (2002) – regelmäßiges Training, um sachgerechte Verfolgungsfahrten zu gewährleisten. Dies könnte auch an einem Fahrsimulator stattfinden

5. Nach dem Anhalten: Eigensicherung

Wenn das verfolgte Auto angehalten hat, taucht aber eine potenziell *neue* Gefahrensituation auf. Viele Polizisten glauben nämlich, dass die Sache jetzt fast vorbei sei. Alles was man jetzt machen müsse, sei, zu dem nun stehenden Auto zu laufen und den Fahrer festzunehmen.

Deshalb muss man die Grundprinzipien der Eigensicherung beachten:

- Nicht das Auto vor oder längsseits des verfolgten Autos fahren. Dies bewirkt einen großen taktischen Nachteil, manche Polizisten sind bei derartigen Fahrmanövern auch durch Schüsse oder Zusammenstöße getötet worden.

- Bei einem ausgestiegenen Autofahrer die zentralen Gesichtspunkte der interpersonalen Eigensicherung beachten:

- Reaktionsdistanz bewahren
- beobachten, was er mit den Händen macht.

Dazu ein Beispiel, das die **sachgemäße Form der Annäherung an ein Auto** zeigt und belegt, dass man Gefahrensituationen vermeiden oder ihr Bedrohungspotenzial alleine schon dadurch verringern kann, dass man sorgfältig *beobachtet*, was die handelnden Personen tun. Ein Polizist hielt in der Dunkelheit ein Auto an, wählte aber eine gut ausgeleuchtete Örtlichkeit für die Kontrolle. Der Einsatzzentrale wurde der Ort und die Autonummer mitgeteilt. Er stellte seinen Streifenwagen hinter das Auto des Verdächtigen, und er **benutzte den Scheinwerfer, um das Innere des Autos des Verdächtigen auszuleuchten**

und ihm bei der Annäherung an das Auto zu helfen. Der Polizist war bei seiner Annäherung an das Auto vorsichtig. Als er die Hände des Verdächtigen beobachtete, bemerkte der Polizist, dass der Verdächtige eine Handfeuerwaffe vom Sitz nahm. Als der Täter seine Waffe auf den Polizisten richtete, schoss der Polizist als erster und ging zur Seite des Autos. Obgleich verwundet, war der Täter in der Lage, wegzufahren. Die Anwendung angemessener Maßnahmen der Annäherung an ein Auto, verbunden mit seiner Beobachtung und schnellem Handeln, retteten dem Polizisten vermutlich das Leben (Pinizzotto et al., 1997, S. 33 - 34).

Dieses Beispiel belegt auch, dass man bei polizeilichen Tätigkeiten **keineswegs Angst** empfinden muss, wenn man sachgerecht vorgeht. Aber dazu muss man auch die verschiedenen Gefahrenpotenziale der polizeilichen Tätigkeit kennen und vermeiden.

Literatur:

Füllgrabe, U. (2002). *Psychologie der Eigensicherung: Überleben ist kein Zufall*.

Stuttgart: Richard Boorberg Verlag (5. Auflage, 2014).

Garner, G. W. (1998). *Surviving the street*. Springfield: Charles C Thomas.

Hill, J. (2002). High - speed police pursuits: Dangers dynamics and risk reduction. *FBI Law Enforcement Bulletin*, Volume 71, Nr. 7, July 2002, pp. 14 – 18.

Pinizzotto, A. J., Davis, E. F. & Miller III, C.E. (1997). *In the Line of Fire: Violence Against Law Enforcement. A Study of Selected Felonious Assaults on Law Enforcement Officers*. United States Department of Justice. Federal Bureau of Investigation. National Institute of Justice. Washington, October 1997.

Pinizzotto, A. J., Davis, E. F. & Miller III, C.E. (2002). Accidentally dead: Accidental line- of- duty deaths of law enforcement officers. *FBI Law Enforcement Bulletin*. Volume 71, Nr. 7, July 2002, pp. 8 - 13.