



Kriminalitätsbekämpfung

DOKUMENTATION



Prävention

Knapp

RESSOURCEN

= ((k)ein Hindernis für die

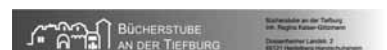
VERNETZTE PRÄVENTIONSARBEIT

FACHTAGUNG
14. APRIL 2011
POLIZEIDIREKTION
HEIDELBERG

Mit freundlicher Unterstützung von:



RHEIN-NECKAR-ZEITUNG



Schlesische an der Tiefburg
im Ruppel-Keller-Gebäude
Drosselhofen Landstr. 7
69121 Heidelberg (Heidelberg)



Kriminalitätsbekämpfung

Dokumentation der Fachtagung vom 14.04.2011

Knappe
RESSOURCEN
- (k)ein Hindernis für die
VERNETZTE
PRÄVENTIONSARBEIT



Prävention

INHALTSVERZEICHNIS

Begrüßung und Einführung <i>Ltd. KD Bernd Fuchs, Leiter der Polizeidirektion Heidelberg</i>	Seite 5
Aggression und Aggressivität im Straßenverkehr Forschungsbefunde und Erkenntnisse für die Präventionsarbeit mit jungen Menschen <i>Dr. Philipp Y. Herzberg, Professur für Differentielle Psychologie und Psychologische Diagnostik, Helmut-Schmidt-Universität Hamburg</i>	Seite 9
Schulische Gewaltprävention Grundlagen – Lernfelder – Handlungsmöglichkeiten <i>Diplom-Pädagoge Günther Gugel, Institut für Friedenspädagogik Tübingen e.V.</i>	Seite 53
Schulische Handlungsfelder und Rahmenbedingungen der Prävention aus Sicht des Kultusministeriums <i>Viola Rückert und Viktoria Darkashly, Kultusministerium Baden-Württemberg</i>	Seite 87
Praktische Erfahrungen in der Verkehrssicherheitsarbeit bei der Polizeidirektion Heidelberg <i>Polizeioberkommissar Holger Heckmann, Leiter Verkehrserziehung, Polizeidirektion Heidelberg</i>	Seite 97
Podiumsdiskussion	Seite 105
Pressespiegel	
Anlage 1 (Literaturliste)	
Anlage 2 (Medienliste)	
Programmflyer	
Impressum	

(Für alle Redebeiträge gilt das gesprochene Wort)



Bernd Fuchs

Leitender Kriminaldirektor,
Leiter der Polizeidirektion Heidelberg



Quelle: Welker, Pressefoto

Meine sehr geehrten Damen und Herren,
verehrte Gäste,
liebe Kolleginnen und Kollegen

zu unserer Fachtagung darf ich Sie alle sehr herzlich begrüßen. Wir freuen uns sehr, dass Sie unser Programm auch in diesem Jahr wieder angesprochen hat. Wir sind wie beim ersten Mal voll freudiger Erwartung eines interdisziplinären Austausches mit einer Vielzahl unterschiedlichster Akteure in der Präventionsarbeit. Während vielerorts von notwendiger Vernetzung nach wie vor nur gesprochen wird, wird sie bei uns längst vorbildlich gelebt.

So ist unsere nunmehr 11. interdisziplinäre Fachtagung zwar allgemein überschrieben. Sie können aus dem gewählten Motto aber deutlich entnehmen, dass wir uns bewusst sind, dass Alleingänge ohne Netzwerkpartner, gerade bei der komplexen und ganzheitlich angelegten Prävention, wenig bis gar keine Erfolgsaussichten haben.

Seit 2001 veranstalten wir auch aus diesen Gründen, gemeinsam mit weiteren Partnern, jährlich eine interdisziplinäre Fachtagung zu gesellschaftspolitischen Themen (bisher: Rechtsextremismus, Islamismus, Jugend, Medien, Opferperspektiven, Aussiedlerintegration, Kindesmisshandlung, demographischer Wandel, Erziehung, Werte, soziale Integration).

Im letzten Jahr erörterten wir, wie es gelingen kann die Zukunft gemeinsam zu gestalten, um dadurch Chancen zu nutzen, Sozialkapital weiter zu entwickeln. Besonders stolz sind wir darauf, dass es uns gelungen war, Herrn Prof. Dr. Dan Olweus, einen der bedeutendsten Gewaltforscher, als Referenten zu gewinnen. An seine Ausführungen möchten wir heute anknüpfen. Die heutige Tagung will der Frage nachgehen, wie es gelingen kann, trotz immer knapper werdender Ressourcen, noch enger in der Prävention zusammen zu rücken und fächerübergreifend zu agieren.

- Wie können die vorhandenen Angebote noch besser abgestimmt werden?
- Welche Parallelen gibt es in den Bereichen der Verkehrssicherheit und der Gewaltprävention?
- Wie sieht erfolgreiche Prävention in diesen Bereichen aus?
- Was gilt es zu beachten?
- Welchen Rahmen finden wir in Baden-Württemberg vor?
- Welche Möglichkeiten bieten sich beispielsweise für die Schulen?
- Wie sind wir in unserer Region aufgestellt?

Wir verfolgen in der Prävention einen ganzheitlichen Ansatz und setzen einen deutlichen Schwerpunkt in der Jugendgewaltprävention. Parallel zu unseren konsequenten Präventions- und Bekämpfungsmaßnahmen wollen wir deren Wirkungsweise überprüft wissen.

So hat Frau Dr. Hoge in über 12 Jahren begleiteter Projektarbeit in der Region nachweisen können, dass es sehr wohl gelingen kann, Wertesysteme positiv zu verändern. Sie hat ihre Befunde bei der letztjährigen Tagung eindrucksvoll erläutert.

Aktuell konzipiert die Kinder- und Jugendpsychiatrie der Universität Heidelberg (Dr. Johann Haffner und Frau Vanessa Jantzer) eine Evaluationsstudie zum Gewaltpräventionsprogramm von Dan Olweus. Sofern diese Studie durchgeführt werden kann, wäre sie die erste in Deutschland überhaupt. Auch dies ist Ausfluss der Tagung des letzten Jahres.

Wie Sie sehen können, hinterlassen die Beiträge unserer Referenten bleibende Spuren, die uns weiterbringen und nicht nur in Momentaufnahmen verharren lassen.

Wenn wir uns mit dem breiten Thema Jugendkriminalität befassen, so geschieht dies in der Regel rückwärtsgerichtet. Befunde zu möglichen Entwicklungen liegen eher selten vor. Allenfalls wagt man Prognosen anhand demografischer Daten. So wird bis Ende 2020 die Zahl der Jugendlichen um rund 20 % zurückgehen, was manche zur vorschnellen Hoffnung verleitet, dass dann auch die Zahl der Tatverdächtigen in dieser Größenordnung zurückgehen und sich Probleme von selbst erledigen oder zumindest reduzieren dürften.

Prognostisch werden allenfalls quantitative Ansätze verfolgt, die dann über Extrapolationen von PKS-Daten nicht hinausgehen. Qualitativ-heuristische Methoden (Delphi-Befragungen, Szenario-Methoden oder qualitative Interviews) sind kaum zu finden. Eine Ausnahme bildet eine im vergangenen Oktober vorgelegte umfangreiche Studie der Deutschen Hochschule der Polizei in Münster-Hiltrup (<http://www.dhpol.de/de/hochschule/Fachgebiete/jukrim.php>), mit der Entwicklungen der Jugendkriminalität in der Dekade bis 2020 analysiert und auf ihre Bedeutung für Prävention und Intervention untersucht wurden.

Kurz zusammengefasst kommen Experten zu folgenden Ergebnissen:

1. **Jugendkriminalität** wird auch im kommenden Jahrzehnt **in erster Linie** weit verbreitete Delinquenz geringer Schwere und **überwiegend episodenhaften Charakters** sein und sich in den meisten Fällen nicht zu kriminellen Karrieren verfestigen.
2. Die **Akzeptanz von Gewalt wird insgesamt in der Gesellschaft weiter abnehmen**.
3. Der **technologische Wandel**, insbesondere die Nutzung neuer Kommunikationsmedien (social networks), wird aufgrund der sich eröffnenden und verändernden Tatgelegenheiten **Jugenddelinquenz weiterhin beeinflussen**, z.B. Aggressionsdelikte wie Cybermobbing und Cyberbullying).
4. Bei der geschlechtlichen Verteilung wird ein **„Aufholeffekt“** mindestens bei Teilen **weiblicher Jugendlicher** erwartet.

5. Der Zeitraum bis 2020 wird durch wachsende soziale Ungleichheit, zurückgehende öffentliche Finanzmittel und abnehmenden privaten Wohlstand gekennzeichnet sein. In der Folge könnte der Anteil von Jugendlichen, die unter ungünstigen Sozialisationsbedingungen aufwachsen, steigen. Zudem besteht die Gefahr, dass sich insbesondere **in den Großstädten Tendenzen zu einer sozialräumlichen und ethnischen Segregation** verstärken. In marginalisierten Multiproblemmilieus könnte der Anteil von hoch kriminalitätsbelasteten Jugendlichen wachsen.

Gerade beim zuletzt genannten Gesichtspunkt wird eine zentrale gesamtgesellschaftliche Herausforderung für den Umgang mit Jugendkriminalität gesehen.

Die Studie enthält auch Implikationen im Sinne einer zukunftsorientierten Strategie für den Umgang mit dem Phänomen Jugendkriminalität:

1. Eine **breite Palette von Maßnahmen** wird für erforderlich erachtet. Diese reicht von frühen Hilfen für von Gewalt, Armut, sozialer und sprachlicher Desintegration bedrohter Individuen, Familien und Gruppen bis zu einer zeitnahen, auch strafrechtlichen Reaktion auf gravierende Jugendgewalt.
2. Es bedarf einer **zielgruppenspezifischen Ausrichtung von Maßnahmen**. Besonders eine Weiterentwicklung von Maßnahmen für in hohem Maße, über längere Zeiträume und mit schweren Delikten auffällige Täter wird ausdrücklich nahegelegt.
3. **Vernetztes Arbeiten verschiedener Institutionen** wird als erfolgversprechende Strategie erachtet. Dabei sind Polizei, Justiz, Schule und Jugendhilfe/Jugendsozialarbeit als Akteure von zentraler Bedeutung.
4. **Repressiven Ansätzen**, wie sie in der politischen Auseinandersetzung mit Problemen der Jugendkriminalität häufig in den Vordergrund gerückt werden, sprechen die Experten – auch aus dem polizeilichen Bereich – insgesamt eine **sehr geringe Bedeutung** zu, ihnen werden sogar fehlende bis kontraproduktive Effekte attestiert (Ausnahme: zeitnahe strafjustizielle Reaktion auf Jugendstraftaten).

Folgt man diesen Kernaussagen, so können wir getrost feststellen, dass wir mit der strategischen Ausrichtung unsere Präventionsansätzen durchaus richtig gelegen haben und auch zukunftsfähig sind.

Die Sinnhaftigkeit von Prävention an sich, von der selbstverständlich gewordenen Gesundheitsprävention bis hin zur Verkehrs- und Kriminalprävention, wird heute nicht mehr ernsthaft in Frage gestellt. Das kann sich schon politisch niemand erlauben. Gleichwohl müssen zu Recht, nicht nur aber auch in Zeiten knapper Kassen, Prozesse und Ergebnisse von Projekten evaluiert werden.

Auch vor diesem Hintergrund stellen wir uns die Frage: Ist das Verhalten im Straßenverkehr eine maßstabsgerechte Verkleinerung gesellschaftlicher Verhältnisse und somit auch repräsentativ für die generelle Aggressionsbereitschaft einer Gesellschaft, wie es Prof. Herzberg formuliert?

Wenn wir diese Frage bejahen können, müssen wir verstärkt unsere Ressourcen in der Vernetzung von Kriminalprävention und Verkehrssicherheitsarbeit einsetzen.

Diesen und anderen Fragen wollen wir heute auf den Grund gehen. Ich wünsche uns eine informative und kurzweilige Veranstaltung.

Vielen Dank.

Mein besonderer Dank gilt

dem Berufsbildungswerk Neckargemünd GmbH
der Sparkasse Kraichgau – Herrn Willi Ernst
Wir stärken Dich e.V. – Frau Anita Knöller
SicherHeid e.V. und Prävention Rhein-Neckar e.V.
dem Deutsch-Europäischen Forum für urbane Sicherheit
der Bücherstube an der Tiefburg Heidelberg
dem Haus der Zähne Heidelberg
dem Medienzentrum Heidelberg



Kriminalitätsbekämpfung

Dokumentation der Fachtagung vom 14.04.2011

Knappe
RESSOURCEN
- (k)lein Hindernis für die
VERNETZTE
PRÄVENTIONSARBEIT



Prävention

Dr. Philipp Y. Herzberg

Professur für Differentielle Psychologie
und Psychologische Diagnostik,
Helmut-Schmidt-Universität Hamburg



Quelle: D. Burkhardt, Medienzentrum HD

AGGRESSION UND AGGRESSIVITÄT IM STRAßENVERKEHR
FORSCHUNGSBEFUNDE UND ERKENNTNISSE FÜR DIE
PRÄVENTIONSARBEIT MIT JUNGEN MENSCHEN

Aggression und Aggressivität im Straßenverkehr

**Forschungsbefunde und Erkenntnisse für die
Präventionsarbeit mit jungen Menschen**

Philipp Y. Herzberg

Helmut-Schmidt-Universität/Universität der Bundeswehr
Professur für Persönlichkeit und Psychologische Diagnostik

Gliederung

- **Relevanz**
- **Was ist Aggression?**
- **Aggression im Straßenverkehr**
 - **Begriffsbestimmung**
 - **Diagnostik**
 - **Prävention**

Zahlen & Fakten

	2008	2009
Getötete im Straßenverkehr	4 477	4 050
Polizeilich erfasste Unfälle	2 293 663	2 292 000
davon Personenschaden	320 614	306 500
Verunglückte insgesamt	396 050	413 524

Zahlen & Fakten

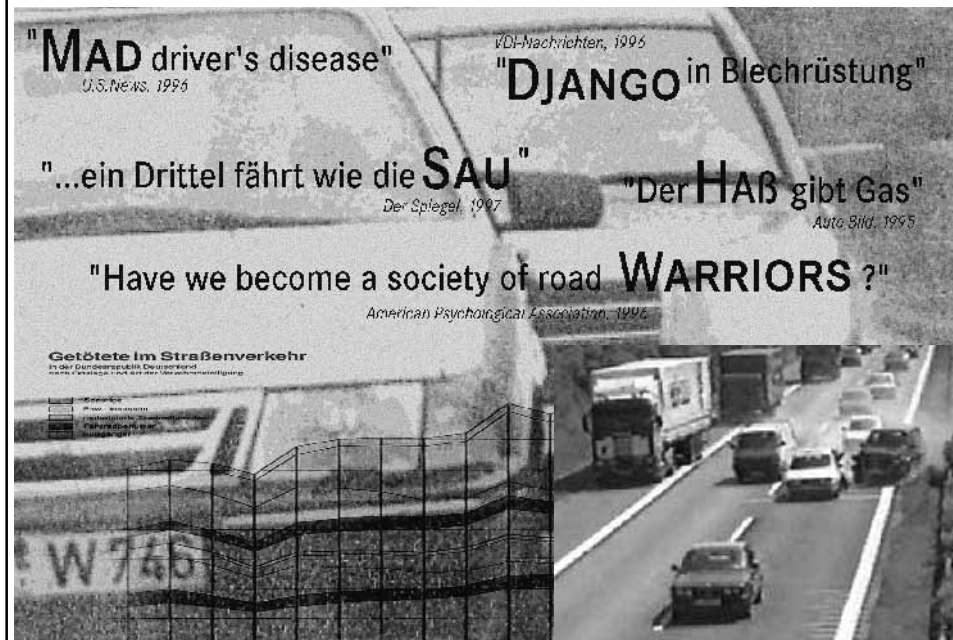
Deutschland:

- Volkswirtschaftliche Konsequenzen durch Unfallkostenbelastung: 40 Milliarden €/pro Jahr

Weltweit:

- 10 – 15 Millionen Verkehrsunfälle
- 300.000 – 500.000 Verkehrstote

Medienberichte zum Thema „Aggression im Straßenverkehr“



Jeder fünfte Autofahrer fährt riskant oder aggressiv

Studie über Charaktere der Autofahrer / Raser fahren gern mit Handy

Heidelberg (Eig. Ber.): Jeder fünfte Autofahrer ist eine latente Gefahr: Denn er gehört entweder zu den „Rasern“ oder den „Frustrierten“, die durch Lust am Risiko und Aggressionen auffallen. Das geht aus einer Studie der Sicher Direct Versicherung hervor, die am Donnerstag vorgestellt wurde (wir berichteten).

Der verträglichste Autofahrer-Typ ist der „Funktionalist“ (29 Prozent der Fahrer). Er ist der Otto Normalfahrer und hat ein ausgesprochen rationales Verhältnis zu seinem Gefährt. Autofahren ist niemals Selbstzweck. Entsprechend verzichtet er auf Ausstattungs-„Schmickschnack“. Männer und Frauenanteil halten sich die Waage.

Der „Gelassene“ (19 Prozent) ist der Genießer auf den Straßen. Er liebt ei-

ne konstante Geschwindigkeit, ihn lassen Dränger und Trödlor kalt – und er hat Spaß am Fahren. Zu diesem Typ gehören gleichermaßen Frauen und Männer.

Der „Ängstliche“ (17 Prozent) repräsentiert den unsicheren Fahrer. Er hat Angst und fährt sehr zurückhaltend und langsam. Deshalb wird er für andere zum Hindernis. Meist sind es Frauen, die zu diesem Typ gehören.

Der „Vorsichtige“ (16 Prozent) hat zwar gelegentlich Angst im Straßenverkehr, fährt aber trotzdem gerne Auto. Indem er sich an die Verkehrsregeln hält und möglichst sichere Autos fährt, versucht er, seine Bedenken zu unterdrücken. Auch zu diesem Typ gehören viele Frauen.

Der „Raser“ (11 Prozent) lebt seine Lust am Auto voll aus. Er sucht Anerkennung und Abenteuer im Tempo,

sein Fahrstil ist riskant und zuweilen aggressiv. Schon das spricht dafür, was die Studie herausfand: Es sind meist Männer.

Der „Frustrierte“ (9 Prozent) ähnelt dem „Raser“ in seiner Lust am Risiko, der Sucht nach Abenteuer und Selbstbestätigung. Er kann aber nicht immer das Auto fahren, das er haben will – Frustration kann zu Aggression führen. Auch hier sind die Männer in der Mehrheit.

Wie die Studie weiter ergab, sind es gerade die gefährlichen Autofahrertypen („Raser“ und „Frustrierte“, die gern während der Fahrt mit dem Handy telefonieren. Bei weiteren Fragen kam heraus, dass sich nur 70 Prozent der „Raser“ an ein generelles Handyverbot halten würden. Die „Ängstlichen“ (94 Prozent) und die „Vorsichtigen“ (93 Prozent) schätzen lieber das Telefon aus.

Relevanz aggressiver Verhaltensweisen im Straßenverkehr

Was haben Unfälle mit aggressiven Verhaltensweisen im Straßenverkehr zu tun?



Was ist dran an den Medienberichten?

Study	N	Location	Method	Time Period	Sample with behavior			
					Verbal/gestures	Tailgate or block	Physical aggression	Other
Hauber (1980)	966	Netherlands	Observation	Current driving				25% display variety of aggressive driving behaviors
Gullian et al. (1969)	209	England	Questionnaire and driving diary	Current driving				20% cut in front of drivers in traffic/take any opportunity to get out
Joint (1995)	526	United Kingdom	Survey	Past year	45% flash lights 22% gestures 12% verbal abuse	11%	<1% assault	60% endorse at least one aggressive driving behavior
Parker et al. (1998)	270	England	Mail survey	Current driving				Only 11% endorse never giving chase, indicating hostility, or honking horn in annoyance
Kontogiannis et al. (2002)	1,425	Greece	Mail survey	Current driving				26% endorse variety of aggressive driving behaviors
Shinar & Compton (2004)	7,200	Tel Aviv, Israel	Observation	Current driving	5% honk horn			22% cut off vehicles to pass 3% cut across multiple lanes or drove on shoulder to pass 30% at least one aggressive driving behavior

Aggression und Unfallverursachung

Fakten:

- **Rücksichtslosigkeit und aggressives Fahren sind neben Alkohol am Steuer der häufigste Grund für den Führerscheinentzug in Deutschland**

Expertenmeinungen:

- **aggressive Verhaltensweisen im Straßenverkehr werden als kausal für Unfallverursachung angenommen (Whitlock)**

Aggressiver Fahrstil und Unfallbeteiligung

Schätzungen von Behörden:

The National Highway Traffic Safety Administration (2001) estimated that 67% of MVA fatalities and 33% of injuries involved aggressive driving.

NHTSA Approach to Aggressive Driving and Speeding

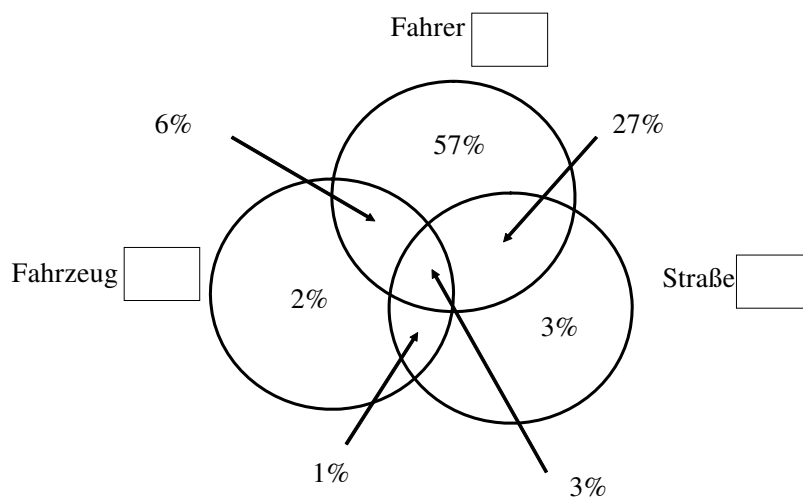
Driving behaviors likely to endanger people or property consist of risky maneuvers such as tail-gating and high speed driving. Speeding is involved, in 2006, 30% of fatal crashes, 12,988 deaths. Speeding was associated with 116,000 moderate-to-severe injuries, and cost society \$28.8 billion that year.

Survey by EPIC/MRA Lansing

- One of every 6 Michigan drivers (1 million driver!!) admitted to driving aggressively on occasion.**
- Women accounted for 56 percent of those drivers who admitted to moderate or high levels of anger and impatience.**
- Women and men were equally likely to act on their anger.**

Forschungsbefunde zu Zusammenhänge zwischen Aggression und Unfällen

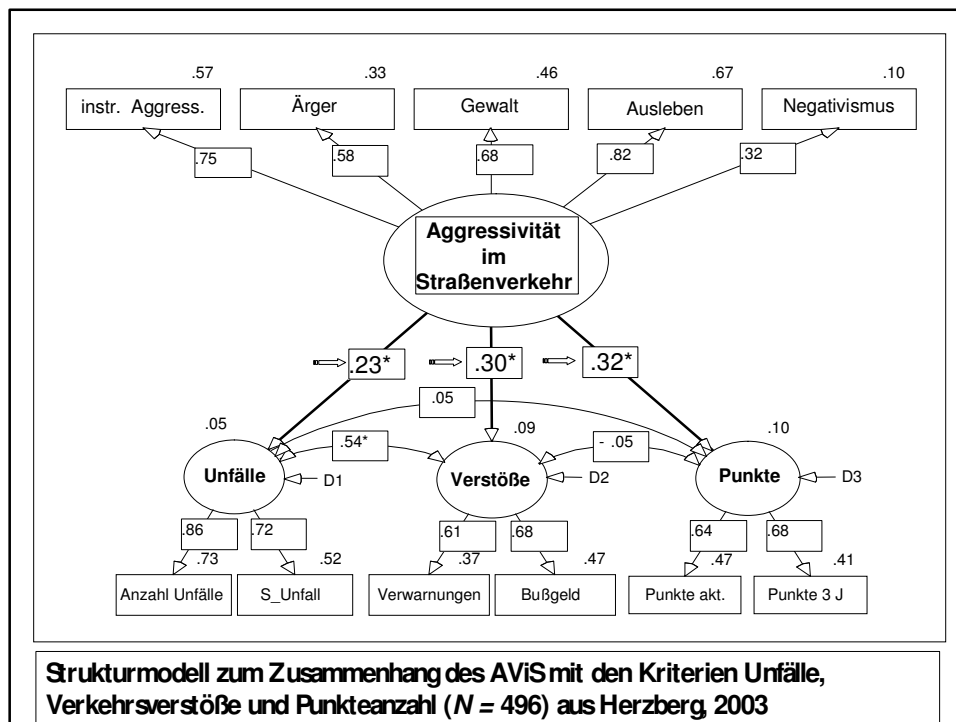
Unfallverursachungsanteile von Fahrer - Straße - Fahrzeug



Überblick über Zusammenhänge zwischen Aggressionsmaßen und Unfallkriterien

Studie	N	Alter		Prädiktor	Kriterium	Zusammenhangsmaß*
		M	SD			
Dahlen et al. (2005)	224	-	-	Aggression (Driving Anger Expression Inventory)	Anzahl der Unfälle	n.s.
Deffenbacher et al. (2002)	290	19	-	Aggression Gesamtwert (Driving Anger Expression Inventory)	Anzahl der Unfälle	$r = -.12^*$
Furnham & Saipe (1993)	73	28	10	Aggression (Driver Behaviour Questionnaire)	Anzahl der Unfälle	$r = -.06$
Herzberg (2001)	841	22.0	5.6	Instrumentelle Aggression/affektive Aggression	Anzahl selbstverschuldeter Unfälle insgesamt	$r = .13^*/.13^{**}$
Iversen & Rundmo (2002)	2605	45	15.7	Ärger beim Fahren	Anzahl der Unfälle	$r = .21^{**}/.17^{**}$ $\beta = .09$
Lajunen & Summala (1995)	113	23.9	4.3	Aggression (Driver Behaviour Inventory)	Anzahl der Unfälle	$r = -.10$
Özkan (2005)	354	21.7	1.5	Aggression (Driver Behaviour Questionnaire)	Anzahl der Unfälle	$r = .31^{**}$
Panek et al. (1978)	175 F	17-72	-	Aggression (Hand-Test)	Anzahl der Unfälle	$r = ns$
Sümer (2003)	321	35.7	9.8	Feindseligkeit (BSI: Kurzform der SCL-90)	Anzahl der Unfälle	$r = .18^{**}$
				Körperliche Aggression (Buss & Perry, 1992)	Anzahl der Unfälle	$r = .11$
				Verbale Aggression (Buss & Perry, 1992)	Anzahl der Unfälle	$r = .20^{***}$
				Feindseligkeit (Buss & Perry, 1992)	Anzahl der Unfälle	$r = .14^*$
				Ärger (Buss & Perry, 1992)	Anzahl der Unfälle	

Übersicht aus Herzberg, 2004



Überblick über Zusammenhänge zwischen Aggressionsmaßen und Kriterien des Verkehrsverhaltens

Studie	N	Alter		Prädiktor	Kriterium	Zusammenhang maß
		M	SD			
1. Arnett, Offer & Fine (1997)	139			Aggressivität (CPI: California Psychological Inventory)	Geschwindigkeitsübertretung > 30 km/h	r = .26***
2. Dahlen et al. (2005)	224	-	-	Körperliche Aggression (Driving Anger Expression Inventory)	Fahren unter Alkoholeinfluss	r = .34***
3. Deffenbacher et al. (2002)	290	19	-	Aggression Gesamtwert (Driving Anger Expression Inventory)	Aggressiver Fahrstil	r = .55**
4. Furnham & Saipe (1993)	73	28	10	Aggression (Driver Behaviour Questionnaire)	rücksichtsloser Fahrstil	r = .35**
5. Herzberg (2001)	841	22.0	5.6	Instrumentelle Aggression/affektive Aggression	Verkehrsverstöße	r = .04
6. Iversen & Rundmo (2002)	2605	45	15.7	Aggression (AViS Gesamtwert)	Verwarnungen	r = .30**/.23**
7. Krahé (2005)	256 F	35.1	9.2	Aggression Gesamtwert (Buss & Perry, 1992)	Bußgeld	r = .21**/.10**
8. Maxwell et al. (2005)	245	32.4	-	Aggression (Driver Behaviour Inventory)	Punkte aktuell	r = .19**/.13**
9. Özkan (2005)	354	21.7	1.5	Aggression (Driver Behaviour Questionnaire)	Punkte in den letzten 3 Jahren	r = .13**/.06
10. Panek et al. (1978)	175 F	17-72	-	Aggression (Hand-Test)	Führerscheinentzug	β = .22*
11. Stacy, Newcomb & Bentler (1991)	176 M 438 F	26.9 26.9	- -	Feindseligkeit (Hopkins Symptom Checklist)	rücksichtsloser Fahrstil	β = .25*
12. Sümer (2003)	321	35.7	9.8	Feindseligkeit (BSI: Kurzform der SCL-90)	Aggressiver Fahrstil	r = .39**
				Körperliche Aggression (Buss & Perry, 1992)	Verkehrsverstöße	r = .44**
				Verbale Aggression (Buss & Perry, 1992)	rücksichtsloser Fahrstil	r = .05
				Feindseligkeit (Buss & Perry, 1992)	Verkehrsverstöße	r = .27**
				Ärger (Buss & Perry, 1992)	Verkehrsverstöße	r = .27**
					Fahren unter Alkoholeinfluss	r = ns
					Rasen in der Stadt/Verkehrsverstöße	r = .11
						r = .10
						r = .06/.57**
						r = .15**/.33**
						r = .11/.22**
						r = .11/.34**
						r = .13**/.32**

Übersicht aus Herzberg, 2004

Was ist Aggression?

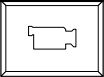
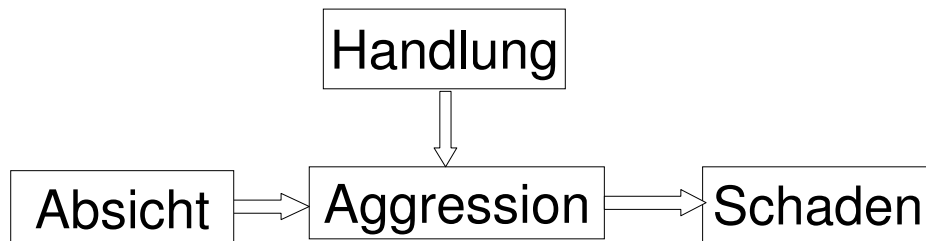
Aggression ist eine Verhaltenssequenz, deren Zielreaktion die Verletzung einer Person ist, gegen die sie gerichtet ist.

(Dollard & Miller, 1939)

„Aggression is defined as a response that delivers noxious stimuli to another organism.“

(Buss, 1961)

Was ist Aggression?

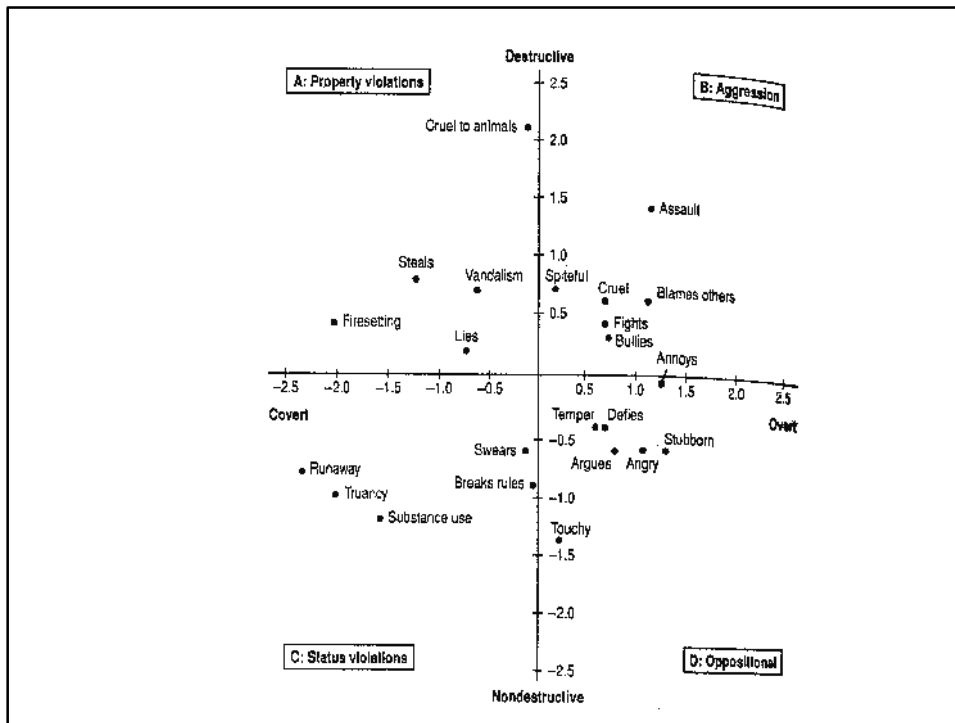


Was ist Aggression?

jede Form von Verhalten,

- **die beabsichtigt,**
- **einem anderen Lebewesen,**
- **welches diese Behandlung vermeiden will,**
- **Schaden zuzufügen oder dieses zu verletzen.**

Geen, 1990



Formen der Aggression

Typ der Aggression

Physisch-aktiv-direkt

Beispiele

Eine andere Person erstechen, schlagen oder erschießen.

Physisch-aktiv-indirekt

Eine andere Person mittels Autobombe töten.
Einen Killer engagieren, der eine Person töten soll.

Physisch-passiv-direkt

Eine andere Person physisch davon abhalten, ein Ziel zu erreichen oder eine Handlung auszuführen (z.B. durch eine Sitzblockade).

Physisch-passiv-indirekt

Sich weigern, ein bestimmtes Verhalten auszuführen (z.B. Hungerstreik, Kirchenbesetzung).

Verbal-aktiv-direkt

Eine andere Person beleidigen oder verächtlich machen.

Verbal-aktiv-indirekt

Üble Gerüchte über eine andere Person verbreiten.

Verbal-passiv-direkt

Sich weigern, mit einer anderen Person zu sprechen, deren Fragen zu beantworten, etc.

Verbal-passiv-indirekt

Bestimmte verbale Äußerungen unterlassen (z.B. unterlassen, eine andere Person zu verteidigen, wenn sie unfair kritisiert wird).



Was ist Aggression im Straßenverkehr?

- National Highway Traffic Safety Administration (2000):
"when individuals commit a combination of moving traffic offenses so as to endanger other persons or property."
- Kaba et al. (1997): „Aggression im Straßenverkehr ist nicht primär die Schädigung des anderen Verkehrsteilnehmers, sondern auf die Wiedergewinnung der verlorenen Freiheit ausgerichtet, die durch Werbung und andere Kommunikation suggeriert wird, und ist daher als instrumentelle Aggression anzusehen.“

Was ist Aggression im Straßenverkehr?

Definition:

Ein Verhalten im Straßenverkehr ist **aggressiv**, wenn es andere Verkehrsteilnehmer zu schädigen beabsichtigt (affektive Aggression) oder wenn es die Durchsetzung eigener Ziele intendiert, zu deren Erreichung die Schädigung anderer Verkehrsteilnehmer in Kauf genommen wird (instrumentelle Aggression).

(Herzberg & Schlag, 2006)

Die Einflussreichsten Theorien zur Entstehung von Aggression

Psychoanalytische u. Instinkttheorien

Frustrations-Aggressions-Theorie

Ethologische Theorien

Lerntheorien

Soziale Lerntheorien

Weitere Theorien zur Entstehung von Aggression

Erregungsübertragungstheorie von

Zillmann

Berkowitz's Aggressive – Hinweisreize

Theorie

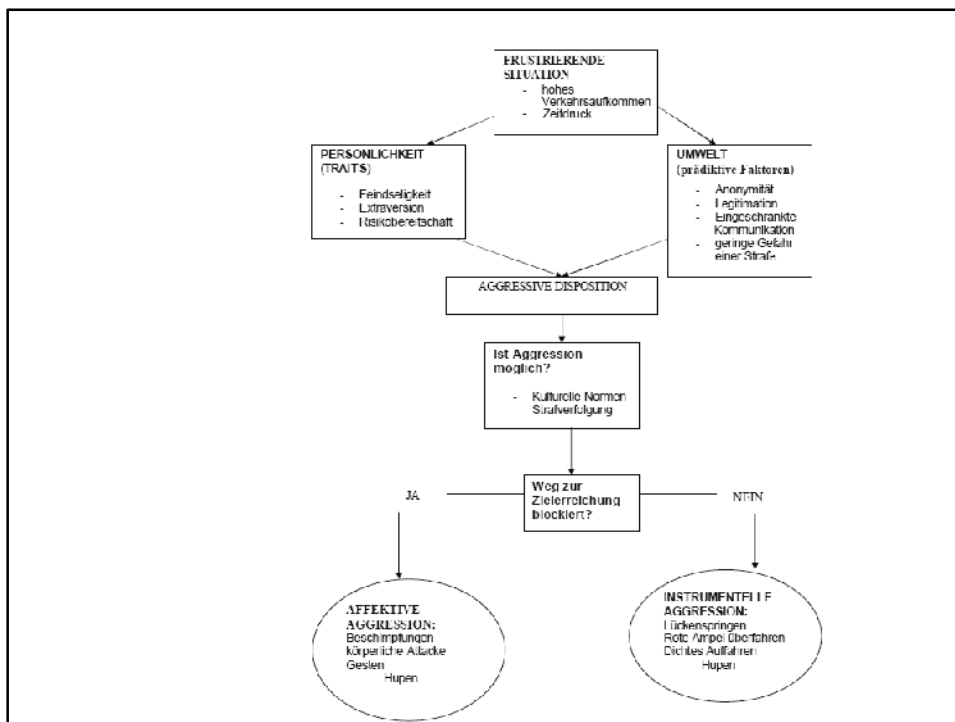
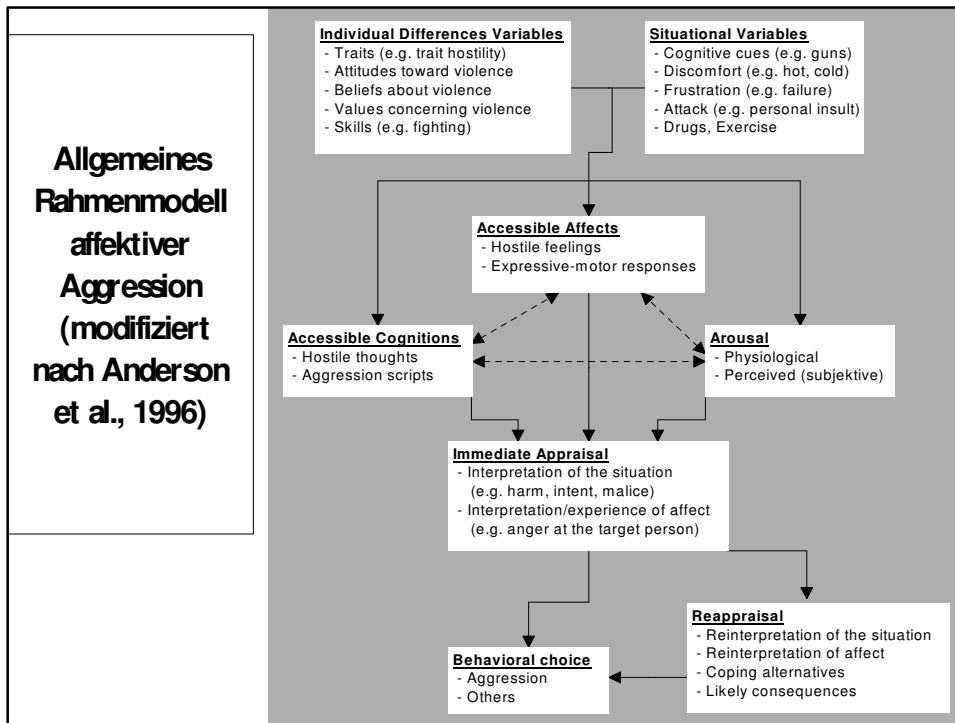
.....

Problem: Erklären keine interindividuellen Unterschiede

Warum werden einige Personen aggressiv in bestimmten Situationen, andere aber nicht?



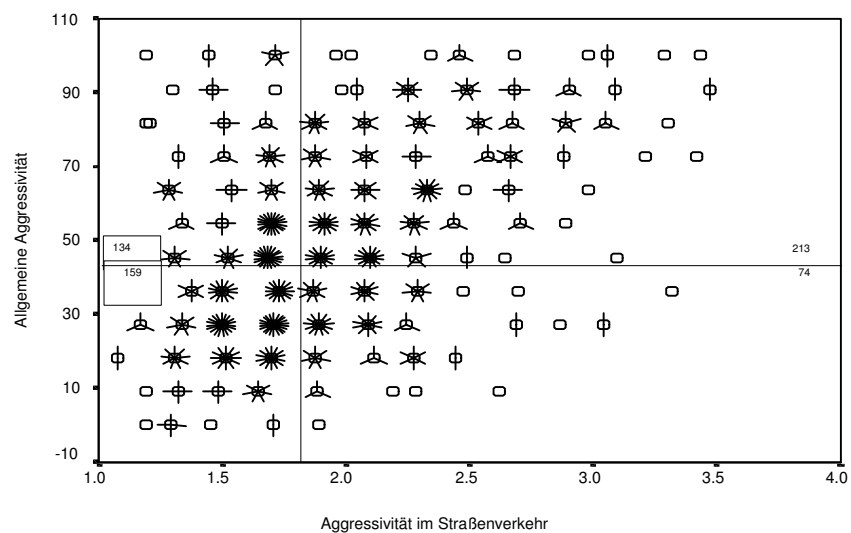
- **Es gibt viele situative Einflüsse, die Aggression begünstigen, aber auch große interindividuelle Unterschiede**
- **Aggressivität als Persönlichkeitsmerkmal**

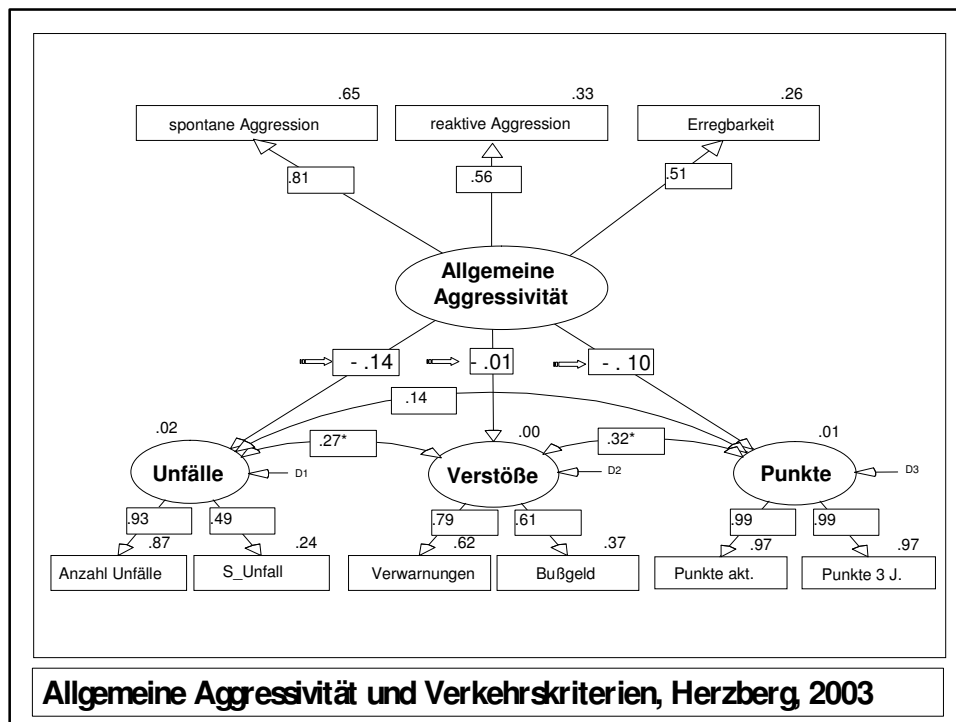


Begünstigende Faktoren aggressiven Verhaltens im Straßenverkehr

- höheres Erregungsniveau
- Vielzahl potentiell frustrierender Situationen im Straßenverkehr
- Auswirkungen räumlicher Dichte
- Anonymität
- Wettbewerb/Zeitdruck
- eingeschränkte Kommunikation

Zusammenhang zwischen allgemeiner und verkehrsspezifischer Aggressivität





Unfallbeteiligung in der Altersgruppe
der 18 – 25jährigen Autofahrer

Unfallbeteiligung:

67%

Anteil an Gesamtzahl aller Autofahrer:

11%

⇒ 38% der 18 – 25jährigen Autofahrer lassen sich einem besonderen Risikokollektiv zuordnen, das ein hohes Sicherheitsrisiko im Straßenverkehr darstellt (Schulze, 1996)

⇒ Ein aggressiver Fahrstil spielt bei jugendlichen Autofahrern eine entscheidende Rolle bezüglich ihrer Unfallverwicklung (BAS)

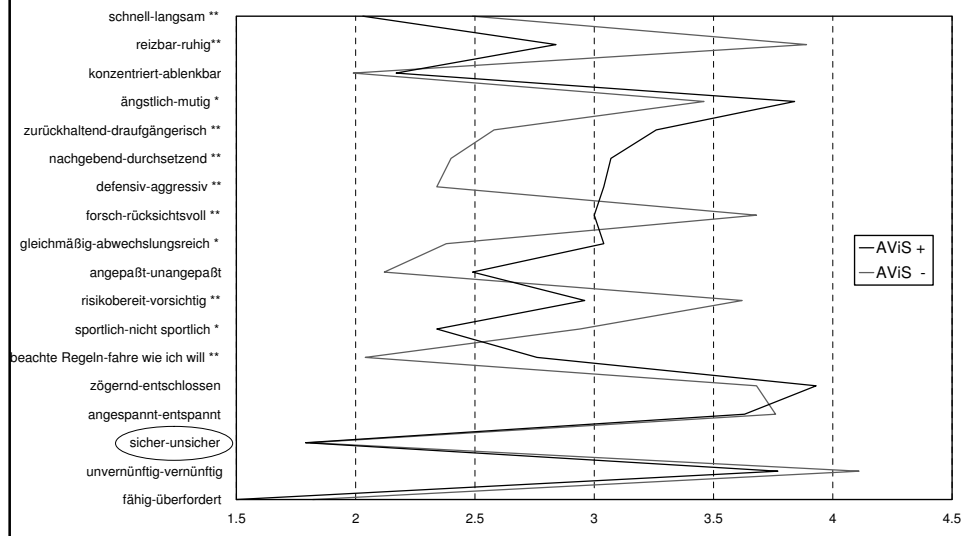
Aggressiver Fahrstil und Unfallbeteiligung

Fahrer, die häufiger in Unfälle verwickelt sind:

„tend to commit relatively high levels of violations, but are no more error prone than other drivers”

(Parker, Lajunen und Stradling, 1998, p. 12)

Vergleich der Einschätzung des Fahrstils mit einem semantischen Differential bei Autofahrern mit hoher (+) bzw. niedriger (-) Ausprägung der Aggressivität im Straßenverkehr



Aggressives Verhalten im Straßenverkehr

Version 22.00

Mödling, März 2001
Copyright © 2000 by Dr.G.Schuhfried Ges.m.b.H.

Autoren des Tests:
Philipp Yorck Herzberg
Jürgen Guthke

Kurzbezeichnung
AVIS



DR. G. SCHUHFRIED GES.M.B.H.
Entwicklung und Erzeugung wissenschaftlicher Geräte
A-2340 Mödling Hyrtlstraße 45 ÖSTERREICH

AViS (Herzberg, 2003)

1. Instrumentelle Aggression:

bezeichnet Verhaltensweisen, die primär dem eigenen, schnellen Fortkommen im Straßenverkehr dienen, deren Erreichung aber mit einer Schädigung anderer Verkehrsteilnehmer verbunden ist oder diese in Kauf nimmt.

2. Ärger:

erfasst die emotionale Ansprechbarkeit auf spezifische Verkehrssituationen, die sich in Ärger oder Wut über andere Verkehrsteilnehmer äußert.

3. Spaß an Gewalt:

beinhaltet Verhaltensweisen, die explizit die Schädigung anderer Autofahrer intendieren. Dieser Faktor kann als affektive Aggression aufgefasst werden.

AViS (Herzberg, 2003)

4. Ausleben:

beschreibt einen Fahrstil, der durch Rücksichtslosigkeit und Ausleben von Überlegenheitsgefühlen gekennzeichnet ist.

5. Negativismus:

beinhaltet das Ablehnen von kooperativen Verhaltensweisen im Straßenverkehr.

6. Soziale Erwünschtheit:

erfasst das Zugucken kleiner Regelwidrigkeiten, von denen angenommen wird, dass sie von der Mehrheit der Autofahrer schon begangen worden sind und relativ häufig im Straßenverkehr auftreten.

Computerversion des AViS

Frage 1 von 67

Wie häufig kommt es normalerweise vor, daß Sie ...

beim Autofahren die Hupe benutzen?

1 2 3 4 5 6 7 8

sehr selten sehr häufig

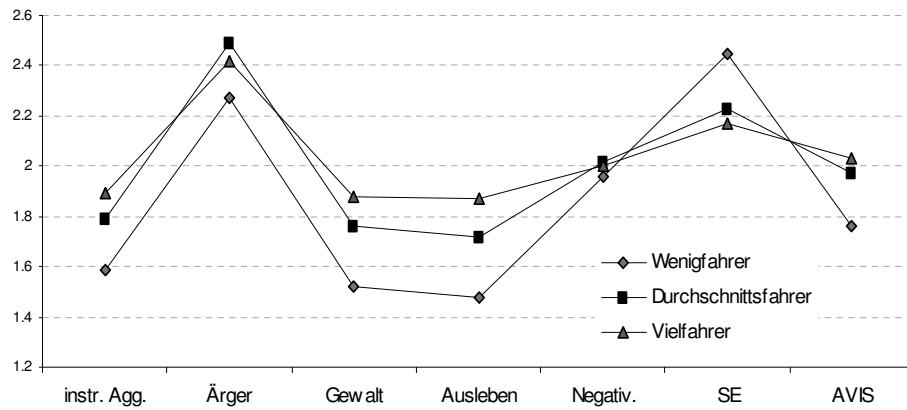
Weiter

Stressinstruktion im 2. Durchlauf:

Jetzt stellen Sie sich vor, dass Sie im Stress sind, oder durch irgendjemanden oder irgendetwas aus dem Gleichgewicht gebracht wurden. Zum Beispiel, weil Sie gerade einen Stau hinter sich gebracht haben und demzufolge unter Zeitdruck sind, oder weil Sie gerade eine Auseinandersetzung mit einer wichtigen Person hatten.

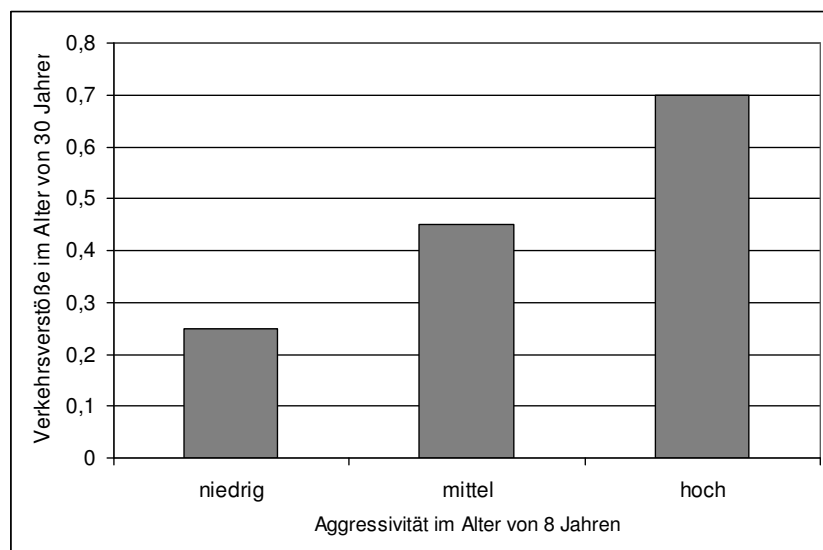
... Gehen Sie bitte jetzt noch einmal alle Situationen durch, und überlegen Sie, wie Sie in diesen Situationen unter Stress reagieren könnten.

Vergleich des Fahrstils von 3 Gruppen mit unterschiedlicher jährlicher Fahrleistung



Anmerkung. Mit Ausnahme für die Skala Negativismus sind die Unterschiede zwischen den Gruppen statistisch signifikant ($p < .001$)

Stabilität des Merkmals Aggressivität über die Lebensspanne



Entwicklungstypen antisozialen Verhaltens nach Moffitt

	Persistente Delinquenz (Life course persistent - LCP)	Jugendgebundene Delinquenz (adolescence limited - AL)
Verlaufsform	Beginn in der Kindheit, Persisten bis ins hohe Erwachsenenalter	Ausschließlich auf das Jugendalter begrenzt
Genese	Transaktionaler Prozess zwischen neuropsycholo. Risikofaktoren und ungünstigem sozialen Umfeld, die zu schwierigen Temperaments-eigenschaften und kognitiven Defiziten führen Dysfunktionaler Charakter: Fehlen eines konventionellen Verhaltensrepertoires	Antisoziales Verhalten als Versuch, die Reifungslücke zu überwinden, wobei LCP-Delinquente als Modelle dienen Funktionaler Charakter: Delin- quente Verhaltensweisen werden aufgegeben, wenn sie nicht mehr verstärkend sind
Erscheinungsbild	<ul style="list-style-type: none"> - Auffällige Persönlichkeitsstruktur - kognitive Defizite - soziale Isolation - Komorbidität mit and. Störungen 	<ul style="list-style-type: none"> - Keine Persönlichkeitsauffälligkeiten und kognitiven Defizite - soziale Integration - fehlende Komorbidität



Vier Temperamentstypen nach Galenus

Sanguiniker



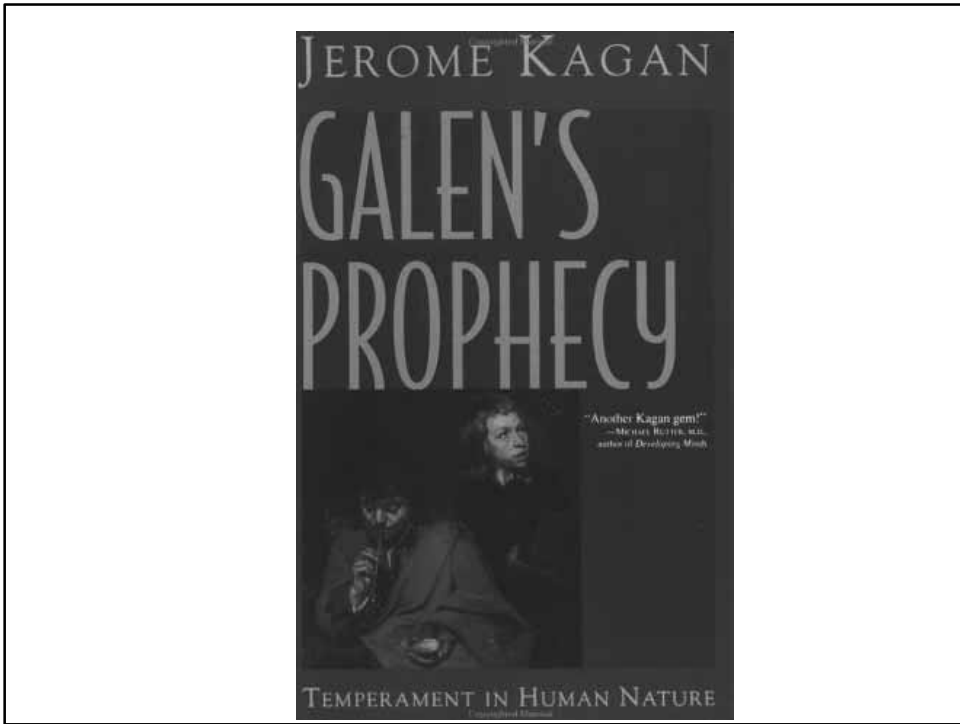
Choleriker



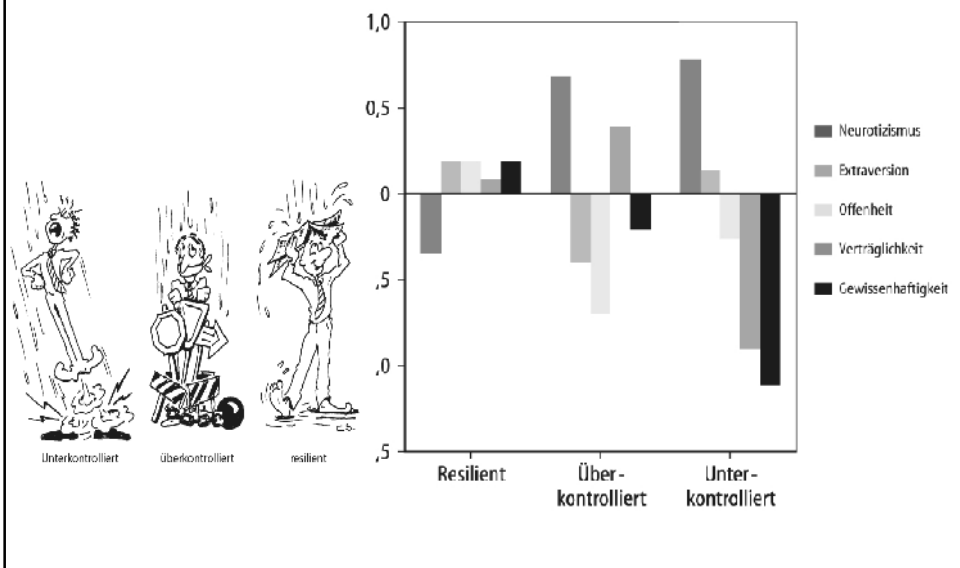
Phlegmatiker



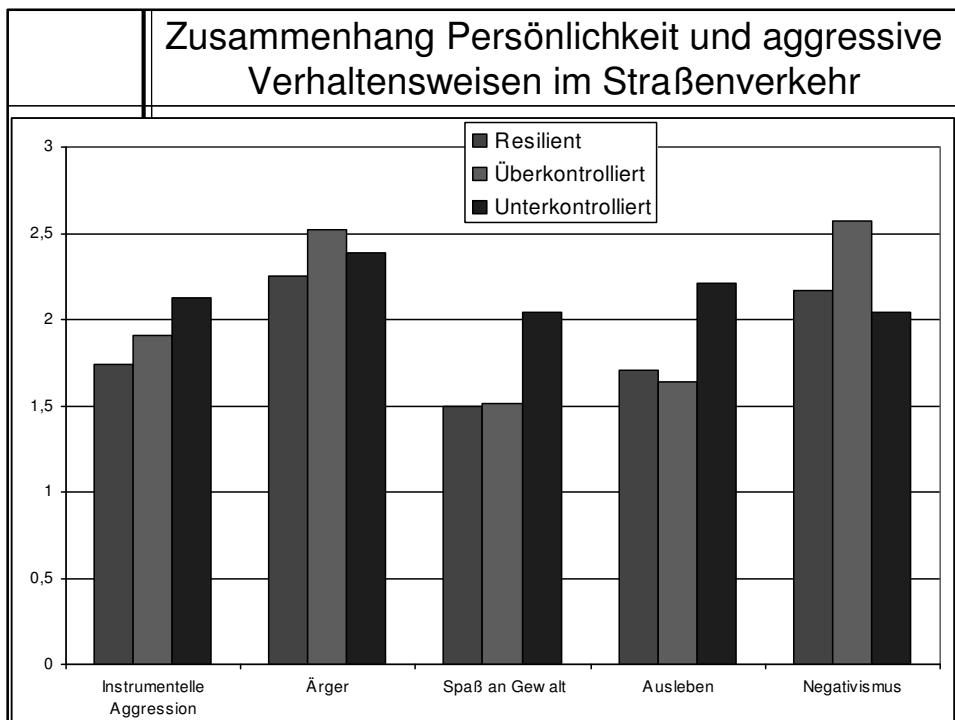
Melancholiker



Prototypische Profile der drei Typen von Big Five-Selbstbeschreibungen



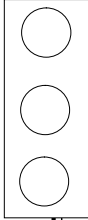
Utilität des personen-zentrierten Ansatzes	
	<p>Hypothese: Persönlichkeitsprototypen sind dann geeignete Prädiktoren, wenn komplexe Interaktionen als verursachend angenommen werden können.</p> <p>Beispiel: Unfallverursachung im Straßenverkehr</p> <p>Befundlage:</p> <ul style="list-style-type: none"> kein konsistentes Zusammenhangsmuster zwischen Big Five-Dimensionen und Unfällen in einigen Studien Zusammenhänge zwischen Verträglichkeit und riskantem Verhalten im Straßenverkehr <p>Studie: Herzberg (2009):</p> <ul style="list-style-type: none"> I: 349 Fahrer (51% Männer), 18 – 56 ($M = 23.9, SD = 5.0$) II: 425 Fahrer (36% Männer), 18 – 60+
Studie I	50



Utilität des personen-zentrierten Ansatzes				
Kriterium	Resilient	Überkontrolliert	Unterkontrolliert	χ^2
Unfälle	%	%	%	12.7*
0	43	56	22	
1	27	22	40	
> 1	30	22	38	
* p < .05				
Studie I				52

Utilität des personen-zentrierten Ansatzes				
Kriterium	Resilient	Überkontrolliert	Unterkontrolliert	χ^2
Unfälle	%	%	%	12.7*
0	43	56	22	
1	27	22	40	
> 1	30	22	38	
Punkte				10.9*
0	62	82	61	
1	19	7	11	
> 1	19	11	28	
Bußgelder				21.7***
0-1	30	40	13	
2-3	36	28	37	
4+	34	32	50	
Alkohol	24	31	47	8.4*
FS-Entzug	17	19	30	6.9*
Studie I	* p < .05	** p < .01	*** p < .001	53

Zusammenfassung



Unterkontrollierte: Hohe Unfallbeteiligung und Risikoverhalten
(in Übereinstimmung mit der generell berichteten schlechten
Anpassung dieser Gruppe)

Resiliente: Mittleres Risikoprofil

Überkontrollierte: Geringes Unfallrisiko und wenig auffälliges
Verhalten im Straßenverkehr

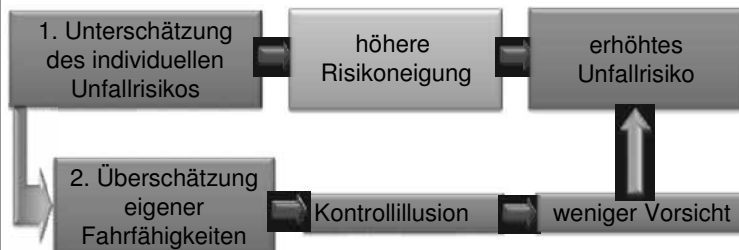


54

Interpretation



Optimistischer Bias:






überevorsichtiges Verhalten



geringe Selbstregulationskompetenzen

55

Konsequenzen	
  	<p>Differentielle Prävention und Therapie:</p> <p>Aufklärung und Demonstration des optimistischen Bias Vermittlung des Zusammenhangs zwischen optimistischem Bias und Unfallrisiko Realistische Selbsteinschätzung eigener Fahrkompetenzen</p> <p>Vermittlung und Training von Selbstregulationskompetenzen z.B. im Umgang mit Ärger und Aggression im Straßenverkehr (siehe Deffenbacher et al., 2002)</p>
56	

Training für aggressive Personen von Petermann & Petermann	
Ziele	Vorgehen
Motorische Ruhe u. Entspannung	Bildgetragene Kurzentspannung
Differenzierte Fremd- u. Selbstwahrnehmung	Videofilme mit Konfliktsituationen, Wahrnehmungsspiele, Problemlösespiele, Selbstbeobachtungsbögen
Angemessene Selbstbehauptung	Strukturierte Rollenspiele
Kooperation und Hilfeverhalten	Strukturierte Rollenspiele
Handlungssteuerung	Selbstinstruktionsverfahren zur Handlungs- u. Impulskontrolle
Positives Einfühlungsvermögen	Strukturierte Rollenspiele

Möglichkeiten zur Prävention und Intervention

Verkehrsspezifisch:

Deffenbacher, J. L., Filetti, L. B., Lynch, R. S., Dahlen, E. R., & Oetting, E. R. (2002). Cognitive-behavioral treatment of high anger drivers. *Behaviour Research and Therapy*, 40, 895-910.

Galovski, T., & Blanchard, E. B. (2002). The effectiveness of a brief psychological intervention on court-referred and self-referred aggressive drivers. *Behaviour Reserach and Therapy*, 40, 1385-1402.

Galovski, Tara E.; Malta, Loretta S.; Blanchard, Edward B.
from Galovski, Tara E.; Malta, Loretta S.; Blanchard, Edward B.(2002). Road rage: Assessment and treatment of the angry, aggressive driver. Washington, DC, US: American Psychological Association

58

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Brennpunkt

Aggression und Aggressivität im Straßenverkehr

Philipp Yorck Herzberg¹ und Bernhard Schlag²

¹Abteilung für Medizinische Psychologie und Medizinische Soziologie, Universitätsklinikum Leipzig AöR

²Technische Universität Dresden, Verkehrspsychologie

Zusammenfassung: Das Thema Aggression und Aggressivität gehört zu den klassischen Kernthemen der Sozialpsychologie. Über angewandte Aggressionsforschung im Bereich des Straßenverkehrs ist bisher wenig bekannt. Dieser Mangel zeigt sich sowohl in der Schwierigkeit, aggressive Verhaltensweisen im Straßenverkehr zu definieren, als auch in den meist explorativ angelegten empirischen Untersuchungen zum Thema. Gerade im Straßenverkehr jedoch hat Aggression hohe Bedeutung; vertiefte wissenschaftlich fundierte Studien auf dem Standard der sozialpsychologischen Forschung wären hier sehr hilfreich. Dieser Brennpunkt gibt einen Überblick über Aggression und Aggressivität im Straßenverkehr. Es wird ein Vorschlag zur Definition aggressiver Verhaltensweisen im Straßenverkehr unterbreitet und die wichtigsten empirischen Befunde und Einflussfaktoren werden dargestellt.

Schlüsselwörter: Aggression im Straßenverkehr, Aggressivität, Unfallbeteiligung, Ärger

Aggression and Aggressiveness in Road Traffic Contexts

Abstract: Although the domains of aggression and aggressiveness are core topics of social psychology research, applications of research findings in the area of driving behaviour are rather scarce. This deficiency is apparent in inadequate definitions of aggressive behaviour in traffic contexts as well as the exploratory character of most studies. However, aggression plays an important role in driving behaviour. Therefore, research based on standards of social psychological methodology is needed to achieve progress the field of traffic psychology. This paper provides an overview of research on aggression and aggressiveness in road traffic contexts. We propose a definition of aggressive traffic behaviour; review the main findings from the field and discuss the main factors contributing to aggression in traffic situations.

Keywords: driving aggression, aggressiveness, accident involvement, anger

Eine Form der Aggression, die im Vergleich zu ihrer hohen Präsenz in der gesellschaftlichen Aufmerksamkeit und vor allem in den Medien (siehe Burns & Katovich, 2003) bisher wenig wissenschaftliche Aufmerksamkeit erfahren hat, sind aggressive Verhaltensweisen, die im Straßenverkehr auftreten¹. Dabei ist nach Klebelsberg (1982) Verkehrsverhalten eine maßstabsgerechte Verkleinerung gesellschaftlicher Verhältnisse und damit auch repräsentativ für die generelle Aggressions- und Gewaltbereitschaft einer Gesellschaft. Neuere Studien konstatieren eine Zunahme aggressiver Verhaltensweisen im Straßenverkehr (z. B. Lajunen, Parker & Summala, 1999; Neighbors, Victor & Knee, 2002). In einer Übersicht zitieren Maxwell, Grant und Lipkin (2005) Studien, die eine Zunahme aggressiver Verhaltensweisen im Straßenver-

kehr um mehr als 50 % in den USA in den letzten zehn Jahren nahe legen. Burns und Katovich (2003) berichten, dass 56 % der Teilnehmer einer Umfrage zugeben, aggressiv zu fahren. Maxwell et al. (2005) berichten, dass Frauen fast ebenso häufig (46 % vs. 56 %) wie Männer aggressive Verhaltensweisen berichten. Drei Prozent der männlichen Fahrer geben sogar an, schon mal aus dem Auto ausgestiegen zu sein, um einen anderen Fahrer körperlich zu bedrohen. Ebenso berichtet Joint (1997), dass von 526 befragten Fahrern einer Studie im Auftrag der American-Automobile-Foundation for Traffic Safety 62 % mit aggressivem dichten Auffahren, 59 % mit Lichtthupenzeichen, 48 % mit aggressiven Gesten konfrontiert wurden. 21 % wurden absichtlich beim Fahren behindert, 16 % verbal beschimpft und 1 % körperlich angegriffen.

1 Eine Recherche in der Literaturdatenbank PsychInfo (Oktober 2005) gibt für den Suchbegriff aggress* (wildcard-Suchbefehl sucht alle Veröffentlichungen, in denen Wörter mit diesem Wortstamm z. B. aggressiv, Aggression, Aggressivität etc. enthalten sind) fast 34 000 Veröffentlichungen an. Für die Kombination der Suchbegriffe aggress* mit driving behavior werden acht Veröffentlichungen, für die Kombination aggress* mit traffic wird keine Veröffentlichung aufgeführt.

Die Frage, ob diese Verhaltensweisen auch selber gezeigt wurden, wurde mit ähnlichen Häufigkeitsangaben bejaht. Das Aggressionspotenzial auf deutschen Straßen muss möglicherweise als noch ausgeprägter eingeschätzt werden, wie die Studie von Psychonomics (1997) zeigt. Beispielsweise befragten Maag, Krüger, Benmimoun und Neunzig (2004) u. a. Polizeibeamte nach Häufigkeit, Trendentwicklung, Entdeckungs- und Bestrafungswahrscheinlichkeit unterschiedlicher aggressiver Verhaltensweisen von Kraftfahrern. Die Polizisten bezeichneten «Drängeln», «erhebliche Geschwindigkeitsübertretung» und «notorisches Linksfahren» als häufige und im Trend ansteigend häufige Verhaltensweisen mit allerdings geringer Entdeckungs- und Bestrafungswahrscheinlichkeit. Dies stimmt überein mit den Ergebnissen einer Fahrerbefragung derselben Autoren: 54.5 % der Fahrer gaben an, aggressive Fahrweisen häufig zu beobachten, 80 % sahen gleichzeitig eine geringe Entdeckungs- und Bestrafungswahrscheinlichkeit (Maag et al., 2004, 135 ff.).

Begriffsbestimmung

Es gibt keinen Konsens darüber, welche Verhaltensweisen im Straßenverkehr als aggressiv zu bezeichnen sind, obwohl in jüngster Zeit versucht wurde, aggressives Verhalten spezifisch für den Straßenverkehr zu definieren, z. B. von Mizell (1997): «*An incident in which an angry or impatient motorist or passenger intentionally injures or kills another motorist, passenger, or pedestrian, or attempts to intentionally injure or kill another motorist, passenger, or pedestrian, in response to a traffic dispute, altercation, or grievance. It is also considered aggressive driving when an angry or vengeful motorist intentionally drives his or her vehicle into a building or other structure or property*» (p. 3). James und Nahl (2000) definieren in Anlehnung an die Begrifflichkeit zum Fahren unter dem Einfluss von Alkohol oder Drogen: «*Aggressive driving is driving under the influence of impaired emotions, resulting in behavior that imposes one's own preferred level of risk on others*». Die Autoren nennen drei Kategorien, die zu aggressiven Verhaltensweisen führen: Ungeduld und Unaufmerksamkeit, «road rage» und Rücksichtslosigkeit. Der Begriff «road rage» beinhaltet extreme Formen von Aggression, wie z. B. körperliche Angriffe bzw. Tötungsdelikte zwischen Fahrzeugführern (Joint, 1997). Eine weitere Definition gibt die National Highway Traffic Safety Administration (2000): «*When individuals commit a combination of moving traffic offenses so as to endanger other persons or property.*» Diese Definition wird mit einigen Beispielen unterlegt, etwa der Überschreitung der Geschwindigkeit, zu dichtem Auffahren, Nichtbeachtung von Verkehrszeichen und Lichtsignalanlagen, sowie unsicheren Spurwechsel. Problematisch ist, dass viele Verhaltensweisen im Straßenverkehr, die als aggressiv bezeichnet werden und in Studien zur Operationalisierung aggressiver Verhaltensweisen im Straßenverkehr eingesetzt wurden, wie etwas das Hupverhalten (Deaux, 1971; Doob & Gross, 1968; Ellison, Govern, Petri & Figler, 1995;

Sarris, 1995), nicht a priori aggressiver Natur sind. Das Betätigen der Hupe kann neben dem Ausdruck von Ärger auch Aufforderungscharakter haben, etwa wenn eine Ampel auf Grün umschaltet und der Fahrer im vorderen Auto nicht losfährt. Heftiges Hupen ist in mediterranen Ländern häufig und kann z. B. als Gruß oder als Ausdruck von Freude gelten. So argumentiert Bösser «*dass die als aggressiv bezeichneten Verhaltensweisen im Straßenverkehr eine hohe Übereinstimmung mit den Verhaltensweisen aufweisen, die als gefährlich bezeichnet werden*» (Bösser, 1987, S. 57). In Bezug auf das Bestimmungsstück der schädigenden Absicht, die sich «unter den anonymen Bedingungen des Straßenverkehrs aber nicht gegen ein Individuum [richtet]» (Bösser, 1987, S. 60), erscheint Bösser die Angemessenheit der Kategorie aggressiv von zweifelhaftem Wert. Trotz dieser Einwände sprechen mindestens zwei Gründe für die Klassifizierung bestimmter Verhaltensweisen als «aggressiv». Erstens der Aspekt der Deduktion: Die bisherige Aggressionsforschung umfasst eine Reihe wichtiger Konzepte und Ergebnisse, die sich sinnvoll auf den Straßenverkehr übertragen lassen. So ist der Straßenverkehr u. a. durch einen hohen Grad an Anonymität, ein hohes Potenzial frustrationsauslösender Bedingungen (z. B. hohes Verkehrsaufkommen), Lärm, Luftverschmutzung, etc. gekennzeichnet. Anonymität, Enge, Lärm, Luftverschmutzung und Frustration sind gut untersuchte Antezedenzen aggressiver Verhaltensweisen (siehe z. B. Bierhoff & Wagner, 1998). Zweitens der Aspekt der wissenschaftlichen Kommunikation: Forschungsarbeiten, die sich mit regelwidrigem Fahrverhalten beschäftigen, nutzen die Etikettierung «aggressiv», z. B. die Skala «Driving aggression» des international häufig eingesetzten Fahrverhaltensfragebogens DBI (Glendon et al., 1993). Auch die Unterteilung von Fahrverhaltensfehlern in *lapses*, *errors* und *violations* der Manchester Driver Behaviour Research Group (z. B. Meadows, Stradling & Lawson, 1998) enthält mit den intendierten Regelverstößen eine Kategorie aggressiver Verhaltensweisen im Straßenverkehr. Die von Bösser (1987, S. 60) bemängelte Problematik, dass eine schädigende Absicht nicht immer primär intendiert ist, «*sondern diese Schädigung lediglich als Begleiterscheinung bei der Verfolgung anderer Ziele (Bequemlichkeit, Zeitverlust vermeiden) auftritt*», lässt sich durch die Unterscheidung von affektiver und instrumenteller Aggression auflösen. Diese Unterscheidung ist zentral: Es ist gerade im Straßenverkehr häufiger nicht die Intention zu schädigen, sondern die Intention, für sich Vorteile zu erzielen und dafür die Schädigung Anderer in Kauf zu nehmen. Die Definitionen von Aggression im Kontext Straßenverkehr von Kaba, Ebenbichler und Brandstätter (1997) berücksichtigt diese Unterscheidung: «*Aggression im Straßenverkehr ist nicht primär die Schädigung des anderen Verkehrsteilnehmers, sondern auf die Wiedergewinnung der verlorenen Freiheit ausgerichtet, die durch Werbung und andere Kommunikation suggeriert wird, und ist daher als instrumentelle Aggression anzusehen.*» (S. 25). Unter der Vielzahl der Möglichkeiten, aggressive Verhaltensweisen einzuteilen (zum Überblick siehe Selg, Mees & Berg, 1997) stellt die Unterscheidung zwischen affektiver und instrumenteller Ag-

gression die gebräuchlichste und ökonomischste dar; die meisten anderen Arten von Aggressionen lassen sich unter beiden Begriffen subsumieren (Geen, 1990). Die vielfältigen Einteilungsversuche sind nicht unangefochten, z. B. bemängelt Kleiter (1997), dass die meisten Systematiken von Aggressionsarten zu disjunkten Einteilungen führen, also entweder affektive oder instrumentelle Aggression. Die meisten Aggressionsarten dürften nach Kleiter (1997) aber Mischformen sein.

Affektive Aggressionen sind nach Berkowitz (1993) oft von sehr negativen emotionalen Zuständen und Ärger begleitet. Diese negativen emotionalen Zustände sind oft durch erlebte Provokationen induziert und Ziel dieser Aggression ist es, den Provokateur zu schädigen oder zu verletzen («*the primary objective is to do harm*» p. 11). Unter instrumenteller Aggression versteht man «Versuche, mit dem Instrument Aggression Aufgaben oder Probleme zu lösen.» (Selg et al., 1997, S. 13). Mit Hilfe instrumenteller Aggression wird ein Ziel angestrebt, wobei die physische und psychische Schädigung nicht intendiert ist, aber auch nicht vermieden wird. Berkowitz (1993) versteht unter instrumenteller Aggression Verhaltensweisen als Mittel, ein Ziel zu erreichen, das dem Angreifer wichtiger ist als die Unversehrtheit des Opfers, wenn das primäre Ziel nicht die Verletzung des Opfers ist. Zur Problematik der Definition von aggressiven Verhaltensweisen im Straßenverkehr und zur Abgrenzung von Begriffen, die in vielen Studien synonym für aggressive Verhaltensweisen benutzt werden, etwa *road rage*, siehe Herzberg (2004a). Der Begriff «road rage» beinhaltet extreme Formen von Aggressionen, wie z. B. körperliche Angriffe bzw. Tötungsdelikte zwischen Fahrzeugführern (Brewer, 2000; Joint, 1997). Der Unterschied zur Aggression im Straßenverkehr im engeren Sinne liegt in der Anwendung der geltenden Rechtsvorschriften. Diejenigen Verhaltensweisen, die zur Kategorie «road rage» gehören, fallen unter den Einfluss des Strafgesetzbuches. Verhaltensweisen, die zur Aggression im Straßenverkehr gehören, sind Gegenstand des Verkehrsrechts. Im Diagnostischen und Statistischen Manual DSM-IV erscheint als ein diagnostisches Kriterium der Antisozialen Persönlichkeitsstörung der Hinweis auf das Vorhandensein von rücksichtsloser Missachtung der eigenen Sicherheit bzw. der Sicherheit anderer (Sass, Wittchen & Zaudig, 2000). Das Störungsbild Antisoziale Persönlichkeitsstörung zeigt sich auch im Fahrverhalten u. a. durch wiederholte Raserei, Trunkenheit am Steuer und Häufung von Autounfällen (Sass et al., 2000).

Zusammenfassend schlagen wir folgende Definition aggressiver Verhaltensweisen im Straßenverkehr vor:

Ein Verhalten im Straßenverkehr ist aggressiv, wenn es andere Verkehrsteilnehmer zu schädigen beabsichtigt (affektive Aggression) oder wenn es die Durchsetzung eigener Ziele intendiert, zu deren Erreichung die Schädigung anderer Verkehrsteilnehmer in Kauf genommen wird (instrumentelle Aggression).

Operationalisierungen aggressiver Verhaltensweisen im Straßenverkehr in Testverfahren

Differenzierte Operationalisierungen aggressiver Verhaltensweisen im Straßenverkehr werden in einschlägigen Testverfahren vorgenommen. Diese werden zu wissenschaftlichen und zu diagnostischen Zwecken im Rahmen von medizinisch-psychologischen Untersuchungen auffälliger Kraftfahrer eingesetzt. Typische Beispiele für aggressives Verhalten im Straßenverkehr sind u. a. in dem Verfahren zur Erfassung aggressiver Verhaltensweisen im Straßenverkehr (AViS) von Herzberg und Guthke (2001) zusammengestellt. Dieses Verfahren unterscheidet verschiedene Formen instrumenteller und affektiver Verhaltensweisen, siehe dazu auch Herzberg (2003). Der AViS wird aufgrund der differenzierten Erfassung verschiedener Aspekte aggressiver Verhaltensweisen in seiner computer-gestützten Version in der verkehrspsychologischen Begutachtung eingesetzt, während die paper-pencil Version in der Forschung eingesetzt werden kann (z. B. Stucke, 2002; Roth & Herzberg, 2004). Auch das im englischsprachigen Raum zu Forschungszwecken am häufigsten eingesetzte Verfahren, der Driver Behaviour Questionnaire (DBQ), ein strikter Verhaltensfragebogen zur Beschreibung alltäglichen Fahrverhaltens, schließt Items zu konkreten Operationalisierungen aggressiver Verhaltensweisen unter violations ein (Reason, Manstead, Stradling, Baxter & Campbell, 1990). Der DBQ wurde zur Vorhersage von Unfallhäufigkeiten aus der Art und Anzahl individueller Fahrfehler entwickelt. Faktorenanalysen führten wiederholt zu drei Faktoren (neben Reason et al., 1990: u. a. Parker, Reason, Manstead & Stradling, 1995):

1. Leichtere Fehler (*lapses*), das unbeabsichtigte Abweichen einer Handlung von dem, was eigentlich beabsichtigt war. Beispiel: Man betätigt aus Versehen den Schalter für den Blinker, obwohl man eigentlich den Scheinwerfer starten wollte.
2. Schwere Fehler durch falsches Einschätzen der Situation, Regelverletzung, Nachlässigkeit (*errors*). Beispiel: Man versucht jemanden zu überholen ohne zu bemerken, dass er bereits nach links blinkt und abbiegen möchte.
3. Bewusstes Übertreten von Verkehrsregeln (*violations*), meist verbunden mit Aggression. Beispiel: Man ärgert sich über ein auf der Autobahn links fahrendes langsames Fahrzeug und überholt es rechts. Diese Verkehrsübertretungen stellen wie die schweren Fehler erhebliche Verkehrsgefährdungen dar.

Bei Betrachtung der Items im DBQ, mit denen die bewussten schweren Verkehrsübertretungen gemessen werden sollen, fällt bei fast allen Aussagen eine erhebliche aggressive Komponente auf, so beispielsweise bei dem Statement «Sie

ärtern sich über einen anderen Fahrer und jagen ihm hinterher, um ihm zu zeigen, was sie von ihm halten». Fünf der sechs Items, die die höchste Fehlerstufe messen sollen, zeigen einen hohen Anteil an Ärger und Aggression. Stradling und Meadows (2000) verwendeten eine geänderte Version des DBQ, der zwei Arten von Items zur Messung der *violations* unterschied: Gefühlsneutrale schwere Verletzungen der Straßenverkehrsordnung und Items, die zusätzlich Ärger und Aggression ausdrückten. Die Items mit einer deutlich aggressiven Komponente korrelierten mit allen drei Faktoren der *Driver Anger Scale* von Deffenbacher, Oetting und Lynch (1994): *Ärger, wenn das Vorankommen durch langsames Fahren der anderen Verkehrsteilnehmer behindert wird, Ärger über rücksichtsloses Fahren anderer, und Ärger, wenn andere Autofahrer sich aggressiv und feindselig verhalten*. Personen, die selbst aggressive Verkehrsverletzungen begehen, ärgern sich demnach offensichtlich auch selbst mehr über rücksichtsloses und aggressives Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer als Personen, die eine weniger aggressive Fahrweise zeigen.

Um nicht allein auf maladaptives Verhalten im Straßenverkehr fokussiert zu sein, wurde inzwischen eine «Positive Driver Behaviours Scale» in Ergänzung zum DBQ entwickelt (Özkan & Lajunen, 2005b). Speziell aggressives Verhalten erhebt die Driver Aggression Indicators Scale (DAIS). Sie unterscheidet zwischen einerseits «hostile aggression and revenge», was feindselige, direkte Aggressionen und physische Attacken einschließt, sowie andererseits «aggressive warnings» (z. B. Hupen) (Özkan & Lajunen, 2005b). Ein kurzes screening-Instrument zum monitoring eigener aggressiver Verhaltensweisen bietet die National Highway Traffic Safety Administration zusammen mit der American Automobile Association unter www.dmv.state.va.us/webdoc/general/safety/aggressive/test.asp: «Are you an aggressive driver or a smooth operator?» (NHTSA, 1997) an.

Theorien zur Erklärung aggressiver Verhaltensweisen im Straßenverkehr

Viele allgemeinspsychologischen Aggressionstheorien sind für die Erklärung aggressiver Verhaltensweisen im Straßenverkehr adaptiert worden. Instinkttheoretische und evolutionsbiologische Erklärungen für aggressives Autofahren gibt bspw. Atzwanger (1997). Er erklärt den Einsatz von Aggression jüngerer Männer anhand ihrer Konkurrenz um Status in der Partnerwahl. Am Beispiel «dichtes Auffahren» demonstriert er, dass diese Verhaltensweise eingesetzt wird, «um ein Individuum zu verdrängen. Dichtes und schnelles Auffahren löst damit eine Flucht oder Ausweichreaktion aus und kann daher als aggressiv eingestuft werden.» (Atzwanger, 1997).

Psychoanalytische Erklärungen zu aggressiven Verhaltensweisen von Autofahrern gibt u. a. Hilgers (1992). Nach

Hilgers (1992) werden Größenphantasien im Auto ausgelebt, das erwachsene Ich regrediert auf frühere Organisationsformen der Bindungs- und Grenzenlosigkeit, in deren Folge Wahrnehmung und Verhalten infantilisieren und aggressive Verhaltensweisen ausgelebt werden können. Das Auto hat bei vielen Besitzern Fetischcharakter und dient der Kompensation unbefriedigender Lebensumstände, die vermeintliche oder versehentliche Bedrohung des Fahrzeuges kann den Autofahrer zum Amokläufer werden lassen, wie Hilgers (1992) anhand von Zeitungsmeldungen und Interviewaussagen darlegt. Der Fahrstil wird manchmal als Spiegelbild der Seele aufgefasst und drückt direkt eigene Motive im Wunsch nach Anerkennung und Profilierung aus (Marszk, 1999). Einen empirischen Zugang zu diesem Thema liefert eine Studie von Krahe und Fenske (2002). Die Autoren untersuchten den Einfluss übersteigerter Männlichkeit («Macho») auf den Fahrstil und berichten einen relativ hohen Zusammenhang zwischen «Macho»-Persönlichkeit und aggressivem Fahrstil.

Die Frustrations-Aggressions-Hypothese liegt bspw. den klassischen Studien von Deaux (1971) und Doob und Gross (1968) zugrunde, die zeigen, dass aggressive Verhaltensweisen auftreten, wenn die Personen an der Weiterfahrt nach einem Ampelhalt gehindert werden. Auch neuere Studien, die einen Zusammenhang zwischen Verkehrsdichte und aggressiven Verhalten berichten (Shinar, 1998), nehmen Bezug auf die Frustrations-Aggressionshypothese. Ergebnisse einer Feldstudie von Hennessy und Wiesenthal (1999) belegen die Zunahme aggressiver Verhaltensweisen bei zunehmender Verkehrsdichte. Interessanterweise finden sich keine Geschlechtsunterschiede. Die Autoren erklären diesen Befund damit, dass ihre Stichprobe relativ junge Fahrer enthält (Altersmittelwert 28.8 Jahre) und dass nach Hauber (1980) das geringe Alter ein stärkerer Prädiktor für aggressives Fahren ist als das Geschlecht. Aus der allgemeinen Aggressionsforschung ist bekannt, dass sich Geschlechtsunterschiede in aggressiven Verhaltensweisen unter Anonymitätsbedingungen verringern (Bettencourt & Miller, 1996). Autos bieten einen gewissen Grad an Anonymität (Novaco, 1991). Betrachtet man die Geschlechtsunterschiede differenzierter, zeigt sich, dass Frauen auf den Dimensionen instrumentelle Aggression und Ausleben von Gewalt geringere Aggressionsausprägungen angeben, aber keine Unterschiede in der Ablehnung von Kooperation und verkehrsbezogenen Ärgerreaktionen bestehen (Herzberg, 2004). Auch die Studie von Dukes, Clayton, Jenkins, Miller und Rodgers (2001), die zeigt, dass aggressive Verhaltensweisen anderer Verkehrsteilnehmer wiederum aggressive Verhaltensweisen auslösen, wird in Einklang mit der Frustrations-Aggressions-Hypothese interpretiert.

Die direkte Kopplung von Frustration und Aggression gilt weithin als überholt, siehe z. B. Kornadt (1982) zur Kritik der Frustrations-Aggressions-Hypothese. Speziell für den Straßenverkehr haben Lajunen et al. (1999) demonstriert, dass Frustration durch Stau nicht zu einer Erhöhung aggressiver Verhaltensweisen gegen andere Verkehrsteilnehmer führen muss. Allerdings haben die Autoren keine

situative Frustration erfasst, sondern lediglich verglichen, ob Fahrer aus Ländern mit hoher Verkehrsdichte (Großbritannien und Niederlande) höhere Aggressionen im DBQ aufweisen als Fahrer aus einem Land mit geringer Verkehrsdichte (Finnland). Ein weiteres Ergebnis dieser Studie zeigt einen positiven Zusammenhang zwischen Stau während der Hauptverkehrszeit und Formen instrumenteller Aggression sowohl für Männer als auch für Frauen. Die Autoren werten ihre Studie als Gegenargument zu der Aussage von Shinar (1998), dass die stetige Zunahme des Fahrzeugaufkommens pro Straßenkilometer zu einer entsprechenden Zunahme der Aggressivität im Straßenverkehr führt.

Spätestens seit der Kritik und Neuformulierung der Frustrations-Aggressions-Hypothese durch Berkowitz (1989) wird Ärger als vermittelnde affektive Reaktion auf Frustration eine besondere Rolle bei der Entstehung aggressiver Verhaltensweisen eingeräumt. Häufiger und zum Teil auch intensiver Ärger im Straßenverkehr wird von einem Großteil der Autofahrer berichtet (Deffenbacher, Lynch, Filetti, Dahlen & Oetting, 2003; Institute for Road Safety Research, 2000). Ein Modell zum Zusammenhang von Ärger und Aggression im Straßenverkehr ist von Neighbors et al. (2002) postuliert und bestätigt worden. Nach diesem Modell wird Ärger beim Autofahren durch das stabile Persönlichkeitsmerkmal Selbstbestimmung (self-determination) und situative Einflüsse, bspw. das Gefühl, Stress und Druck ausgesetzt zu sein sowie dem Wunsch nach Selbstbehauptung (ego-defensiveness) evoziert. Dieser Ärger wiederum führt zu aggressivem Verhalten im Straßenverkehr. Zu den situativen Ärger auslösenden Verhaltensweisen anderer Verkehrsteilnehmer gehören u. a. entgegenkommende Fahrer, die nicht abblenden, oder das Beschleunigen des Fahrzeuges, das gerade überholt wird. Diese Ärger provozierenden Situationen führen auch mit großer Wahrscheinlichkeit zu heftigen Reaktionen bei den Betroffenen. So gaben knapp 85 % an, auf diese Verhaltensweisen zu reagieren, wobei die Reaktionen das Spektrum vom Betätigen der Hupe bis hin zu körperlichen Übergriffen umfassten (Parker, Lajunen & Summala, 2002).

Deffenbacher und Kollegen (Deffenbacher, Deffenbacher, Lynch & Richards, 2003; Deffenbacher, Lynch et al., 2003) haben weiterhin gezeigt, dass nicht nur situationsbezogener Ärger, der durch Frustration und erlebte Provokation im Straßenverkehr evoziert wird, zu einem aggressiveren Fahrstil führt, sondern dass auch eine habituelle Ärgerneigung mit einem aggressiveren Fahrstil assoziiert ist. So berichten Fahrer mit habitueller Ärgerneigung mehr Verkehrsverstöße und zeigen mehr kompetitive Verhaltensweisen beim Autofahren (Galovski & Blanchard, 2002a). Sie fahren riskanter, zeigen ein hohes Ausmaß an aggressiven Verhaltensweisen gegenüber anderen Fahrern (z. B. drängeln, schneiden), aber auch gegenüber dem eigenen Fahrzeug (z. B. Gegenstände auf die Frontscheibe schleudern oder gegen die Tür treten), zum Überblick siehe Deffenbacher, Filetti, Lynch, Dahlen und Oetting (2002). Ne-

ben dem aggressiven Fahrstil zeigen Fahrer mit hoher Ärgerneigung auch verbal aggressives Verhalten, wie andere Fahrer anschreien und beschimpfen, sowie physische Aggression, die bis zu tätlichen Auseinandersetzungen reichen kann (Deffenbacher et al., 2003). Interindividuelle Unterschiede in der Ärgerneigung führten in einer Fahrstudie von Deffenbacher et al. (2003) bei Stau zu markanten Unterschieden im aktuell erlebten Ärger zwischen Personen mit hoher versus niedriger habitueller Ärgerausprägung.

Der postulierte enge Zusammenhang zwischen Ärger und Aggression wird andererseits jedoch als weit verbreitetes Stereotyp kritisiert (Weber, 1999). Ärger ist zwar mit einer erhöhten physiologischen Aktivierung verbunden, die jedoch nicht zwangsläufig zu aggressiven Verhaltensweisen führt. Prinzipiell können zur Regulation von Ärger eine Vielzahl unterschiedlicher Reaktionen ausgeführt werden, welches Verhalten tatsächlich gezeigt wird, ist sowohl von der individuellen Lerngeschichte als auch den situativen Gegebenheiten abhängig (Weber, 1999).

Generell ist bei starker Erregung und bei Ärger auch im Straßenverkehr eine veränderte Gewichtung zwischen den drei Verhaltens-Kontrollsystemen kognitiv-antizipativ, emotional-bedürfnisgesteuert und habituell-vergangenheitsorientiert (vgl. Goschke, 2005) festzustellen. Die phylogenetisch älteren Steuermechanismen über Verhaltensgewohnheiten und vor allem über schnelle und unmittelbare emotionale Reaktionen dominieren dann über Antizipationsfähigkeit, längerfristige Zielorientierung und vorausschauendes Planen.

Einflussfaktoren und Moderatoren aggressiven Verhaltens im Straßenverkehr

Warum kommt es zu relativ vielen aggressiven Verhaltensweisen im Straßenverkehr? Im Straßenverkehr wirken eine Reihe ungünstiger Bedingungen zusammen, die in anderen Lebensbereichen meist nur vereinzelt vorliegen. So massieren sich im Straßenverkehr eine Vielzahl von Einflussgrößen, deren Zusammenhang zu aggressiven Verhaltensweisen in vielen psychologischen Studien untersucht wurde. Beispielsweise unspezifische physiologische und kortikale Erregung, die, wenn sie in Kombination mit erlebter Provokation auftritt oder aggressive Hinweisreize vorliegen, die Bereitschaft zu aggressiven Verhaltensweisen erhöhen kann (Geen, 1990). Autofahren, insbesondere schnelles Fahren, führt zu einer erhöhten sympathischen Aktivierung (Bartl, 1995). Aber auch andere Einflüsse aus dem System Straßenverkehr wie z. B. Lärm und laute Musik (z. B. Hennessy, Wiesenthal & Totten, 2003) steigern das Ausmaß der allgemeinen physiologischen Erregung. Darüber hinaus können der direkten Teilnahme am Straßenverkehr vorausgegangene Bedingungen (z. B. Ärger bei

der Arbeit) im Sinne der Erregungsübertragungstheorie von Zillmann (1971) zu einer residualen Erregung führen. Diese kann in einer neuen Erregungssituation zu einer Ad-dierung der Erregungspotenziale führen und unangemessene aggressive Verhaltensweisen hervorrufen. Weitere Einflussfaktoren sind räumliche Enge, das Eindringen in den persönlichen Raum, Anonymität, das Vorhandensein aggressiver Hinweisreize, stark eingeengte Kommunikations- und Interaktionsmöglichkeiten, die charakteristisch für das System Straßenverkehr sind und Zeitdruck. Einen Überblick über die externen Einflussfaktoren geben Herzberg (2004) sowie Galovski und Blanchard (2004a).

Zur (im Straßenverkehr nur eingeschränkt möglichen) Interaktion nutzen Verkehrsteilnehmer formelle (z. B.: Zeichengebung mit dem Blinker bei beabsichtigtem Fahrstreifenwechsel) und informelle Zeichen (z. B.: Ein Fahrer gibt an einer Kreuzung ein kurzes Hupsignal, um das vor ihm stehende Fahrzeug auf das grüne LSA-Signal aufmerksam zu machen). In einer Vergleichsstudie untersuchten Renge, Schlag, Weller, Peräaho und Keskinen (2001) anhand von 22 (in Finnland aufgezeichneten) Videoszenen das Verstehen und Bewerten solcher Zeichen in Japan, Finnland und Deutschland. In Japan – bei unterschiedlichem kulturellem Hintergrund – wurden einige Zeichen häufiger missverstanden. In Deutschland hingegen wurden im Vergleich vor allem zu Finnland, aber auch zu Japan, formelle Zeichen signifikant weniger freundlich und informelle Zeichen (meist Gesten) verstärkt aggressiv bewertet. Vergleichsweise häufiger wurden hier anderen Verkehrsteilnehmern ungünstige Intentionen zugeschrieben. Wenn den Anderen ungünstige Intentionen unterstellt werden, auf die dann emotional gehäuft mit Ärger und verhaltensmäßig möglicherweise selbst aggressiv (re-)agiert wird, wenn zudem für eigene ungünstige Verhaltensweisen eine Rechtfertigung im Verhalten des jeweils Anderen gesehen wird, so können auf diesem Wege wechselseitige selbst erfüllende Prophezeiungen attributiv einen ungünstigen Interaktionsprozess auslösen oder verstärken.

Insbesondere die Häufigkeit bewusster, oft aggressiver Verkehrsübertretungen hängt mit der Anzahl der Verkehrsunfälle in den vergangenen drei Jahren zusammen. Eine hohe prädiktive Validität zur Vorhersage der Häufigkeit von bewusster Aggression und Verkehrsübertretungen zeigte sich für folgende Variablen: Männer, jüngere Autofahrer und Personen, die sich als gute Autofahrer einschätzten, zeigten diese Fehlerart deutlich häufiger als Frauen, ältere Autofahrer und Personen, die sich als eher schlechte Autofahrer bezeichneten (Parker et al., 1995). Nach Meinung der Autoren sind leichte und schwere Fehler primär durch ein Versagen der Informationsverarbeitung beim Autofahren bedingt, während bei bewussten Verkehrsverletzungen vor allem soziale und motivationale Faktoren eine Rolle spielen.

Als Moderatoren des aggressiven Verhaltens kann neben Alter und Geschlecht eine Vielzahl interindividueller Unterschiede fungieren. Untersucht wurden bspw. Geschlechtsrollen und der Wunsch nach Vergeltung. Özkan

und Lajunen (2005) haben die Wechselwirkung von Geschlecht und Geschlechtsrolle untersucht und berichten einen Moderatoreffekt femininer Geschlechtsrollenaspekte. Fahrer mit hoher maskuliner und geringer femininer Geschlechtsrollenausprägung zeigen das höchste Ausmaß aggressiver Verhaltensweisen im Straßenverkehr und berichten auch die meisten Unfälle. Mit Zunahme der femininen Geschlechtsrollenausprägung sinken die Anzahl der Unfälle und das Ausmaß aggressiver Verhaltensweisen. Der Moderatoreffekt ließ sich in der ausschließlich weiblichen Stichprobe von Krahe (2005) nicht replizieren, hier zeigt sich nur ein Haupteffekt: Je stärker die feminine Geschlechtsrollenausprägung, umso weniger aggressiv ist der Fahrstil. Tatsächlich findet sich ein deutlich unterschiedliches Straßenverkehrs-unfall-*Verursachungsrisiko* bei Männern und Frauen. Schlag und Schupp (1998) sowie Schupp und Schlag (1999) analysierten Unfalldateien des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft mit 16 007 Pkw/Pkw-Kollisionen im Hinblick auf spezifische Risiken von Pkw-Fahrer-Teilgruppen. Risikokennwerte für die jeweiligen Teilgruppen wurden auf der Basis der zahlenmäßigen Relation zwischen Unfallverursachern und anderen Unfallbeteiligten («quasi-induced exposure») konstruiert. In allen Altersgruppen lagen die Risikokennwerte der männlichen Fahrer zum Teil erheblich höher als diejenigen der Fahrerinnen.

Wenig untersucht ist der Einfluss von physischen Straßen- und Umfeldbedingungen auf aggressives Fahrverhalten. Einen günstigen Einfluss von straßenseitiger Vegetation, vergleichend dargeboten über Videos, auf Ärger und Frustration vermuteten Cackowski und Nasar (2003). Bestätigen ließ sich dies nur für die Frustrationstoleranz, die bei Vegetation entlang der Straßen höher war.

Konsequenzen aggressiver Verhaltensweisen im Straßenverkehr

Nur sehr wenige Unfälle werden auf rein technisches Versagen zurückgeführt. Unterscheidet man als die drei Komponenten des Straßenverkehrsgeschehens den Fahrer, die Straße und das Fahrzeug, so fallen die auf die jeweilige Systemkomponente anzurechnenden Unfallverursachungsanteile sehr unterschiedlich aus. Die «International human factors guidelines for road systems design» (zit. nach Schlag & Heger, 2004) beziffern die allein auf den Fahrer entfallenden Unfallverursachungsanteile auf 60 % und benennen als zweitstärksten Beitragswert zur Unfallverursachung die Interaktion zwischen Fahrer und Straße (26 %), wie beispielsweise ein der Witterung nicht angepasstes Tempo oder Sicherheitsabstand. In einer Metaanalyse haben Arthur, Barrett und Alexander (1991) als wichtigste personenbezogene Prädiktoren von Verkehrsunfällen herausgestellt: Informationsverarbeitung, kognitive Fähigkeiten, Persönlichkeitseigenschaften sowie demografische

und biografische Variablen. Substanzielle Zusammenhänge zu Unfällen lassen sich neben Alter und Geschlechtszugehörigkeit vor allem für die selektive Aufmerksamkeit und Persönlichkeitseigenschaften nachweisen (Arthur et al., 1991). Aggressivität kommt dabei eine besondere Rolle zu, da der Straßenverkehr ein idealer Kontext ist, persönliche Dispositionen aggressiver Verhaltensweisen auszuagieren, die im Allgemeinen einer Vielzahl sozialer und gesetzlicher Beschränkungen unterliegen (Shinar, 1998), deren Kontrolle allerdings im Straßenverkehr als wenig systematisch erlebt wird. Schätzungen gehen davon aus, dass zwischen einem und zwei Drittel (Martinez, 1997, Snyder, 1997, zitiert nach Deffenbacher, Lynch, Oetting & Swaim, 2002; Galovski & Blanchard, 2004a) der Verkehrsunfälle durch aggressive Verhaltensweisen verursacht werden.

Für das Fahrverhalten spielen dabei alterskorrelierte Faktoren eine besondere Rolle. Junge Fahranfänger haben im Straßenverkehr ein etwa viermal so hohes Unfallrisiko wie die günstigsten mittleren Altersgruppen (vgl. Schlag, Ellinghaus & Steinbrecher, 1986). Der Einfluss der Entwicklungssituation etwa 18jähriger («Jugendlichkeitsrisiko») ist dabei konfundiert mit ihrem Anfängerstatus als Fahrzeugführer («Anfängerrisiko»). Viele Befunde sprechen dafür, «dass alterstypische Faktoren das Fahrverhalten und die Unfallverwicklung in stärkerem Maße beeinflussen als der Mangel an Fahrerfahrung.» (BASt, 1977, zit. nach Schlag et al., 1986). Auch Hoppe (1997) argumentiert, das Phänomen der überproportional hohen Unfallbeteiligung bei den Jugendlichen «allein mit dem plausibel erscheinenden Argument der geringen Verkehrserfahrung bzw. Fahrpraxis erklären zu wollen, wäre kaum zureichend. Denn alle Fahranfänger beginnen mit mehr oder weniger gleich geringer Fahrpraxis. Folglich wären für die Gruppe der Fahranfänger insgesamt wesentlich mehr Unfälle zu erwarten, die sich etwa gleich auf alle Fahranfänger verteilen müßten.» (S. 7 f.). Tatsächlich bilden jugendliche Fahranfänger keine homogene Gruppe. Laut Schlag et al. (1986) sowie Schulze (1996) sind ca. zwei Drittel der jungen Fahrer unauffällig. Allerdings lassen sich ca. 38 % der 18- bis 24jährigen Fahrer und 31 % der 25- bis 34jährigen einem besonderen Risikokollektiv zuordnen, das durch seine Verhaltensweisen ein hohes Sicherheitsrisiko im Straßenverkehr darstellt (Schulze, 1996; siehe auch Deery, 1999). Parker, Lajunen und Stradling (1998) kommen in einer Zusammenfassung eigener Forschungsarbeiten zu dem Schluss, dass Fahrer, die häufiger in Unfälle verwickelt sind, «*tend to commit relatively high levels of violations, but are no more error prone than other drivers*» (p. 12). Demnach spielen vor allem die motivationalen Faktoren des Fahrens für die Verkehrssicherheit des Fahrers in Bezug auf selbstverschuldete Unfälle und Verkehrsstrafen eine entscheidende Rolle. Übereinstimmend dazu zeigte Jonah (1990) in einer Studie mit fast 10 000 Teilnehmern, dass die Altersgruppe der 20–24jährigen die höchste Ausprägung aggressiver Verhaltensweisen im Straßenverkehr angibt; mit zunehmendem Alter sinkt die Ausprägung

aggressiver Verhaltensweisen. Dieses Ergebnis steht im Einklang mit den Befunden der allgemeinen Aggressionsforschung (Zunkley, 1992). Anzumerken ist, dass nicht die Gruppe der Fahranfänger die höchste Ausprägung an aggressiven Verhaltensweisen zeigt, sondern dass erst ein gewisses Maß an Fahrerfahrung und Fahrzeugbeherrschung erworben werden muss, um aggressive Verhaltensweisen im Straßenverkehr überhaupt ausführen zu können (Jonah, 1990). Dies wird durch Befunde von Miles und Johnson (2003) bekräftigt, in der die Gruppe, die aufgrund mehrerer aggressiver Verkehrsverstöße einen Nachschulungskurs absolvieren musste, sich in ihren Fahrfähigkeiten nicht von einer Kontrollgruppe unterschied.

Ein verkehrsspezifisches Modell zum Zusammenhang zwischen Persönlichkeitsmerkmalen und Verkehrsunfällen hat Sümer (2003) vorgeschlagen. Als distale Einflussfaktoren werden Merkmale des Fahrzeugs und der Straße, demografische Merkmale (Alter, Geschlecht) und stabile Persönlichkeitsmerkmale wie Sensation Seeking, Risikobereitschaft und Aggressivität sowie psychopathologische Symptome (z. B. dissoziale Persönlichkeitsstörung, siehe dazu auch Elander, West und French (1993) angenommen. Neben einem direkten Einfluss auf das Unfallgeschehen wird ein indirekter Einfluss auf Faktoren wie Fahrstil und die Einstellung zu Fahren unter Alkoholeinfluss, die dann einen direkten, proximalen Einfluss als Unfallursachen haben können, angenommen. Die empirische Prüfung des Modells an einer Stichprobe von Berufskraftfahrern zeigte einen schwachen Einfluss von Aggressivität auf den Fahrstil, der wiederum einen moderaten Zusammenhang zur Anzahl der Unfälle aufwies. Obwohl das Modell einen direkten Einfluss von Aggressivität auf die Unfallbeteiligung postuliert, ist der direkte Einfluss empirisch nicht geprüft worden.

Eine weitere Studie zum Zusammenhang zwischen Aggression im Straßenverkehr zu Verkehrsunfällen, Verwarnungen und Bußgeldern sowie zum Punktestand im Flensburger Verkehrszentralregister stammt von Herzberg (2001). Aggression im Straßenverkehr und die Anzahl der Unfälle zeigen einen signifikanten Zusammenhang von .29 (standardisiertes Beta), wobei insbesondere die selbstverschuldeten Unfälle für diesen Zusammenhang wichtig sind. Aggressive Verhaltensweisen im Straßenverkehr weisen ebenfalls signifikante Zusammenhänge zu Verwarnungen und Bußgeldern (.42) sowie zur Anzahl der im Verkehrszentralregister eingetragenen Punkte (.19) auf. Auch Deery und Fildes (1999) fanden bei Personen mit hohen Aggressionswerten signifikant mehr Verkehrsverstöße als bei Personen mit geringen Werten. Weitere Befunde zur Bedeutung von aggressivem Verhalten im Straßenverkehr gibt Shinar (1998).

In Tabelle 1 sind einige Studien, die den Zusammenhang zwischen aggressiven Verhaltensweisen und Verkehrskriterien untersucht haben, zusammengestellt. Der angenommene Zusammenhang zwischen hoher Aggressionsneigung und Unfallbeteiligung im Straßenverkehr lässt sich aufgrund der in Tabelle 1 dargestellten Studien teilweise

Tabelle 1
 Überblick über Zusammenhänge zwischen Aggressionsmaßen und Unfallkriterien

Studie	N	Alter		Prädiktor	Kriterium	Zusammenhangsmaß
		M	SD			
1. Dahlen et al. (2005)	224	–	–	Aggression (Driving Anger Expression Inventory)	Anzahl der Unfälle	n. s.
2. Deffenbacher et al. (2002)	290	19	–	Aggression Gesamtwert (Driving Anger Expression Inventory)	Anzahl der Unfälle	$r = -.12^*$
3. Furnham & Saipe (1993)	73	28	10	Aggression (Driver Behaviour Questionnaire)	Anzahl der Unfälle	$r = -.06$
4. Herzberg (2001)	841	22.0	5.6	Instrumentelle Aggression/affektive Aggression	Anzahl selbstverschuldeter Unfälle Unfälle insgesamt	$r = .13^{**}/.13^{**}$ $r = .21^{**}/.17^{**}$
5. Iversen & Rundmo (2002)	2605	45	15.7	Ärger beim Fahren	Anzahl der Unfälle	$\beta = .09$
6. Lajunen & Summala (1995)	113	23.9	4.3	Aggression (Driver Behaviour Inventory)	Anzahl der Unfälle	$r = -.10$
7. Özkan (2005)	354	21.7	1.5	Aggression (Driver Behaviour Questionnaire)	Anzahl der Unfälle	$r = .31^{**}$
8. Panek et al. (1978)	175 F	17–72	–	Aggression (Hand-Test)	Anzahl der Unfälle	$r = \text{ns}$
9. Sümer (2003)	321	35.7	9.8	Feindseligkeit (BSI: Kurzform der SCL-90)	Anzahl der Unfälle	$r = .18^{**}$
				Körperliche Aggression (Buss & Perry, 1992)	Anzahl der Unfälle	$r = .11$
				Verbale Aggression (Buss & Perry, 1992)	Anzahl der Unfälle	$r = .01$
				Feindseligkeit (Buss & Perry, 1992)	Anzahl der Unfälle	$r = .20^{***}$
				Ärger (Buss & Perry, 1992)	Anzahl der Unfälle	$r = .14^*$

Anmerkung. Alle Angaben beruhen auf Selbstberichten. M: Männer, F: Frauen. $*p < .05$; $**p < .01$.

stützen. In einigen Studien kann kein signifikanter Zusammenhang zwischen aggressiven Verhaltensweisen und Unfällen im Straßenverkehr belegt werden, während in einer Reihe anderer Studien ein signifikanter Zusammenhang besteht. Zwar liegt der Anteil der durch die aggressiven Verhaltensweisen aufgeklärten Varianz an der Unfallbeteiligung unter 10 %, berücksichtigt man jedoch die multifaktorielle Verursachung von Unfällen und insbesondere deren kumulativen Charakter, dann sind einzelne Einflussfaktoren mit dieser Varianzaufklärung als außerordentlich wichtig anzusehen (siehe dazu Abelson, 1985).

Deutliche Zusammenhänge weisen aggressive Verhaltensweisen zu einem aggressiven Fahrstil, zur Anzahl von Verkehrsverstößen wie Verwarnungen und Bußgeldern und auch dem Punktestand auf (siehe Tabelle 2). Auch Fahren unter Alkoholeinfluss und der Führerscheinentzug lassen sich durch die Ausprägung aggressiver Verhaltensweisen im Straßenverkehr im Zusammenwirken mit weiteren Faktoren vorhersagen.

Interventionen zum Abbau aggressiver Verhaltensweisen im Straßenverkehr

Primäre Prävention gegenüber aggressiven Verhaltensweisen im Straßenverkehr betreibt der Gesetzgeber mit dem normativen Rahmen, den Gesetzen und Regeln zum Verhalten im Straßenverkehr. Grundregel ist § 1 StVO (Abs. 2): «Jeder

Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.» Allerdings liegen zwischen normativer Setzung und empirisch beobachtbarem Verhalten gerade im Straßenverkehr Welten. So findet sich eine Vielzahl generalpräventiver Bemühungen in der schulischen und außerschulischen Verkehrserziehung, in der Aufklärung, in Medienkampagnen und in der betrieblichen Verkehrssicherheitsarbeit. Ein Beispiel gibt die auf einen spezifischen aggressiven Akt zielende DVR-Plakataktion 2005 «DRAENGELN». Eines der vielfältigen Programme des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR) behandelt «Gefühlswelten im Straßenverkehr» (Begleitband: Bliersbach et al., 2002). Hierin wird eine Vielzahl von Emotionen, darunter Aggression, Ärger, Kränkung und Stolz, fundiert dargestellt und über verschiedene Medien am Beispiel des Geschwindigkeitsverhaltens veranschaulicht.

Präventiv soll auf freiwilliger Basis auch das DVR-Sicherheitstraining wirken. Neben fahrpraktischen Übungen beinhaltet dies eine Verkehrssicherheitslehre, die wesentlich die Fähigkeiten zur Antizipation und zur Perspektivübernahme bei aktiven Kraftfahrern entwickeln soll. Als ein weiterer Weg einschlägiger Verkehrssicherheitsarbeit wird versucht, über kurze screening-Instrumente eigener (u. a.) aggressiver Verhaltensweisen Self-monitoring und verstärkte Selbstreflexion zu initiieren (Beispiel: «Are you an aggressive driver or a smooth operator?»; NHTSA, 1997).

Zu einem differenzierten Arbeitsfeld vor allem für Verkehrspsychologen hat sich gerade im deutschsprachigen Raum die sekundäre oder Spezialprävention nach Auffälligkeit im Straßenverkehr entwickelt. In Deutschland wird

Tabelle 2
 Überblick über Zusammenhänge zwischen Aggressionsmaßen und Kriterien des Verkehrsverhaltens

Studie	N	Alter		Prädiktor	Kriterium	Zusammenhangsmaß
		M	SD			
1. Arnett, Offer & Fine (1997)	139	–	–	Aggressivität (CPI: California Psychological Inventory)	Geschwindigkeitsübertretung > 30 kmh Fahren unter Alkoholeinfluss	$r = .26^{***}$ $r = .34^{***}$
2. Dahlen et al. (2005)	224	–	–	Körperliche Aggression (Driving Anger Expression Inventory)	Aggressiver Fahrstil rücksichtsloser Fahrstil	$r = .55^{**}$ $r = .35^{**}$
3. Deffenbacher et al. (2002)	290	19	–	Aggression Gesamtwert (Driving Anger Expression Inventory)	Verkehrsverstöße	$r = .04$
4. Furnham & Saipe (1993)	73	28	10	Aggression (Driver Behaviour Questionnaire)	Verkehrsverstöße	$r = .06$
5. Herzberg (2001)	841	22.0	5.6	Instrumentelle Aggression/affektive Aggression	Verwarnungen Bußgeld Punkte aktuell Punkte in den letzten 3 Jahren	$r = .30^{**}/.23^{**}$ $r = .21^{**}/.10^{**}$ $r = .19^{**}/.13^{**}$ $r = .13^{**}/.06$
				Aggression (AViS Gesamtwert)	Führerscheinentzug	$\beta = .22^*$
6. Iversen & Rundmo (2002)	2605	45	15.7	Ärger beim Fahren	rücksichtsloser Fahrstil	$\beta = .25^*$
7. Krahé (2005)	256 F	35.1	9.2	Aggression Gesamtwert (Buss & Perry, 1992)	Aggressiver Fahrstil	$r = .39^{**}$
8. Maxwell et al. (2005)	245	32.4	–	Aggression (Driver Behaviour Inventory)	Verkehrsverstöße rücksichtsloser Fahrstil	$r = .44^{**}$ $r = .05$
9. Özkan (2005)	354	21.7	1.5	Aggression (Driver Behaviour Questionnaire)	Verkehrsverstöße	$r = .27^{**}$
10. Panek et al. (1978)	175 F	17–72	–	Aggression (Hand-Test)	Verkehrsverstöße	$r = \text{ns}$
11. Stacy, Newcomb & Bentler (1991)	176 M	26.9	–	Feindseligkeit (Hopkins Symptom Checklist)	Fahren unter Alkoholeinfluss	$r = .11$ $r = .10$
	438 F	26.9	–	Feindseligkeit (Hopkins Symptom Checklist)		
12. Sümer (2003)	321	35.7	9.8	Feindseligkeit (BSI: Kurzform der SCL-90)	Rasen in der Stadt/Verkehrsverstöße	$r = .06/.57^{**}$ $r = .15*/.33^{**}$
				Körperliche Aggression (Buss & Perry, 1992)		
				Verbale Aggression (Buss & Perry, 1992)		$r = .11/.22^{**}$
				Feindseligkeit (Buss & Perry, 1992)		$r = .11/.34^{**}$
				Ärger (Buss & Perry, 1992)		$r = .13*/.32^{**}$

Anmerkung. Alle Angaben beruhen auf Selbstberichten. M: Männer, F: Frauen. * $p < .05$; ** $p < .01$.

die Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen im Grundsatz auf Lebenszeit ausgestellt. Eine Überprüfung wird erst dann notwendig, wenn das Verhalten des Führerscheinhalters Anlass zu Zweifeln an seiner Eignung zum Führen eines Kraftfahrzeugs begründet. Diese Zweifel begründen sich aus Übertretungen der Straßenverkehrsgesetze. Ähnlich wie in vielen anderen Ländern werden in Deutschland Regelübertretungen im Straßenverkehr u. a. mit Eintragungen (Punkte) in das Flensburger Verkehrszentralregister (VZR) geahndet. 7.1 Mio. Verkehrsteilnehmer waren am 31.12.2003 dort eingetragen, davon 82,8 % Männer. Die meisten Eintragungen betreffen Geschwindigkeitsübertretungen (54,9 %). Bei 14–17 Punkten kann ein Punkteabbau über eine Teilnahme an einer Verkehrspsychologischen Beratung nach § 4 Abs. 9 StVG erfolgen. In der Verkehrspsy-

chologischen Beratung soll der Fahrerlaubnisinhaber veranlasst werden, Mängel in seiner Einstellung zum Straßenverkehr und im verkehrssicheren Verhalten zu erkennen, und die Bereitschaft entwickeln, diese Mängel abzubauen.

Während in anderen Ländern verkehrsrechtliche Delikte vielfach auch strafrechtlich verfolgt werden (so waren in den USA in den vergangenen Jahren jeweils ca. 14 % der Gefängnisinsassen bzw. auf Bewährung Verurteilten wegen Verkehrsdelikten angeklagt), droht in Deutschland bei besonders schweren oder gehäuften Vergehen (bspw. kumuliert zu mindestens 18 Punkten im VZR) der Führerscheinentzug und ggf. eine medizinisch-psychologische Untersuchung (MPU). Bei MPU nach Fahrerlaubnisentzug ist Fahren unter Alkoholeinfluss die mit Abstand häufigste Anlasskategorie. Verkehrsauffälligkeiten (ohne Alkohol oder Drogen) machten in

den vergangenen Jahren ca. 10 % der Untersuchungsanlässe aus (dies entspricht über 10 000 MPU/Jahr aus diesem Anlass in Deutschland). Unter den Verkehrsauffälligkeiten finden sich in hohem Maße gehäufte und/oder extreme rücksichtslose, gefährdende und aggressive Verhaltensweisen. Auf diese Verhaltensweisen geht die Fahrerlaubnisverordnung in § 11, Abs. 3 (www.fahrerlaubnisrecht.de) ein: «Die Beibringung eines Gutachtens einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung (medizinisch-psychologisches Gutachten) kann zur Klärung von Eignungszweifeln . . . angeordnet werden . . . (u. a.) bei erheblichen oder wiederholten Verstößen gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder bei Straftaten, die im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr oder im Zusammenhang mit der Kraftfahreignung stehen oder bei denen Anhaltspunkte für ein hohes Aggressionspotenzial bestehen.» Der Fahrer kann nach einer nicht positiven Begutachtung die Empfehlung erhalten, zur Änderung seines problematischen Verhaltens an einer verkehrspsychologischen Nachschulungs- oder Rehabilitationsmaßnahme teilzunehmen.

Der Begriff des Aggressionspotenzials hat im Zusammenhang mit der Fahrtätigkeit weitere juristische Relevanz in § 2 Abs. 4 StVG: «Wer Straftaten begangen hat, ist ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen,

- wenn sie im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr oder im Zusammenhang mit der Kraftfahreignung stehen oder
- wenn sie auf ein hohes Aggressionspotenzial schließen lassen, sei es auf einer Neigung zu planvoller, bedenkenloser Durchsetzung eigener Anliegen ohne Rücksicht auf berechnete Interessen anderer oder einer Bereitschaft zu ausgeprägt impulsivem Verhalten (z. B. bei Raub, schwerer oder gefährlicher Körperverletzung, Vergewaltigung), und dabei Verhaltensmuster deutlich werden, die sich so negativ auf das Führen von Kraftfahrzeugen auswirken können, dass die Verkehrssicherheit gefährdet wird» (Begutachtungs- Leitlinien zur Kraftfahreignung, Abs. 3.14)

Zur Behandlung von Fahrern mit ausgesprochener Ärgerneigung haben Deffenbacher und Kollegen (2002) ein kognitiv-verhaltenstherapeutisches Interventionsprogramm entwickelt.

Das Programm beinhaltet Copingelemente zur selbst gesteuerten Entspannung sowie eine kognitive Stressinokulation. Die Autoren berichten eine signifikante Abnahme von Ärger und Aggression und eine Zunahme kooperativer Verhaltensweisen bei den Teilnehmern. Ein kognitiv-verhaltenstherapeutisches Kurzzeitprogramm mit drei Sitzungen haben Galovski und Blanchard (2002b) entwickelt. In der ersten Sitzung erfolgt eine Wissensvermittlung über Aggression im Straßenverkehr, Copingstrategien und es werden Entspannungstechniken (z. B. Progressive Muskelrelaxation) vorgestellt. In der zweiten und dritten Sitzung werden vorausgehende und aufrecht erhaltende Bedingungen aggressiven Verhaltens vermittelt und die Entspannungstechniken weiter vertieft. Die Autoren berichten ebenfalls

signifikante Verbesserung der Behandlungsgruppe gegenüber einer Wartegruppe, die auch nach zwei Monaten noch Bestand hatte. Leider werden in beiden Studien keine Effektgrößen berichtet, die einen Einblick in die praktische Relevanz der Ergebnisse erlauben würden.

Fahrerinformations- und Fahrerassistenzsysteme (FIS/FAS) könnten situationsunangepasstem und ggf. aggressivem Verhalten entgegenwirken. Dazu bedürfte es allerdings einer zuverlässigen und validen Erfassung von Fahrerzustand und Fahrsituation – beides ist in Entwicklung. Zudem deutet sich ein Dilemma zwischen Wirksamkeit und Akzeptanz an, das je nach Art des Zusammenspiels zwischen Fahrer und FAS (Information – Warnung – Eingriff in die bzw. Übernahme der Fahrtätigkeit) und abhängig davon, ob es die Handlungsmöglichkeiten des Fahrers erweitert oder einengt, zu einem unterschiedlichen Ausgang führt. Weller und Schlag (2004) ließen Experten u. a. ein Vision Enhancement System (VES; Nachtsichtsystem) im Hinblick einmal auf Akzeptanz und Nutzungsbereitschaft und andererseits Sicherheitsimplikationen und möglicherweise induzierte Verhaltensadaptation differenziell für unterschiedliche Fahrergruppen bewerten. Während die Sicherheitswirkungen für defensive Fahrer positiv beurteilt wurden, wurden sie für Fahrer unter Zeitdruck neutral und für «sportliche» Fahrer, die sich u. a. durch eine stärkere Bereitschaft beschreiben lassen, ihre Interessen im Straßenverkehr ggf. auch aggressiv durchzusetzen, insgesamt negativ gesehen. Von den Experten wird gleichzeitig erwartet, dass Fahrer unter Zeitdruck und sportliche Fahrer VES mehr akzeptieren und häufiger nutzen werden als defensive Fahrer. Wer also mehr Nutzen (und eine mögliche Ausweitung seiner Handlungsmöglichkeiten) durch solche FAS für sich sieht, wird es mehr nutzen – und eben auch eher sicherheitsabträglich ausnutzen. Zu erwarten ist umgekehrt für eingreifende und die Handlungsmöglichkeiten einengende Systeme, bspw. Intelligent Speed Adaptation ISA, zwar ein objektiv besonders großer Nutzen bei «sportlichen» und intrinsisch weniger regelkonformen Fahrergruppen, aber auch eine besonders ausgeprägte Ablehnung solcher Eingriffe. Absehbar ist, dass in Zukunft die Fahrerzustandserkennung über bereits in Entwicklung befindliche Müdigkeitswarnsysteme hinausgehen und bspw. die Erfassung von Veränderungen des Erregungszustands des Fahrers technisch möglich wird. Inwieweit hierin valide Hinweise auf gefährliche Verhaltensweisen liegen und inwieweit deren Verwendung sinnvoll ist, bedarf zukünftiger Forschung.

Lässt sich aggressives Verhalten auch durch die *Straßengestaltung* beeinflussen? Wie ein Fahrer eine gegebene Verkehrssituation bewältigt (und welche Verhaltenswirkungen dann folgen), hängt zunächst einmal von seinen Fähigkeiten und seiner Motivation ab. Neben solchen personenbezogenen Bedingungen sind jedoch auch physikalische Bedingungen (z. B. die Straßengestalt oder auch unterschiedliche Fahrzeugmerkmale) und die damit verbundenen Anforderungen im Sinne von Belastungen und Beanspruchungen, von Wahrnehmungsmöglichkeiten und -grenzen, sowie «Aufforderungsgehalte» (Schlag & Heger,

2004) verhaltensrelevant. Aus diesen entstehen – in Interaktion mit spezifischen Motivationslagen – bestimmte Erwartungen und Antizipationen, die ihrerseits Verhaltensintentionen und möglicherweise ein spezifisches Bewältigungsverhalten generieren. Kontrolliert werden kann dieses Verhalten baulich einmal proaktiv über klare, selbst-erklärende und möglichst unmittelbar verhaltenswirksame Hinweisreize («cues», die «prompting» bewirken: Stimuluskontrolle) und zum anderen bei Abweichungen reaktiv über eindeutige Rückmeldungen (Kontingenzmanagement). Zu hohe Geschwindigkeiten können z. B. selektiv und zunehmend stark mit Diskomfort bestraft werden. Diese Rückmeldungen sollten nicht primär optisch, sondern akustisch und haptisch erfolgen. Ein Beispiel sind deutlich merkbare Profilierungen von Randstreifen und/oder Mittelstreifen («rumble strips»).

Ausblick

Berücksichtigt man die persönlichen und gesellschaftlichen Auswirkungen, die aggressive Verhaltensweisen im Straßenverkehr haben, ist erstaunlich, dass dieser Teilbereich der Aggressionsforschung relativ wenig elaboriert ist. Bis auf die beiden genannten Modelle von Neighbors et al. (2002) und Sümer (2003) gibt es keine spezifisch für den Straßenverkehr entwickelten Modelle; dementsprechend ist auch die Mehrzahl der Studien explorativ angelegt. Wünschenswert sind die Entwicklung von Modellen im Schnittpunkt allgemeiner Aggressionsforschung und der Verkehrspsychologie und deren empirische Überprüfung. Ein Beispiel für ein Modell, das explizit interindividuelle Unterschiede bei der Aggressionsentstehung berücksichtigt und für den Straßenverkehr adaptierbar ist, ist das allgemeine Rahmenmodell affektiver Aggression von Dill, Anderson und Anderson (1997).

Methodisch müssen viele Studien als wenig aussagestark betrachtet werden. Die Mehrzahl der Studien wurde an Studenten durchgeführt. Weiterhin sind die meisten Studien Fragebogenstudien, bei denen sich die Autoren auf selbst berichtetes Verhalten verlassen. Neben dem Problem der sozialen Erwünschtheit der Antworten (siehe dazu Lajunen, Corry, Summala & Hartley, 1997) sind auch die Probleme der Definition der Kriterien oft nur unzureichend geklärt. So ist bspw. eine Unterteilung der Unfälle in selbst verursachte und nicht selbst verursachte sinnvoll (Klebersberg, 1982; Schlag & Schupp, 1998). Um den Einfluss von Gedächtniseffekten zu minimieren, wäre es weiterhin sinnvoll, den Zeitraum, für den Unfälle oder andere Kriterien wie Verwarnungen oder Führerscheinentzug erfasst werden, auf einen Zeitraum von drei oder fünf Jahren festzulegen und zu vereinheitlichen, um Studien untereinander vergleichbar zu machen. Ergänzt werden sollten Selbstberichtsstudien um Simulationsstudien und Feldstudien mit Verhaltensbeobachtungen. Da komplexe Verhaltensweisen wie das Fahrverhalten oder die Unfallverursachung multi-

ple Ursachen haben, sollte dies zu Studien führen, die psychologische, situative, proximale und distale Prädiktoren einbeziehen. Viele Autoren untersuchen Persönlichkeitsmerkmale aber isoliert und beklagen dabei nur geringe Varianzaufklärung. Die Einbeziehung multipler trait und state Prädiktoren erlaubt die Testung von Interaktionseffekten, was neben der höheren Varianzaufklärung auch Einblick in die Mechanismen der Zusammenhänge ermöglichen sollte. Ein Beispiel für eine Studie, die explizit Interaktionshypothesen prüft, stammt von Hennessy und Wiesenthal (2003). Die Autoren konnten zeigen, dass aktive Verstöße gegen Verkehrsregeln besonders häufig von Fahrern, die sowohl aggressiv sind als auch ein gesteigertes Bedürfnis nach Vergeltung haben, begangen werden. Sind Aggression und Vergeltungsmotiv gering ausgeprägt, gab es nur einen schwachen Zusammenhang zur Häufigkeit aktiver Regelverstöße.

Weiterhin sind auch Längsschnittstudien zu fordern, die es bisher in diesem Bereich nicht gibt. Ein weiterer Vorschlag zur Qualitätsverbesserung im Kontext der Aggressionsforschung im Straßenverkehr bezieht sich auf die Datenanalyse. Vorrangige Auswertungsmethoden sind Korrelations- und Regressionsanalysen, die jedoch für die Analyse von Unfalldaten kaum geeignet sind. Aufgrund der Verteilungscharakteristika von Unfalldaten (z. B. Poisson) unterschätzen einfache Korrelations- und Regressionsanalysen die Zusammenhänge in der Population. Alternative Methoden wie Poisson Regression oder Negativ Binomial Regression sind für Unfalldaten angemessener (Abdel-Aty & Radwan, 2000). Da viele der eingesetzten Messinstrumente eine geringe Reliabilität aufweisen, sollte zudem der Problematik des Messfehlers verstärkt Aufmerksamkeit geschenkt werden und eine Messfehlerkorrektur über die Minderungskorrektur oder über die Modellierung als latente Variable mittels Kovarianzanalyse angestrebt werden. Das erfordert den Einsatz multimodaler oder zumindest multipler Indikatoren. Dass dieser Ansatz lohnend ist, demonstriert bspw. eine Arbeit zum Zusammenhang zwischen Sensation Seeking und Unfallbeteiligung (siehe Herzberg & Schlag, 2003).

Literatur

- Abdel-Aty, M. A. & Radwan, A. E. (2000). Modeling traffic accident occurrence and involvement. *Accident Analysis and Prevention*, 25, 633–642.
- Abelson, R. P. (1985). A variance explanation paradox: When a little is a lot. *Psychological Bulletin*, 97, 129–133.
- Arnett, J. J., Offer, D. & Fine, M. A. (1997). Reckless driving in adolescence: “state” and “trait” factors. *Accident Analysis and Prevention*, 29, 57–63.
- Arthur, W., Barrett, G. V. & Alexander, R. A. (1991). Prediction of vehicular accident involvement: A meta-analysis. *Human Performance*, 4, 89–105.
- Atzwanger, K. (1997). Biopsychische Aspekte aggressiven Auto-

- fahrens am Beispiel des Auffahrverhaltens. In U. Schulz (Hrsg.), *Wahrnehmungs-, Entscheidungs- und Handlungsprozesse beim Führen eines Kraftfahrzeuges* (S. 131–155). Münster: LitVerlag.
- Bartl, G. (1995). *Die Psychophysiologie des Schnellfahrens* (Band 31). Wien: Kuratorium für Verkehrssicherheit.
- Begutachtungs- Leitlinien zur Kraftfahrereignung. (2005). [www.fahrerlaubnisrecht.de/Begutachtungs-leitlinien/BGLL % 203.14.htm](http://www.fahrerlaubnisrecht.de/Begutachtungs-leitlinien/BGLL%203.14.htm) (Zugriff: 24.11.2005).
- Berkowitz, L. (1989). Frustration-aggression hypothesis: Examination and reformulation. *Psychological Bulletin*, *106*, 59–73.
- Berkowitz, L. (1993). *Aggression. Its causes, consequences, and control*. New York: McGraw-Hill.
- Bettencourt, B. A. & Miller, N. (1996). Gender differences in aggression as a function of provocation: A meta analysis. *Psychological Bulletin*, *119*, 422–447.
- Bierhoff, H. W. & Wagner, U. (1998). *Aggression und Gewalt*. Stuttgart: Kohlhammer.
- Bliersbach, G., Culp, W., Geiler, M., Heß, M., Pfafferott, I., Schlag, B. & Schuh, K. (2002). *Gefühlswelten im Straßenverkehr. Emotionen, Motive, Einstellungen, Verhalten*. Bonn: Schriftenreihe Verkehrssicherheit des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (Hrsg.), Band 10.
- Bösser, T. (1987). *Gefährliche und aggressive Verhaltensweisen des Fahrers bei der Regelung des Abstandes auf der Autobahn* (Bd. 3). Köln: TÜV Rheinland.
- Brewer, A. M. (2000). Road rage: Who, when, where and how? *Transport Reviews*, *20*, 49–64.
- Burns, R. G. & Katovich, M. A. (2003). Examining road rage/aggressive driving: Media depiction and prevention suggestions. *Environment and Behavior*, *35*, 621–636.
- Cackowski, J. M. & Nasar, J. L. (2003). The restorative effects of roadside vegetation. Implications for automobile driver anger and frustration. *Environment and Behavior*, *35*, No. 6, 736–751.
- Dahlen, E. R., Martin, R. C., Ragan, K. & Kuhlman, M. M. (2005). Driving anger, sensation seeking, impulsiveness, and boredom proneness in the prediction of unsafe driving. *Accident Analysis & Prevention*, *37*, 341–348.
- Deaux, K. K. (1971). Honking at the intersection. *The Journal of Social Psychology*, *84*, 159–160.
- Deery, H. A. & Fildes, B. N. (1999). Young novice driver subtypes: Relationship to high-risk behavior, traffic accident record, and simulator driving performance. *Human Factors*, *41*(4), 628–643.
- Deffenbacher, J. L., Oetting, E. R. & Lynch, R. S. (1994). Development of a driving anger scale. *Psychological Reports*, *74*, 83–91.
- Deffenbacher, J. L., Deffenbacher, D. M., Lynch, R. S. & Richards, T. L. (2003). Anger, aggression, and risky behavior: A comparison of high and low anger drivers. *Behavior Research and Therapy*, *41*, 701–718.
- Deffenbacher, J. L., Filetti, L. B., Lynch, R. S., Dahlen, E. R. & Oetting, E. R. (2002). Cognitive-behavioral treatment of high anger drivers. *Behaviour Research and Therapy*, *40*, 895–910.
- Deffenbacher, J. L., Lynch, R. S., Filetti, L. B., Dahlen, E. R. & Oetting, E. R. (2003). Anger, aggression, risky behavior, and crash-related outcomes in three groups of drivers. *Behavior Research and Therapy*, *41*, 333–349.
- Deffenbacher, J. L., Lynch, R. S., Oetting, E. R. & Swaim, R. C. (2002). The driving anger expression inventory: A measure of how people express their anger on the road. *Behavior Research and Therapy*, *40*, 717–737.
- Dill, K. E., Anderson, C. A. & Anderson, K. B. (1997). Effects of aggressive personality on social expectations and social perception. *Journal of Research in Personality*, *31*, 272–292.
- Doob, A. N. & Gross, A. E. (1968). Status of frustrator as an inhibitor of horn-honking responses. *The Journal of Social Psychology*, *76*, 213–218.
- Dukes, R. L., Clayton, S. L., Jenkins, L. T., Miller, T. L. & Rodgers, S. E. (2001). Effects of aggressive driving and driver characteristics on road rage. *The Social Science Journal*, *38*, 323–331.
- Elander, J., West, R. & French, D. (1993). Behavioral correlates of individual differences in road-traffic crash risk: An examination of methods and findings. *Psychological Bulletin*, *113*, 279–294.
- Ellison, P. A., Govern, J. M., Petri, H. L. & Figler, M. H. (1995). Anonymity and aggressive driving behavior: A field study. *Journal of Social Behavior and Personality*, *10*, 265–272.
- Fahrerlaubnisverordnung. (2005). www.fahrerlaubnisrecht.de (Zugriff: 24.11.2005).
- Furnham, A. & Saipie, J. (1993). Personality correlates of convicted drivers. *Personality and Individual Differences*, *14*, 329–336.
- Galovski, T. & Blanchard, E. B. (2002a). Psychological characteristics of aggressive drivers with and without intermittent explosive disorder. *Behaviour Research and Therapy*, *40*, 1157–1168.
- Galovski, T. & Blanchard, E. B. (2002b). The effectiveness of a brief psychological intervention on court-referred and self-referred aggressive drivers. *Behaviour Research and Therapy*, *40*, 1385–1402.
- Galovski, T. & Blanchard, E. B. (2004). Road rage: A domain for psychological intervention? *Aggression and Violent Behavior*, *9*, 105–127.
- Geen, R. G. (1990). *Human aggression*. Milton Keynes: Open University Press.
- Glendon, A. I., Dorn, L., Matthews, G., Gullian, E., Davies, D. R. & Debney, L. M. (1993). Reliability of the driving behavior inventory. *Ergonomics*, *36*, 719–726.
- Goschke, Th. (2005). Vom freien Willen zur Selbstdetermination. Kognitive und volitionale Mechanismen der intentionalen Handlungssteuerung. *Psychologische Rundschau*, *55*, 186–197.
- Hauber, A. R. (1980). The social psychology of driving behaviour and the traffic environment: Research on aggressive behaviour in traffic. *International Review of Applied Psychology*, *29*, 461–474.
- Hennessy, D. A. & Wiesenthal, D. L. (1999). Traffic congestion, driver stress, and driver aggression. *Aggressive Behavior*, *25*, 409–423.
- Hennessy, D. A. & Wiesenthal, D. L. (2003). The relationship between driver aggression, violence, and vengeance. *Violence and Victims*, *17*, 707–718.
- Hennessy, D. A., Wiesenthal, D. L. & Totten, B. (2003). The influence of music on mild driver aggression. *Transportation Research Part F*, *6*, 125–134.
- Herzberg, P. Y. (2001). *Entwicklung und Validierung eines psychodiagnostischen Verfahrens zur Erfassung aggressiver Verhaltensweisen im Straßenverkehr (AViS)*. Unveröffentlichte Dissertation, Universität Leipzig.

- Herzberg, P. Y. (2003). Der Fragebogen zur Erfassung aggressiver Verhaltensweisen im Straßenverkehr (AViS). *Zeitschrift für Differentielle und Diagnostische Psychologie*, 24, 45–55.
- Herzberg, P. Y. (2004). Aggression im Straßenverkehr. In B. Schlag (Hrsg.), *Verkehrspsychologie. Mobilität – Sicherheit – Fahrerassistenz* (S. 177–196). Lengerich: Pabst Science.
- Herzberg, P. Y. (2004). Zur Validität des Fragebogens zur Erfassung aggressiver Verhaltensweisen im Straßenverkehr (AViS). *Zeitschrift für Differentielle und Diagnostische Psychologie*, 25, 153–164.
- Herzberg, P. Y. & Guthke, J. (2001). *Aggressive Verhaltensweisen im Straßenverkehr (AViS)*. [Computertest]. Mödlingen: Schuhfried GmbH.
- Herzberg, P. Y. & Schlag, B. (2003). Sensation Seeking und Verhalten im Straßenverkehr. In M. Roth & P. Hammelstein (Hrsg.), *Sensation seeking – Konzeption, Diagnostik, Anwendung* (S. 162–182). Göttingen: Hogrefe.
- Hilgers, M. (1992). *Total abgefahren. Psychoanalyse des Autofahrens*. Freiburg: Herder.
- Hoppe, R. (1997). Junge Fahrer in Risiko: Differentielle Ursachen erfordern differentielle Interventionen. In U. Schulz (Hrsg.), *Wahrnehmungs-, Entscheidungs- und Handlungsprozesse beim Führen eines Kraftfahrzeuges* (S. 7–15). Münster: LitVerlag.
- Institut for Road Safety Research. (2000). *The effect of aggression, emotions and moods on road safety* (Research Activities No. 15). Leidschendam: Institute for Road Safety Research.
- Iversen, H. & Rundmo, T. (2002). Personality, risky driving and accident involvement among norwegian drivers. *Personality and Individual Differences*, 33, 1251–1263.
- James, L. & Nahl, D. (2000). *Road rage and aggressive driving: Steering clear of highway warfare*. Amherst, NY: Prometheus Books.
- Joint, M. (1997). *Road rage*. Washington, DC: AAA Foundation for traffic safety.
- Jonah, B. A. (1990). Age differences in risky driving. *Health Education Research*, 5, 139–149.
- Kaba, A., Ebenbichler, R. & Brandstätter, C. (1997). *Aggression im Straßenverkehr* (Projektendbericht). Wien: Institut für Verkehrspsychologie.
- Klebensberg, D. (1982). *Verkehrspsychologie*. Berlin: Springer-Verlag.
- Kleiter, E. F. (1997). *Film und Aggression – Aggressionspsychologie*. Weinheim: Deutscher Studien Verlag.
- Kornadt, H.-J. (1982). Die Entwicklung der Frustrations- und der Aggressionsforschung. In H.-J. Kornadt (Hrsg.), *Aggression und Frustration als psychologisches Problem* (S. 3–59). Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft.
- Krahé, B. (2005). Predictors of women's aggressive driving behavior. *Aggressive Behavior*, 31, 537–546.
- Krahé, B. & Fenske, I. (2002). Predicting aggressive driving behavior: The role of macho personality, age, and power of car. *Aggressive Behavior*, 28, 21–29.
- Lajunen, T., Corry, A., Summala, H. & Hartley, L. (1997). Impression management and self-deception in traffic behaviour inventories. *Personality and Individual Differences*, 22, 341–353.
- Lajunen, T., Parker, D. & Summala, H. (1999). Does traffic congestion increase driver aggression? *Transportation Research Part F*, 2, 225–236.
- Maag, C., Krüger, H.-P., Benmimoun, A. & Neunzig, D. (2004). Aggressionen im Straßenverkehr – Modellierung von Individual- und Systemverhalten. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 50, 132–140.
- Marszk, D. (1999). *Achtung, hier komm ich: Auto-Fahrstil Spiegelbild der Seele: Bild der Wissenschaft*.
- Maxwell, J. P., Grant, S. & Lipkin, S. (2005). Further validation of the propensity for angry driving scale in British drivers. *Personality and Individual Differences*, 38, 213–224.
- Meadows, M. L., Stradling, S. G. & Lawson, S. (1998). The role of social deviance and violations in predicting road traffic accidents in a sample of young offenders. *British Journal of Psychology*, 89, 417–431.
- Miles, D. E. & Johnson, G. L. (2003). Aggressive driving behaviors: Are there psychological and attitudinal predictors? *Transportation Research Part F*, 6, 147–161.
- Mizell, L. (1997). *Aggressive driving*. Washington, DC: AAA Foundation for traffic safety.
- National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA). (2000). *Aggressive driving enforcement: Strategies for implementing best practices (DOT HS 809031)*. Washington, DC: US Department of Transport.
- National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA). (1997). *Aggressive Driver – Smooth Operator*. Washington, DC: US Department of Transport.
- Neighbors, C., Vietor, N. A. & Knee, C. R. (2002). A motivational model of driving anger and aggression. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 28, 324–335.
- Novaco, R. W. (1991). Aggression on roadways. In R. Baenninger (Ed.), *Targets of violence and aggression* (pp. 253–326). Amsterdam: Elsevier.
- Özkan, T. & Lajunen, T. (2005). Why are there sex differences in risky driving? The relationship between sex and gender-role on aggressive driving, traffic offences, and accident involvement among young turkish drivers. *Aggressive Behavior*, 31, 547–558.
- Özkan, T. & Lajunen, T. (2005b). A new addition to DBQ: Positive Driver Behaviours Scale. *Transportation Research F*, 8, 355–368.
- Panek, P. E., Wagner, E., Barrett, G. V. & Alexander, R. A. (1978). Selected Hand Test personality variables related to accidents in female drivers. *Journal of Personality Assessment*, 42, 355–357.
- Parker, D., Lajunen, T. & Stradling, S. (1998). Attitudinal predictors of interpersonally aggressive violations on the road. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 1, 11–24.
- Parker, D., Reason, J. T., Manstead, A. S. R. & Stradling, S. G. (1995). Driving errors, driving violations and accident involvement. *Ergonomics*, 38, 1036–1048.
- Parker, D., Lajunen, T. & Summala, H. (2002). Anger and aggression among drivers in three European countries. *Accident Analysis and Prevention*, 34, 229–235.
- Psychonomics. (1997). *Autofahrer-Typen auf Deutschlands Straßen*. Dreieich: AXA Direkt Versicherungs-AG.
- Reason, J. T., Manstead, A. S. R., Stradling, S., Baxter, J. & Campbell, K. (1990). Errors and violations on the road: A real distinction? *Ergonomics*, 33, 1315–1332.
- Renge, K., Schlag, B., Weller, G., Peräaho, M. & Keskinen, E. (2001). Verstehen und Bewerten der Zeichengebung im Straßenverkehr – eine internationale Vergleichsstudie zwischen Japan, Finnland und Deutschland. *Polizei & Wissenschaft*, 1, 59–63.

- Roth, M. & Herzberg, P. Y. (2004). A validation and psychometric examination of the Arnett Inventory of Sensation Seeking (AISS) in German adolescents. *European Journal of Psychological Assessment, 20*, 205–214.
- Sarris, V. (1995). Konstruktvalidierung von Aggressionsmessungen: «Multitrait-multimethod»-Methodologie. In V. Sarris (Hrsg.), *Experimentalpsychologisches Praktikum* (Bd. 3, S. 87–108). Lengerich: Pabst Science Publishers.
- Sass, H., Wittchen, H. U., Zaudig, M. (2000). *Diagnostisches und Statistisches Manual psychischer Störungen DSM-IV*. Göttingen: Hogrefe
- Schlag, B., Ellinghaus, D. & Steinbrecher, J. (1986). *Risikobereitschaft junger Fahrer*. Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.), Bd. 58. Bremerhaven: Verlag Neue Wissenschaft.
- Schlag, B. & Heger, R. (2004). Ansätze einer psychologisch fundierten Verkehrsplanung. In B. Schlag (Hrsg.), *Verkehrspsychologie. Mobilität – Sicherheit – Fahrerassistenz* (S. 11–28). Lengerich: Pabst Science Publ.
- Schlag, B. & Schupp, A. (1998). Die Anwesenheit Anderer und das Unfallrisiko. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 44*, 67–73.
- Schulze, H. (1996). *Lebensstil und Verkehrsverhalten junger Fahrer und Fahrerinnen*. Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.), Bd. M 56. Bremerhaven: Verlag Neue Wissenschaft.
- Schupp, A. & Schlag, B. (1999). Das Risiko, einen Unfall zu verursachen – Analysen für Männer und Frauen, für Beifahrerkonstellationen und Altersgruppen. In B. Schlag (Hrsg.), *Empirische Verkehrspsychologie* (S. 111–132). Lengerich, Berlin: Pabst Science Publ.
- Selg, H., Mees, U. & Berg, D. (1997). *Psychologie der Aggressivität* (2. Aufl.). Göttingen: Hogrefe.
- Shinar, D. (1998). Aggressive driving: The contribution of the drivers and the situation. *Transportation Research Part F, 1*, 137–160.
- Stacy, A. W., Newcomb, M. D. & Bentler, P. M. (1991). Personality, problem drinking, and drunk driving: Mediating, moderating, and direct-effect models. *Journal of Personality and Social Psychology, 60*, 795–811.
- Stradling S. & Meadows M. (2000). *Highway code and aggressive violations in UK drivers*. Global web conference on aggressive driving issues at <http://www.aggressive.drivers.com>.
- Stucke, T. S. (2001) Der Zusammenhang zwischen Selbstkonzept und selbstberichtetem aggressiven Fahrverhalten. *Zeitschrift für Sozialpsychologie, 32*, 261–273.
- Sümer, N. (2003). Personality and behavioral predictors of traffic accidents: Testing a contextual mediated model. *Accident Analysis and Prevention, 35*, 949–964.
- Weber, H. (1999). Ärger und Aggression. *Zeitschrift für Sozialpsychologie, 30*, 139–150.
- Weller, G. & Schlag, B. (2004). Verhaltensadaptation nach Einführung von Fahrerassistenzsystemen. In B. Schlag (Hrsg.), *Verkehrspsychologie. Mobilität – Sicherheit – Fahrerassistenz* (S. 351–370). Lengerich: Pabst.
- Zillmann, D. (1971). Excitation transfer in communication-mediated aggressive behavior. *Journal of Experimental Social Psychology, 7*, 419–434.
- Zumkley, H. (1992). Stability of individual differences in aggression. In A. Fraczek & H. Zumkley (Eds.), *Socialization and aggression* (pp. 45–57). Berlin: Springer-Verlag.

Philipp Yorck Herzberg

Abteilung für Medizinische Psychologie und Medizinische
Soziologie
Universitätsklinikum Leipzig AöR
Philipp-Rosenthal-Straße 55
D-04103 Leipzig
Tel. +49 341 971-8818
Fax +49 341 971-8809
E-Mail: herzberg@medizin.uni-leipzig.de

Bernhard Schlag

Technische Universität Dresden
Verkehrspsychologie
Hettnerstr. 1
D-01062 Dresden
Tel. +49 351 4-633-6510
Fax +49 351 4-633-6513
E-Mail: schlag@verkehrspsychologie-dresden.de



Kriminalitätsbekämpfung

Dokumentation der Fachtagung vom 14.04.2011

Knappe
RESSOURCEN
- (k)ein Hindernis für die
VERNETZTE
PRÄVENTIONSARBEIT



Prävention

Günther Gugel

Diplom-Pädagoge,
Institut für Friedenspädagogik Tübingen e.V.



Quelle: D. Burkhardt, Medienzentrum HD

SCHULISCHE GEWALTPRÄVENTION

GRUNDLAGEN – LERNFELDER – HANDLUNGSMÖGLICHKEITEN

Schulische Gewaltprävention

Klärungen und Orientierungen

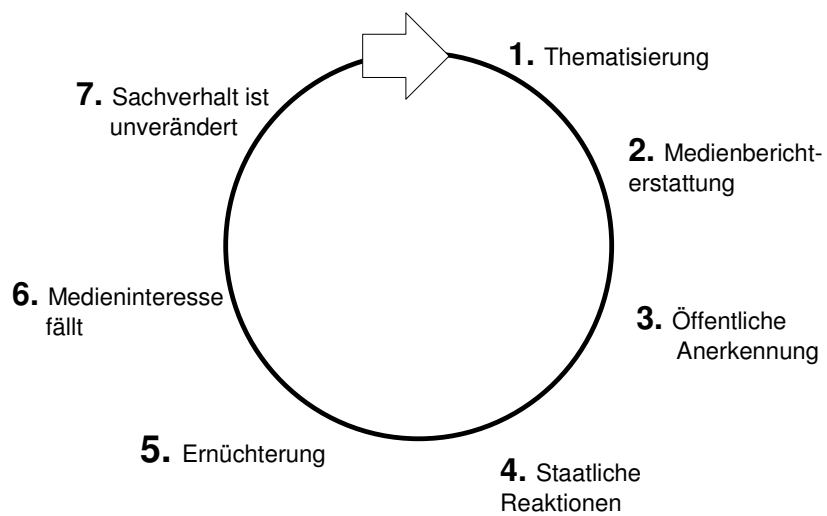
Günther Gugel



www.friedenspaedagogik.de

1

Diskurszyklus der Gewaltprävention



www.friedenspaedagogik.de

Vgl. Schubarth 2010

2

Gewaltprävention an Schulen

über 60 % aller weiterführenden Schulen

Ziel: Sozialkompetenzen fördern

30 % arbeiten mit Polizei zusammen

90 % auf Primärprävention ausgerichtet

KfN 2010



www.friedenspaedagogik.de

Aber ...

70 % der Maßnahmen sind eigene Konzepte

Keine Evaluation

Getragen von kleinem Kreis hochmotivierter Lehrkräfte

5 % der Fortbildungszeit für
Gewaltprävention

KfN 2010



www.friedenspaedagogik.de

Klärungen

Was ist Gewaltprävention?

Was ist Gewalt?

Ausmaß schulischer Gewalt

Risikofaktoren für Gewalt

Gelingensbedingungen für
Gewaltprävention



www.friedenspaedagogik.de

Gewaltprävention ...

Begriff dient der ...

Handlungslegitimation

Forderung nach Mitteln

Produktion von
Konsens

Geklärt werden muss ...

Absicht oder Wirkung?

Ordnungspolitisch oder
pädagogisch?

Schutz der Gesellschaft
oder der Kinder?



www.friedenspaedagogik.de

6

Absicht oder Wirkung?

Gewaltprävention ist alles, was Gewalt verhindern soll.

Die Absicht als Merkmal

Nur die Maßnahmen, die nachweislich auch Wirkung zeigen.

Die Wirkung als Merkmal



Ordnungspolitisch oder pädagogisch

Sicherheits- und ordnungsorientierte Ansätze
setzen auf **Disziplin, Sanktion und Strafen**

Pädagogisch – entwicklungsorientierte Ansätze
setzen auf **Konfliktregelungen**, Entwicklung eines
gewaltfreien Miteinander



Gewaltprävention als ...

Schutz der Gesellschaft vor Gewalt der Kinder.
(Sichtweise: Kinder als potenzielle Täter)

Oder:

Schutz der Kinder vor Gewalt der Gesellschaft.
(Sichtweise: Kinder als Opfer)



www.friedenspaedagogik.de



Gewaltbegriff

Umgangssprachlich: **Schädigung und Verletzung**
von Personen

Im schulischen Kontext: **unspezifisch**, unscharf,
inflationär

Unterschiedliche Gruppen haben
unterschiedliche Gewaltbegriffe



www.friedenspaedagogik.de

10

Sichtweisen auf Gewalt

Einschätzung von Verhaltensweisen als „Gewalt“ aus der Sichtweise von Schülern und Lehrern in Sachsen (in %)

„Mitschüler der S. sagen nur noch Brillenschlange zu ihr“:

Schüler	40,7
Lehrkräfte	72,9
Jungen	27,6
Mädchen	55,6
Realschüler	29,5
Gymnasiasten	56,1



www.friedenspaedagogik.de

Vgl. Melzer/Schubarth 2006, S. 25

11

Gewaltbegriff der WHO

Absichtlicher Gebrauch

von angedrohtem oder tatsächlichem körperlicher Zwang oder physischer Macht

gegen die eigene oder eine andere Person,

gegen eine Gruppe oder Gemeinschaft,

der entweder konkret oder mit hoher Wahrscheinlichkeit zu

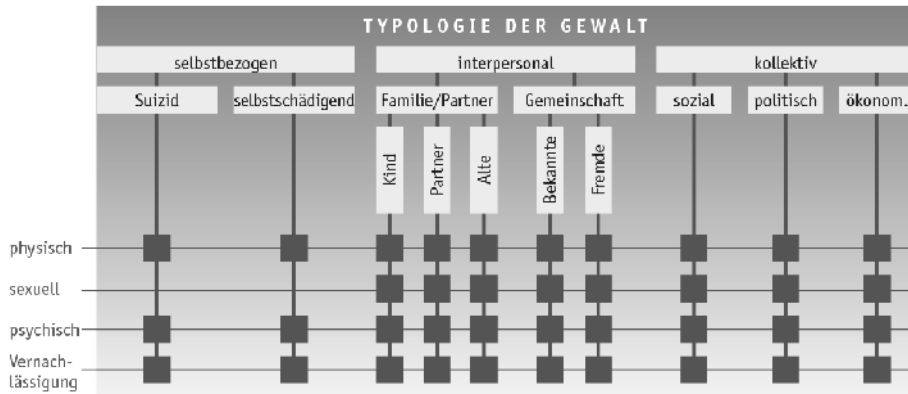
Verletzungen, Tod, psychischen Schäden, Fehlentwicklungen oder Deprivation führt.



www.friedenspaedagogik.de

12

Gewalt



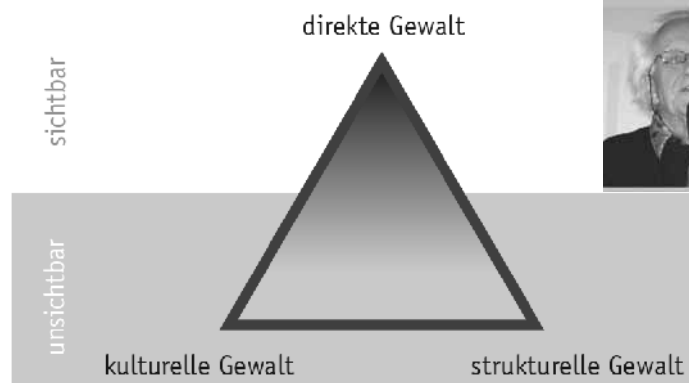
WHO: World Report on Violence and Health.
Geneva 2002.



www.friedenspaedagogik.de

13

Gewaltbegriff von Johan Galtung



www.friedenspaedagogik.de

14

Gewalterfahrungen von SchülerInnen

9. Klasse, bundesweite Erhebung (Selbstberichte):

11 % haben leichte Körperverletzungen **begangen**
(17,8 % der Jungen, 5,5 % der Mädchen)

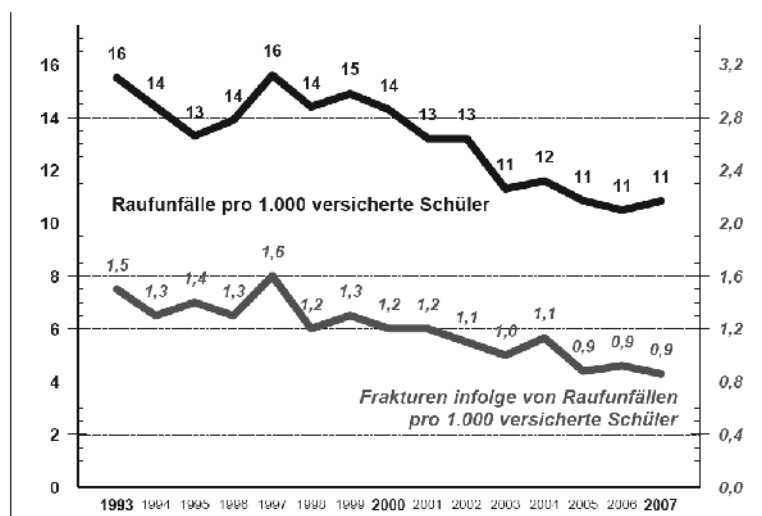
11 % haben Gewalt **erlebt**

Baier 2010, S. 180



www.friedenspaedagogik.de

Raufunfälle an Schulen (pro Jahr)



Spiess 2010



www.friedenspaedagogik.de

16

Ausmaß schulischer Gewalt

Verbale Gewalt und leichte Formen physischer / psychischer Gewalt sowie Mobbing

Vor allem **Jungen** (11 – 15 Jahre)

Nimmt mit steigendem **Bildungsniveau** ab

Orte und Zeiten: **Pausen** und **Sportunterricht**

Eigentliches Problem:

Kleine Gruppe der **Mehrfachtäter**

Fuchs u.a. 2009; Schubarth 2010



www.friedenspaedagogik.de

Zu wenig im Blick

Neue Formen:

schwere Gewalt (Amokläufe)

Cyber-Mobbing, Happy Slapping

Kinder und Jugendliche als Opfer

Lehrergewalt

Strukturelle Gewalt



www.friedenspaedagogik.de

Risikofaktoren

Individuelle Ebene

Elterliche Gewalterfahrungen, Vernachlässigung, Konsum altersgefährdender Medien, Kontakt zu delinquenten Freunden

Schulische Ebene

Schlechtes Betriebsklima, schlechte Qualität der Lehrer-Schüler-Beziehungen, fehlende Konfliktbearbeitung, ...

Gesellschaftliche Ebene

Armut und Ausgrenzung, keine eindeutige Verurteilung von Gewalt, fehlende Zukunftschancen



Gelingensbedingungen

genaue **Problemanalyse**

früh beginnen

auf mehreren **Ebenen** ansetzen

Peerorientierung

wissenschaftlich fundierte und **evaluierte** Maßnahmen einsetzen

Vernetzung

Evaluation und wissenschaftliche **Begleitung**



Gelingensbedingungen in der Schule

Engagement der **Schulleitung**

gemeinsames Handeln des **Lehrerkollegiums**

bei Gewalt **nicht wegschauen**

ein **positives** Lehrer-Schüler-Verhältnis

Vermeiden von
Überreaktionen



Vgl. Melzner 2006, S. 31 ff.



www.friedenspaedagogik.de

Orientierungen

1. Das humanistische Menschenbild
2. Der pädagogische Blick
3. Der systemische Ansatz
4. Die Resilienzorientierung
5. Gute Schule als Leitziel und Schulentwicklung als Methode
6. Friedenskultur als Orientierungsrahmen



www.friedenspaedagogik.de

22

1. Das Humanistische Menschenbild

„Das Böse, das sind die Anderen“

„Wenn ich von den Verbrechen lese,
so habe ich die Empfindung, dass ich
fähig wäre, ein jegliches davon selbst
zu begehen“

Goethe



www.friedenspaedagogik.de

23

Erich Fromm:

Glauben an die Einheit des Menschen, der Glaube, dass es nichts Menschliches gibt, was nicht in jedem von uns zu finden wäre.

Betonung der Würde des Menschen;

Betonung der Fähigkeit des Menschen,
sich weiter zu entwickeln und zu
vervollkommenen.

Vgl. Fromm, GA IX, S. 19, Johach 2011, S. 121



www.friedenspaedagogik.de

2. Der pädagogische Blick

„Was brauchen Kinder, damit sie Gewalt nicht brauchen?“



„Bei den Problemen ansetzen, die Kinder und Jugendliche haben, nicht bei denen, die sie machen.“



Der pädagogische Blick

Gewalt ...

durch Erziehung, Lernen und Kompetenzerwerb bewältigen

als entwicklungsbedingtes, altersspezifisches Phänomen sehen

als Kommunikationsform verstehen

und deren vielfältige Funktionen (Männlichkeit, Zugehörigkeit) kennen, vgl. Jürgens, H. (Hrsg.) 2007.

Mit Außenmaß reagieren

Mit den Kompetenzen und Ressourcen der Kinder und Jugendlichen arbeiten



3. Der systemische Ansatz

Zugehörigkeit zu Systemen sehen.

Auffälliges Verhalten ist im Kontext sinnvoll und verstehbar.

Symptom als Lösungsversuch.

Von: „Das stört, das soll weg!“

Zu: „Welche Funktion hat das Symptom?“, „Was muss entwickelt werden, damit es überflüssig wird?“



4. Resilienzorientierung

Warum kommen bestimmte Menschen mit „Schicksalsschlägen“ so zurecht, dass sie daran wachsen?

Identifizierung von Schutzfaktoren

Aktives nicht reaktives Vorgehen



Schutzfaktoren

Stabile emotionale Beziehungen

Aktives Problembewältigungsverhalten

Selbstwirksamkeit

Positives Selbstwerterleben

Stabile Freundschaften

Übernahme von Verantwortung



www.friedenspaedagogik.de

5. Gute Schule - Schulentwicklung

„Wenn Schule etwas gegen Gewalt tun will, muss sie Schulentwicklung betreiben.“

„Eine gute Schule wirkt gewaltpräventiv.“



www.friedenspaedagogik.de

„Unser Schulethos ...“

Unsere Arbeitshaltung:

Wir Lehrende sind
Menschenfreunde und
schätzen die Kinder ...

Schulsprengel Brixen



ift

www.friedenspaedagogik.de

Schulethos

1. Vom Lernen
2. Von der Würde
3. Von der Unterschiedlichkeit
4. Vom Umgang miteinander
5. Von der Demokratie
6. Von den Freiräumen und der Verantwortung
7. Von der Kritik
8. Von den Räumen
9. Von der Umwelt
10. Von der Zusammenarbeit

Max-Brauer-Schule, Hamburg

31

Schulqualität

Fachliche Qualität

- Guter Unterricht
- Kompetente Lehrkräfte
- Schülerorientierung

Soziale Qualität

- Gutes Klassenklima
- Unterstützung und Förderung
- Gute Lehrer-Schüler-Beziehungen

- Demokratische Beteiligung
- Akzeptanz und Wertschätzung
- Selbstwirksamkeit

ift

www.friedenspaedagogik.de

Vgl. Dietmar Sturzbecher/Markus Hess 2002.

32

Herausforderungen

gute Gemeinschaft entwickeln

Kinder herausfordern und fördern

echte demokratische Beteiligung erreichen



www.friedenspaedagogik.de

33

6. Entwicklung einer Friedenskultur

„Gegen Gewalt“ ist wichtig – aber zu wenig

Menschen brauchen Ziele und Visionen

Wie lassen sich die Bedingungen des Friedens formulieren?



www.friedenspaedagogik.de

34

Bedingungen des Friedens

1. Gewaltmonopol
2. Rechtsstaatlichkeit
3. Affektkontrolle und Interdependenzen
4. Demokratische Teilhabe
5. Soziale Gerechtigkeit
6. Konfliktfähigkeit



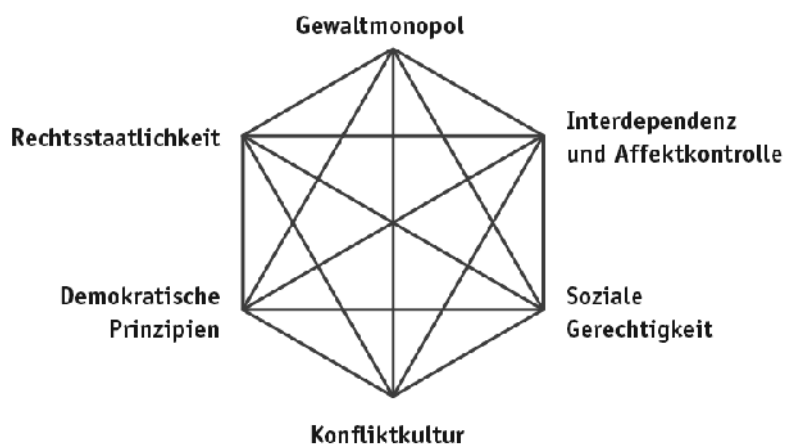
Senghaas 2004



www.friedenspaedagogik.de

35

Das Zivilisatorische Hexagon



Senghaas 2004

Orientierungen

1. Das humanistische Menschenbild
2. Der pädagogische Blick
3. Der systemische Ansatz
4. Die Resilienzorientierung
5. Gute Schule als Leitziel und Schulentwicklung als Methode
6. Friedenskultur als Orientierungsrahmen



Gewaltprävention ...

... ist eine schulische und gesamtgesellschaftliche Strategie der Demokratisierung und Zivilisierung.

... arbeitet an der Entwicklung einer Kultur des Friedens, die die Kultur der Gewalt ablöst und überwindet.



www.friedenspaedagogik.de

Günther Gugel

Institut für Friedenspädagogik Tübingen e.V.
Corrensstr. 12
72076 Tübingen



www.friedenspaedagogik.de

Alle Fotos: Jan Roeder,
außer: Folie 24: Erich Fromm Archiv;
Folien 14, 35: G. Gugel

39

Günther Gugel

Schulische Gewaltprävention – Klärungen und Orientierungen

Vortrag bei der Fachtagung der Polizeidirektion Heidelberg am, 14.4.2011*

Vor dem Hintergrund des Amoklaufs in Winnenden am 11. März 2009 verabschiedete der Landtag von Baden-Württemberg ein umfangreiches Programm zur flächendeckenden Einführung der Gewaltprävention an den Schulen Baden-Württembergs. Mit den ersten 25 Schulen wurde Ende Februar 2011 die Umsetzung dieses Programms begonnen. Damit wird zum ersten Mal in einem Flächenstaat in Deutschland Gewaltprävention verpflichtend an allen Schulen eingeführt. Dies soll Anlass sein über prinzipielle Anforderungen, Klärungen und Orientierungen für Gewaltprävention an Schulen nachzudenken.

Das Schockierende an Gewalt ist, dass sie die Grunderwartung der Moderne, nämlich einen weitgehend gewaltfreien Umgang als Grundlage des Zusammenlebens, nicht nur infrage stellt, sondern geradezu erschüttert. Die Gesellschaften, so der Historiker Siefert (1998, S. 28), könnten der Gewalt nicht entkommen. Sie können nur versuchen, ihr eine kulturell verträgliche Form zu geben. Gewaltprävention will hierzu einen Beitrag leisten.

Die Diskussion um Gewalt und Gewaltprävention ist nicht neu. Verfolgt man die Bemühungen um Gewaltprävention über lange Zeiträume, also über 30-40 Jahre hinweg, lassen sich immer wiederkehrende Zyklen feststellen, die man in Anlehnung an den Präventionsforscher Winfried Schubarth (2010, S. 11) als „Diskurszyklus der Gewaltprävention“ bezeichnen könnte. Dieser Zyklus durchläuft sieben Phasen:

1. Thematisierung: Eine aufsehenerregende Tat geschieht. Das Medieninteresse steigt.
2. Medienberichterstattung: Medien berichten exzessiv und voyeuristisch über zunehmende Gewalt, deren Ursachen eine Verrohung der Gesellschaft, mangelnde Erziehungskompetenz der Eltern und Killerspiele seien.
3. Öffentliche Anerkennung: Die Politik greift das Thema auf: Expertengremien werden eingesetzt, Gutachten und Gegengutachten angefertigt.
4. Staatliche Reaktionen: Es werden Maßnahmen gegen

Schulgewalt angekündigt und Sonderprogramme aufgelegt.

5. Ernüchterung: Die Maßnahmen zeigen nicht die gewünschten Effekte.
6. Das Medieninteresse fällt: Die finanziellen Mittel werden gekürzt, Maßnahmen sind bedroht oder werden eingestellt.
7. Ende des Zyklus: Der soziale Sachverhalt ist weitgehend unverändert.

Danach beginnt wieder ein neuer Zyklus mit der Phase eins.

Wendet man probenhalber diesen Zyklus auf die Ereignisse und das Vorhaben in Baden-Württemberg an, würden wir uns gerade zu Beginn der vierten Stufe befinden. Ob der Zyklus in Baden-Württemberg durchbrochen werden und dadurch neue Tatsachen im Sinne einer nachhaltigen Gewaltprävention geschaffen werden können, wird sich jedoch erst in einigen Jahren zeigen.

Zur Situation der Gewaltprävention an Schulen

Die Wichtigkeit von Gewaltprävention an Schulen ist unbestritten und wird in Politik und Gesellschaft permanent betont. Wie sieht jedoch die Situation der Gewaltprävention an Schulen tatsächlich aus? Zwei neue empirische Untersuchungen, die eine vom Kriminologischen Forschungsinstitut Niedersachsen (Baier u.a. 2010, S. 253 ff.), die andere vom Institut für Humangeografie in Frankfurt (Schwedes 2009) kommen in den zentralen Aussagen zu gleichen Ergebnissen:

- An fast zwei Drittel (62,6 %) aller weiterführenden Schulen in Deutschland wurden im Zeitraum Januar 2002 bis Juli 2008 Gewaltpräventionsmaßnahmen durchgeführt; an Gesamtschulen häufiger als an Gymnasien (73,8 zu 55,4 %) und im Süden Deutschlands seltener als im Norden und Westen Deutschlands.
- Wesentliche Ziele der durchgeführten Projekte bestehen darin, die Sozialkompetenz zu erhöhen, für das Thema Gewalt zu sensibilisieren oder über das Thema aufzuklären. Dies reicht von Vorträgen bis zu Rollenspielen.
- Bei fast einem Drittel der Projekte wird mit der Polizei zusammengearbeitet, mit Jugendämtern und kommunalen Präventionsgremien jedoch (noch) relativ selten.
- Die Maßnahmen beschränken sich nicht auf spezifische Problemgruppen, sondern in über 90 % der Fälle richten sie sich im Sinne der Primärprävention an alle Schülerinnen und Schüler, dabei stehen die 7. und 8. Klassen im Fokus der Maßnahmen. Geschlechtsspezifische Ansätze sind die Ausnahme.

So erfreulich diese Daten sind, so werden doch einige Ergebnisse dieser Studie von den Autoren auch als „problematisch“

Erweiterte Fassung des Vortrages „Grundfragen und Grundlagen der Gewaltprävention“ im Rahmen des Gewaltpräventionstages 2011 in Reutlingen, 5.4.2011.

gewertet (Baier 2010, S. 254 f.):

- Ein Großteil der in Schulen durchgeführten Maßnahmen (69,4 %) lehnt sich nicht an bereits existierende standardisierte Programme an, sondern basiert auf mehr oder weniger selbst entwickelten Konzepten.
 - Auf die Evaluation der durchgeführten Maßnahmen wird weitestgehend verzichtet. Nur etwa ein Drittel der Projekte wird evaluiert, jedoch nicht in einem wissenschaftlichen Sinne, sondern anhand von Gesprächs- und Feedbackrunden.
 - Gewaltprävention an Schulen wird in der Regel von einem Kreis hoch motivierter Lehrkräfte getragen – ohne, dass sie wirklich im Kollegium verankert ist (Schwedes 2009).
 - Für Fortbildungen in diesem Bereich werden nur fünf Prozent der Zeit, die für Fortbildung zur Verfügung steht aufgewendet, an Gymnasien sind es sogar nur zwei Prozent.
- Diese Studien zeigen sehr deutlich die Probleme schulischer Gewaltprävention: Der Bedarf wird erkannt, es wird gehandelt, aber es wird nur unzureichend auf die vorhandene Expertise und Erfahrungen zurückgegriffen. Vor allem aber wird die Wirkung der Aktivitäten und Maßnahmen nicht überprüft und die verfügbaren Ressourcen sind oft zu gering.

Damit Gewaltprävention gelingen kann, sind Klärungen und Orientierungen notwendig: Geklärt werden muss,

1. was unter Gewaltprävention genau verstanden werden soll;
2. wie Gewalt zu bestimmen ist;
3. welches Ausmaß schulischer Gewalt vorhanden ist;
4. welches die Risikofaktoren für Gewalt sind und
5. wie die Gelingensbedingungen für Gewaltprävention aussehen.

Es geht dabei im Folgenden nicht um die schwere Gewalt, wie z.B. Amokläufe an Schulen, sondern um die alltägliche, „normale“ Gewalt.

Klärungen

1. Zum Verständnis von Gewaltprävention

Prävention bedeutet durch Vorbeugen spätere Kosten zu verhindern. Dies will auch Gewaltprävention: Durch rechtzeitiges Handeln Gewalt vermeiden. Über diese allgemeine Absichtserklärung hinaus gibt es jedoch keine anerkannte Definition, was unter Gewaltprävention zu verstehen ist und wie Vorbeugung zu geschehen habe, obwohl der Begriff ständig in vielfältigen Zusammenhängen verwendet wird.

Der Hinweis auf Gewaltprävention dient der Handlungslegitimation („Im Dienste der öffentlichen Sicherheit“), der Forderung nach Ressourcen („Hier ist finanzielle Förderung

dringend geboten“), aber auch der Produktion von Konsens („Wir müssen alle kooperieren, denn wer ist nicht gegen Gewalt?“). Der Begriff wird so häufig für verschiedene Zwecke vereinnahmt und instrumentalisiert.

Drei prinzipielle Entscheidungen scheinen hier wichtig:

(1) definiert sich Gewaltprävention durch ihre Absicht oder durch ihre Wirkung?

(2) Werden die spezifischen Vorgehensweisen eher unter ordnungspolitischen oder eher unter pädagogischen Gesichtspunkten ausgewählt?

(3) Werden Kinder und Jugendliche eher als potenzielle Täter oder eher als Opfer gesehen?

- *Absicht oder Wirkung:* Im Alltagsverständnis werden unter Gewaltprävention alle unspezifischen Handlungen verstanden, die die Absicht haben Gewalt verhindern zu wollen.

Die Arbeitsstelle Kinder- und Jugendkriminalprävention am Deutschen Jugendinstitut in München (2007) schlägt ein engeres Verständnis von Gewaltprävention vor. Und zwar sollten nur diejenigen Maßnahmen als Gewaltprävention bezeichnet werden, die nachweislich auch Wirkung zeigen. Die Absicht allein der Gewalt entgegenzuwirken reiche nicht aus. Hier wird Gewaltprävention unter dem Wirkungsaspekt gesehen und deshalb auch vorgeschlagen von „wirkungsbasierter Gewaltprävention“ zu sprechen.

- *Ordnungspolitisch oder pädagogisch:* Unter dem Aspekt der prinzipiellen Vorgehensweise lassen sich eher ordnungspolitisch orientierte und eher pädagogisch orientierte Ansätze unterscheiden: Schulprobleme durch Disziplinar- und Ordnungsmaßnahmen in den Griff zu bekommen, stellt auch heute noch eine gängige Praxis dar (Bueb 2008). Die Verführung, durch repressive Maßnahmen die Probleme lösen zu können, ist groß, obwohl doch alle Untersuchungen auf die Untauglichkeit dieser Mittel hinweisen (Brumlik 2007).

Primär sicherheits- und ordnungsorientierte Ansätze, die auf Kontrolle, Sanktionen und Strafen setzen, sind nicht nur nicht erfolgversprechend, sie sind geradezu kontraproduktiv, da sie die Probleme, die sie verhindern wollen, erst erzeugen.

Auch technische Maßnahmen, wie z.B. Videoüberwachung oder private Sicherheitsdienste für Personenkontrollen, wie sie an einigen Schulen in Berlin eingesetzt werden, sind hier einzubeziehen. Sie zielen letztlich auf die Herstellung der äußeren Ordnung durch Überwachung.

Es kann bei Gewaltprävention in der Schule jedoch nicht um die Herstellung „physischer Sicherheit“ mit allen Mitteln gehen – ein Versprechen, das nicht einlösbar ist –, sondern vor allem um die Entwicklung der Bedingungen für ein gewaltfreies Miteinander. Die Entwicklung eines Sicherheitsgefühls basiert auf gemeinsam erarbeiteten Regeln, auf Verlässlichkeit und vertrauensvollen Beziehungen. Sie ist also auf der Ebene von guten Beziehungen angesiedelt und greift auf

pädagogische Mittel zurück.

• *Kinder und Jugendliche als potenzielle Täter oder als Opfer:* Folgt man der öffentlichen Debatte um Gewaltprävention, so ist immer wieder festzustellen dass Kinder und Jugendliche primär als (potenzielle) Täter gesehen werden. Gewaltprävention bedeutet in diesem Verständnis die Gesellschaft (die Schule) vor der Gewalt dieser Kinder und Jugendlichen zu schützen.

Diese Sichtweise ist nicht nur negativ und defizitorientiert, sondern auch falsch. Denn Kinder und Jugendliche sind nicht primär Täter, sondern in einem viel höheren Maße Opfer von (familiärer und anderer) Gewalt. Und mit dieser Opfererfahrung verbunden, steigt das Risiko selbst wiederum Täter zu werden (Baier/Pfeiffer 2009, S. 67).

Gewaltprävention muss deshalb zuallererst heißen, Kinder und Jugendliche vor der Gewalt der anderen, der Erwachsenen in der Familie und in der Gesellschaft zu schützen. Nicht „die Gesellschaft“, sondern Kinder und Jugendliche sind „die Schwachen“, die es zu beschützen gilt. Dies wird u.a. in der UNO-Kinderrechtskonvention kompromisslos eingefordert und als gemeinsames Verständnis von Gewaltprävention bei der UNESCO und Weltgesundheitsorganisation angewendet.

Gewaltprävention, wie sie im schulischen Kontext verstanden und diskutiert wird, bezieht sich vor allem auf den primärpräventiven Bereich und dort auf die Verhaltensbeeinflussung von Personen (vgl. Schick 2010). Zu wenig zielen diese Programme auf die Einbeziehung und Beeinflussung der Lebenswelt und des Umfeldes, also auf Verhältnisse, die das delinquente Verhalten oft (mit-)bedingen.

Gewaltprävention muss aber neben dieser individuellen Dimension, die vor allem Verhalten im Blick hat, auch eine strukturell institutionelle Dimension erhalten, die die Verhältnisse, die dieses Verhalten (mit-)bedingen, berücksichtigt und darüber hinaus auch eine kulturelle, gesellschaftliche und politische Dimension, die Legitimations- und Bedingungs Ebenen dieser Verhältnisse einbezieht.

Mehrebenen-Ansatz bedeutet so verstanden nicht nur die persönliche Ebene, die Klassen- und die Schulebene aufzugreifen, sondern Verhalten, Verhältnisse und die Bedingungen, die diese Verhältnisse hervorbringen und stabilisieren im Blick zu haben.

2. Das Verständnis von Gewalt

Da Gewalt weder ignoriert noch geduldet werden darf ist es für eine gelingende Gewaltprävention unumgänglich über einen präzisen Gewaltbegriff zu verfügen. Was unter Gewalt genau zu verstehen ist, ist jedoch weder in der Wissenschaft noch in der Politik geklärt und wird auch in der schulischen

Gewaltprävention kaum ausgewiesen oder diskutiert.

Umgangssprachlich wird Gewalt mit Schädigung und Verletzung von Personen und Sachen in Verbindung gebracht, wobei die Begriffe Aggression und Gewalt häufig synonym verwendet werden, obwohl sie von ihrem Bedeutungsgehalt her unterschiedliches bezeichnen. Unter Gewalt an Schulen werden heute vor allem die Phänomene körperliche und verbale Gewalt sowie Mobbing diskutiert.

Untersuchungen zeigen, dass unterschiedliche Gruppen an der Schule verschiedene Gewaltbegriffe haben und gleiche Verhaltensweisen sehr verschieden einschätzen und etikettieren. So wird z.B. der Satz, „Mitschüler von S. sagen nur noch Brillenschlange zur ihr“ von 40 % der Schüler aber zu 73 % von Lehrkräften als „Gewalt“ bezeichnet. Wobei Jungen (27 %) weniger häufig als Mädchen (55 %) dies als Gewalt sehen und Realschüler (30 %) weniger als Gymnasiasten (56 %) (Melzer/Schubarth 2006, S. 25).

Im schulischen Kontext wird der Begriff Gewalt eher unspezifisch, unscharf und inflationär verwendet. Verhaltensprobleme und Auffälligkeiten, selbst Mogeln oder Fälschen, werden dabei immer wieder auch in der Fachliteratur (z.B. bei Kasper 2003, S. 24) als Gewalt bezeichnet und damit letztlich auf die gleiche Stufe gestellt wie körperliche Angriffe, Vandalismus oder gar Amokläufe.

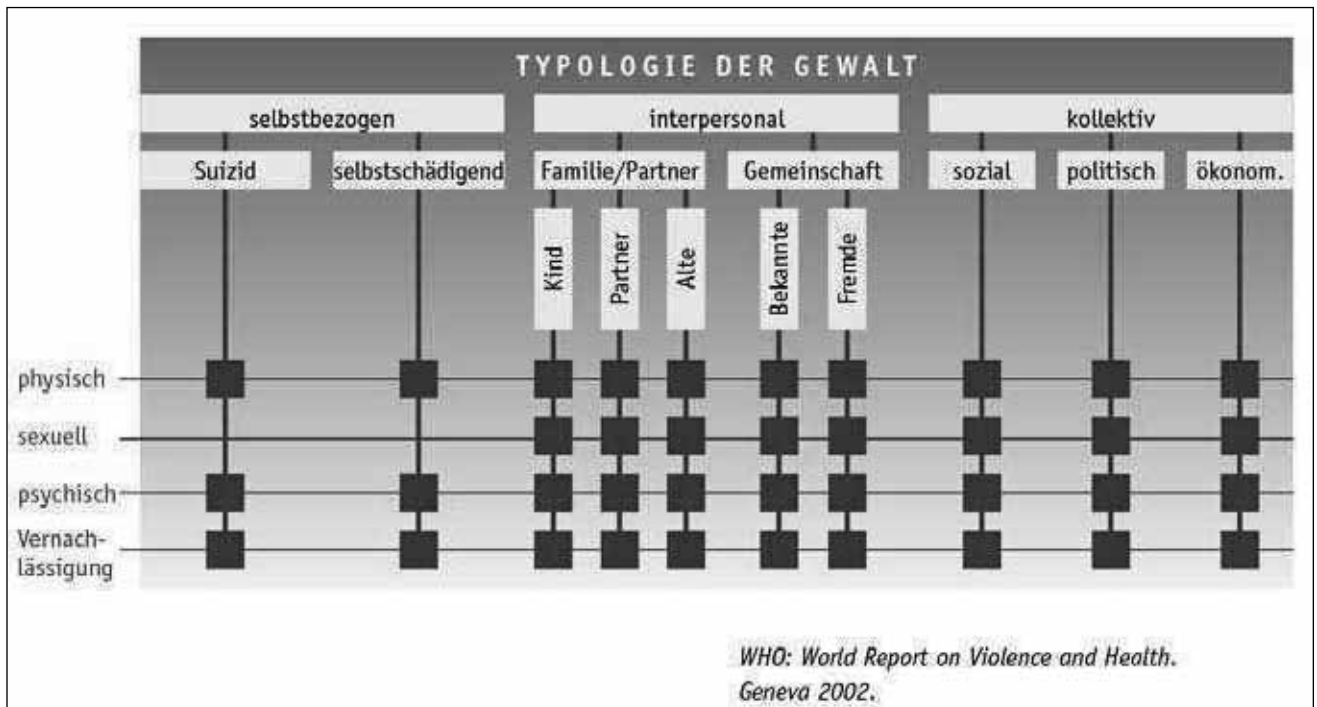
„Einen Vorgang als Gewalt zu benennen, heißt jedoch eine Anklage zu formulieren und die Schuldfrage zu moralisieren“ (Neidhard 1986, S. 140), um dadurch einen Handlungsdruck zu erzeugen.

Um Gewalt sinnvoll fassen zu können, ist nicht nur die Tat als solche, sondern vor allem auch die Frage der Motivation und Intention und ihr Kontext zu berücksichtigen. Die beabsichtigte Gewaltausübung mit dem Ziel der Verletzung des anderen muss anders bewertet werden wie Handlungen, die zwar „Gewalt verursacht“ haben, aber nicht intendiert waren.

Der Fokus des Gewaltbegriffs in der Schule ist Schülerbezogen und hat Lehrergewalt oder Schule als Ort institutioneller Gewalt nicht im Blickfeld. Auch der gesamte Bereich der Autoaggression, also Selbstverletzungen, zu denen auch Magersucht (Anorexia nervosa) und Suizidversuche gehören, wird kaum mit einbezogen.

Es geht also darum das eigene Gewaltverständnis zu klären. Dabei taucht die Schwierigkeit auf, dass Gewalt ja nicht durchgängig tabuisiert, illegal und illegitim ist, es gibt auch die tolerierte, legale und die legitime Gewalt.

Wie könnte ein differenzierter Gewaltbegriff aussehen? Die Weltgesundheitsorganisation (WHO 2002), die sich systematisch mit Gewaltprävention beschäftigt, hat für diesen Bereich eine eigene Definition und Typologie von Gewalt entwickelt: Die WHO versteht unter Gewalt den absichtli-



chen Gebrauch von angedrohtem oder tatsächlichen körperlichen Zwang oder physischer Macht gegen die eigene oder eine andere Person, gegen eine Gruppe oder Gemeinschaft, die entweder konkret oder mit hoher Wahrscheinlichkeit zu Verletzungen, Tod, psychischen Schäden, Fehlentwicklungen oder Deprivation führt (WHO 2002).

Dieses Verständnis umfasst zwischenmenschliche Gewalt ebenso wie selbstschädigendes oder suizidales Verhalten sowie bewaffnete Auseinandersetzungen zwischen Gruppen und Staaten. Eine konkrete Typologie bietet einen analytischen Bezugsrahmen und identifiziert konkrete Ansatzpunkte für Gewaltprävention. Die Dimensionen von Gewalt beziehen sich jeweils auf den physischen, sexuellen und psychischen Bereich sowie auf den der Vernachlässigung. Vor allem aber zeigt dieses Gewaltverständnis, dass selbstbezogene, interpersonale und kollektive Gewalt nicht voneinander zu trennen sind, sondern sich in vielen Fällen sogar gegenseitig bedingen. Dieses Verständnis hat sich als akzeptierter Gewaltbegriff im internationalen UN-Bereich etabliert.

Der Konfliktforscher Johan Galtung weitet den Blick auf Gewalt noch aus, indem er Gewalt nicht nur im personalen Bezug (also in einer Täter-Opfer-Beziehung) sieht, sondern auch berücksichtigt, dass gesellschaftliche Strukturen im Ergebnis Gewalt hervorbringen können (strukturelle Gewalt). Als dritten Bereich bezieht er Legitimationssysteme für Gewalt wie Gesetze, Überlieferungen, Gebräuche, religiöse Normen usw. ein und bezeichnet diese als kulturelle Gewalt. Diese Trias bedingt und stabilisiert sich gegenseitig.

3. Das Ausmaß schulischer Gewalt

Wer Gewaltprävention betreibt, benötigt Informationen über das Ausmaß des Problems. Wir haben es bei der öffentlichen Wahrnehmung (nicht nur) von schulischer Gewalt mit zwei konkurrierenden Diskursen zu tun: Zum einen mit dem Mediendiskurs, der berichtet und suggeriert, dass die Schulgewalt (und die Jugendgewalt) immer mehr und immer brutaler und zunehmend unbeherrschbar werde.

Und zum anderen mit einem wissenschaftlichen Diskurs der vor allem in der kriminologischen Forschung über das empirisch festgestellte Ausmaß der Gewalt an Schulen geführt wird und zu einer moderateren Einschätzung der Situation kommt. Es gilt sich nicht von Dramatisierungen einfangen zu lassen, sondern einen nüchternen Blick auf die Probleme vor Ort zu bewahren.

Das Kriminologische Forschungsinstitut Niedersachsen (Baier 2010, S. 180) befragte in einer repräsentativen Erhebung bundesweit Neuntklässler nach ihren Gewalterfahrungen an Schulen. 11,7 % aller Schüler berichten, dass sie innerhalb des letzten Jahres leichte Körperverletzungen begannen hätten (17,8 % Jungen, 5,5 % Mädchen) und 11,1 % berichten, dass sie solche erlebt hätten.

Langzeituntersuchungen (1993-2008) der „Deutschen gesetzlichen Unfallkassen“ (2009) zeigen in Bezug auf die meldepflichtigen körperlichen Gewaltvorfälle bundesweit einen Rückgang physischer Gewalt an Schulen. Auch an keiner der untersuchten Schularten sei eine zunehmende Brutalisierung zu erkennen (Bundesverband 2005, S. 21).

Diese Ergebnisse decken sich mit denen anderer Untersuchungen, dass auch Jugendgewalt im Trend rückläufig ist (Fuchs

u.a. 2009; Schubarth 2010, Steffen 2007, S. 21, 191).

Dies bedeutet jedoch nicht, dass es keine Probleme mit Gewalt an Schulen gibt, sondern, dass eine differenzierte Betrachtung, nach Schulform, Klassenstufen, einzelnen Regionen usw. wichtig ist, denn hier sind sehr große Unterschiede in Häufigkeit und Intensität festzustellen.

Die wesentlichen Ergebnisse empirischer Studien über Gewalt an Schulen können für Deutschland stichwortartig wie folgt zusammengefasst werden (Schubarth 2010, S. 58 ff.; Fuchs u.a. 2009, S. 23 ff.; Bundesverband 2005, S. 5 ff.):

- Die häufigste Form der Gewalt an Schulen ist die verbale Gewalt. Schulische Gewalt ist des weiteren überwiegend geprägt durch leichte Formen der physischen Gewalt. Immer mehr Beachtung für die Einschätzung der schulinternen Gewaltlage findet auch das Phänomen Mobbing.
- Mit Ausnahme der verbalen Gewalt ist Gewalt von Schülern deutlich eine Domäne der Jungen. Mädchen zeigen weniger aggressives Verhalten und werden seltener Opfer von Gewalt, wenngleich bei einer kleinen Gruppe von Mädchen in den letzten Jahren eine Zunahme gewalttätigen Verhaltens festzustellen ist.
- Aggressive Auseinandersetzungen sind in der Altersgruppe der 11- bis 15-Jährigen am häufigsten. Diese Altersverteilung zeigt, dass das Gewaltphänomen auch in der Schule verstärkt im Kontext der Pubertät auftreten.
- Gewalt an Schulen nimmt tendenziell mit steigendem Bildungsniveau ab. Hauptschulen weisen besonders bei physischer Gewalt deutlich höhere Werte auf als Gymnasien.
- Täter- und Opferstatus hängen relativ eng miteinander zusammen. Schüler, die überproportional häufig den Gewalthandlungen ihrer Mitschüler ausgesetzt sind, üben auch überproportional oft selbst Gewalt aus. Andererseits sind Täter mehrheitlich zugleich auch Opfer von Gewalt.
- Über die Hälfte der Verletzungen finden während der Pausen, ein Fünftel während des Sportunterrichts (und hiervon knapp die Hälfte während des Fußballspiels) statt.

Das eigentliche Problem ist die kleine Gruppe von Mehrfachtätern (2-3%), die einen Großteil schulischer Gewalt bedingt. Es sind jedoch auch einige neue Tendenzen zu verzeichnen. Hierzu gehören (vgl. Schubarth 2010): die Zunahme von schwerer Gewalt in Form von Amokläufen in den letzten 10 Jahren sowie die Nutzung von Medien für Formen bislang nicht gekannter (und auch technisch nicht möglicher) Gewalt, wie Cybermobbing oder Happy Slapping.

Besonders wichtig scheint es jedoch die Opferdimension von Kindern und Jugendlichen stärker zu erkennen: In einer vom Kriminologischen Forschungsinstitut Niedersachsen durchgeführten Schülerbefragung gaben 21 % der Schülerinnen und Schüler an, in der Kindheit schwer geächtigt oder sogar

misshandelt worden zu, wobei die Gewalt zu gleichen Teilen von Müttern und Vätern ausging. Nichtdeutsche Jugendliche erfahren häufiger Gewalt durch Eltern als deutsche (Steffen 2007, S. 193; Baier/Pfeiffer 2009, S. 52).

Kaum untersucht ist das Gewaltverhalten (sei es in offener oder subtiler Form) von Lehrkräften, obwohl dieses nicht unerheblich sein dürfte. Dieses Verhalten ist strengstens verboten und dürfte eigentlich gar nicht vorkommen. Dennoch gaben in einer Bremer Untersuchung ein Drittel der befragten Schüler an, von Lehrkräften im letzten Schuljahr „fertig gemacht“ worden zu sein (Akademie für Arbeit 2003, S. 19). Verbale Gewalt durch Lehrkräfte, so diese und andere Studien, sei ebenso weit verbreitet wie verbale Gewalt von Schülern (vgl. Fuchs 2009, S. 46 f.).

Auch die im letzten Jahr (2010) bekannt gewordenen Fälle von massivem sexuellem Missbrauch durch Lehrkräfte in verschiedenen Internaten und Landschulheimen, weisen auf das Ausmaß dieses Problems hin.

Das Ausmaß der strukturellen Gewalt wird deutlich, wenn man etwa die Verbreitung der Kinderarmut in Deutschland zur Kenntnis nimmt, die ja nicht nur die materielle Dimension umfasst. Im April 2010 waren 1,7 Millionen Kinder unter 15 Jahren Harz-IV-Empfänger (www.sozialhilfe24.de/news/1103/zahl-der-hartz-iv-empfaenger-steigt).

Strukturelle Gewalt wird auch daran deutlich, wenn man die Ergebnisse der internationalen Bildungsforschung aufgreift, in denen regelmäßig der enge Zusammenhang zwischen der sozio-ökonomischen Herkunft der Schülerinnen und Schüler in Deutschland und ihrem Bildungserfolg festgestellt wird (OECD 2010).

4. Die Risikofaktoren für Gewalt kennen

Für die Entstehung von Gewalt können nicht einzelne Bedingungen (Risikofaktoren) verantwortlich gemacht werden, sondern eine Kumulation von Risiken führt zu einer erhöhten Wahrscheinlichkeit der Entwicklung von gewalttätigen Verhaltensmustern (Scheithauer 2008, S. 84).

Die Risikofaktoren für Gewalt sind weitgehend bekannt und oft beschrieben: Zu ihnen gehören im persönlichen Umfeld u.a. das Erleben elterlicher Gewalt, Vernachlässigung, das Fehlen eines positiven Erziehungsstils im Elternhaus, der Konsum altersgefährdender Medien, der Kontakt mit delinquenten Freunden und gewaltakzeptierende Männlichkeitsnormen, um nur einige zu nennen (Baier u.a. 2010, S. 12).

Zu den schulischen Risikofaktoren zählen ein schlechtes soziales Betriebsklima, schlechte Qualität der Lehrer-Schüler-Beziehungen, mangelnde pädagogische Qualität des Unterrichts, das Fehlen von Instrumenten der Konfliktbearbeitung, aber auch Schulversagen, mangelnde individuelle Förderung,

mangelnde Partizipationsformen aber ein schlechter Zustand der Gebäude und eine unzureichende Ausstattung.

Zu den gesellschaftlichen Risikofaktoren gehören gesellschaftliche Entwicklungen, wie der ökonomische Wandel, verbunden mit dem Risiko der Marginalisierung und möglicher oder tatsächlicher Armut und sozialer Ausgrenzung. Damit korrespondieren fehlende Zukunftsperspektiven, die eng mit fehlenden Bildungsabschlüssen verbunden sind. Auch ein öffentliches Klima, das Gewalt nicht eindeutig verurteilt, gehört in diesen Kontext.

Der genannte Zusammenhang zwischen schulischen Misserfolgen, mangelnden Bildungsabschlüssen und Gewalt ist gravierend und seit langem bekannt. Dabei dürfen nicht nur die innerschulische Situation betrachtet werden, sondern auch Auswirkungen auf die Gesellschaft.

Im Jahre 2008 verließen 65.000 Jugendliche und junge Erwachsene die deutschen Schulen ohne Abschluss, das waren 7,5 % des Altersjahrganges. Dabei sind große regionale Unterschiede zu bemerken. In Baden-Württemberg betrug der Anteil 6,6 % in Mecklenburg-Vorpommern 18 %. (Spiegel-Online, 8.10.2010) <http://www.spiegel.de/schulspiegel/wissen/0,1518,721779,00.html> <15.2.2011>)

Eine viel diskutierte Frage ist in diesem Kontext ist, ob bzw. welchen Einfluss Gewaltdarstellungen in Medien auf reales Gewaltverhalten haben. Mediengewalt kann nicht grundsätzlich als ungefährlich eingestuft werden. Einfache Ursache-Wirkungszusammenhänge sind jedoch nicht haltbar (Kunczik/Zipfel 2005).

5. Die Gelingensbedingungen aufgreifen

Die „Gelingensbedingungen“ für Gewaltprävention lassen sich heute immer deutlicher beschreiben. Zu ihnen zählen auf einer allgemeinen Ebene (vgl. auch Scheithauer 2008, S. 82 f.):

- genaue Problemanalysen durchführen,
- früh beginnen, auf mehreren Ebenen ansetzen,
- Peerorientierung unter Einbeziehung von Erwachsenen anstreben,
- nur wissenschaftlich fundierte und evaluierte Maßnahmen einsetzen,
- die eingesetzten Programme entsprechend ihrer Vorgaben implementieren,
- protektive Faktoren aufgreifen und mit den Ressourcen der Kinder und Jugendlichen arbeiten,
- vernetzt und im Verbund mit anderen Trägern (Polizei, Jugendhilfe) und anderen Schulen arbeiten, Evaluation und wissenschaftliche Begleitung anstreben.

Auf die Schule bezogen lassen sich diese Gelingensbedingungen noch präzisieren. Zu ihnen gehören (vgl. Melzer 2006,

S. 31 f.):

- das Engagement, die Überzeugungskraft und die Durchsetzungsfähigkeit der Schulleitung,
- das gemeinsame, geschlossene Handeln des Lehrerkollegiums, insbesondere bei Konflikt- bzw. Gewaltsituationen,
- bei Gewalt nicht wegschauen, sondern eingreifen und pädagogisch angemessen reagieren. Untersuchungen zeigen, dass rechtzeitige und kompetente Intervention Gewalt an Schulen deutlich reduziert (Schubarth 2010, S. 61).
- ein positives Lehrer-Schüler-Verhältnis, ein partnerschaftlicher und vertrauensvoller Umgang miteinander,
- Vermeiden von Überreaktionen, Stigmatisierungen und Etikettierungen. Verletzende Bemerkungen von Lehrkräften gegenüber den Schülerinnen und Schülern sollten unterbleiben.

Es ist ein großer Verdienst der Gewaltpräventionsforschung inzwischen solche Gelingensbedingungen herausgearbeitet zu haben. Diese sind jedoch im schulischen Alltag immer noch zu wenig bekannt oder werden in der Praxis aus Zeit- und Kostengründen oft zu wenig angewendet.

Doch selbst, wenn diese Anforderungen alle umgesetzt werden, gibt es keine Garantie auf einen schnellen Erfolg. Oft ist sogar zu beobachten, dass mit der Einführung von Gewaltpräventionsmaßnahmen zunächst das Ausmaß an Gewalt ansteigt oder anzusteigen scheint, da die Sensibilisierung für dieses Phänomen auch deren Wahrnehmung erhöht.

Orientierungen

Neben diesen Klärungen sind auch Orientierungen notwendig, denn diese entscheiden über die Ausrichtung eines Gesamtkonzeptes, das über Einzelmaßnahmen hinausgeht.

Der Familientherapeut Thomas Schauder hat 1989 mit einem standardisierten Fragebogen das Selbstwertgefühl von Kindern und Jugendlichen im Alter von 8-15 Jahren erfasst und diese Untersuchung zwanzig Jahre später also 2009 mit heutigen Jugendlichen wiederholt und die Aussagen verglichen.

Das Ergebnis war überraschend positiv: Die heutigen Kinder und Jugendlichen schildern sich selbstbewusster, zufriedener, zuversichtlicher, weniger ängstlich als ihre Vorgängergeneration. Insbesondere betrifft dies die Mädchen, die heute über ein großes Selbstwertgefühl verfügen. Diese Aussagen beziehen sich auf die Bereiche Familie und Freizeit. Schauder führt dies auf ein verändertes Erziehungsklima zurück. Ein wunder Punkt bleibt jedoch der Bereich Schule, der auch untersucht wurde. Hier fühlen sich Jungen und Mädchen deutlich unsicherer und weniger anerkannt als zuhause oder in der Clique. Nur in diesem Bereich haben manche das Gefühl

„ein Versager“ zu sein. Trotz guter Vorsätze, so Schauder“, sei es nicht gelungen das Lehr- und Lernklima sowie die soziale Atmosphäre an deutschen Schulen maßgeblich zu verbessern (Psychologie heute, 5/2011, S. 17).

In der Pädagogik ist es wichtig zwischen Methoden und Ansätzen auf der einen Seite und prinzipiellen Einstellungen und Haltungen auf der anderen zu unterscheiden. Beides hängt eng miteinander zusammen.

Wenn Ansätze der Gewaltprävention nicht nur instrumentell als Techniken angewendet werden sollen bedürfen sie der Erdung in spezifischen Haltungen und Orientierungen. Diese entscheiden wesentlich über das „Klima“ und die „Atmosphäre“ in Schule und Bildungseinrichtungen. Zu diesen Orientierungen gehören:

1. ein am Humanismus orientiertes Menschenbild;
 2. der pädagogische Blick;
 3. der systemische Ansatz;
 4. die Erkenntnisse der Resilienzforschung;
 5. gute Schule als Leitziel und Schulentwicklung als Methode sowie
 6. die Arbeit an der Verwirklichung einer Friedenskultur.
- Hierzu im Folgenden sechs prinzipielle Überlegungen.

1. Ein dem Humanismus verpflichtetes Menschenbild

Menschen lieben Klarheit und Eindeutigkeit, das Entweder-oder, hier der Täter, dort das Opfer; hier die Guten, dort die Bösen, wobei man sich selbst natürlich dabei stets auf der Seite „der Guten“ sieht.

Auch im Kontext von Aggression und Gewalt findet häufig eine solche Abspaltung psychisch unliebsamer Anteile und deren Projektion nach Außen statt: Das Böse („die Aggressiven“) das sind die Anderen. „Der Gewalttäter wird als ein Feindbild aufgebaut, mit dem wir nichts gemein haben und den wir immer schärfer und unnachsichtiger ausgrenzen müssen“, meint der Kriminologe Michael Walter (2004) .

Von Goethe stammt die Bemerkung: „Wenn ich von den Verbrechen lese, so habe ich die Empfindung, dass ich fähig wäre, ein jegliches davon selbst zu begehen“ (zit. nach Eisenberg 2010, S. 296). Aus der Polarität des „Entweder-oder“ wird hier ein „Sowohl-als-auch“.

Die Grenze verläuft also nicht zwischen den „guten“ Menschen und den „bösen“ Menschen, sondern mitten durch jeden von uns (Eisenberg 2010, S. 296). Wir alle sind „gut“ und „böse“ zugleich, und es hängt von den Umständen ab, welche Seite dieser Ambivalenz schließlich lebensbestimmend wird. „Was immer auch jemand getan haben mag, er ist und bleibt Meinesgleichen und Unsereiner und ist nicht mehr und nicht weniger ein Mensch“ (Eisenberg 2010, S. 296).

Dieses Grundverständnis von Menschsein zeichnet den Humanismus aus: Für Erich Fromm gehört hierzu:

- „Erstens der Glaube an die Einheit des Menschen, der Glaube, dass es nichts Menschliches gibt, was nicht in jedem von uns zu finden wäre.
- Zweitens die Betonung der Würde des Menschen und
- drittens die Betonung der Fähigkeit des Menschen, sich weiter zu entwickeln und zu vervollkommen“ (Fromm, GA IX, S. 19; zit nach: Johach 2011, S. 121).

Man könnte noch hinzufügen, dass die „Ehrfurcht vor dem Leben“, wie es Albert Schweizer ausdrückte bzw. die „Liebe zum Leben“, die Biophilie um in der Terminologie von Erich Fromm zu bleiben ein zentraler Aspekt dieses Menschenbildes ausmacht. Aber: „Wie lässt sich diese Sehnsucht nach Liebe am Leben erhalten so dass der Hass gegen das Leben nicht zum Inhalt des Lebens selbst wird?“, fragt Arno Grün (2000, S. 196).

2. Der pädagogische Blick

Der Konfliktforscher Reiner Steinweg (2008, S. 114) stellt für eine gelingende Gewaltprävention die entscheidenden Frage: „Was brauchen Kinder, damit sie Gewalt nicht brauchen?“ Und der Sportsoziologe Gunter Pilz (2010, S. 447) nennt einen zentralen Ansatzpunkt: Gewaltprävention muss bei den Problemen ansetzen, die Kinder und Jugendliche haben, nicht bei denen, die sie machen, denn hinter der Gewalt stehen oft eigene Erfahrungen mit Gewalt. Gewaltprävention muss vorrangig durch Erziehung, Lernen und Kompetenzerwerb bewältigt werden. Eine nachhaltige Gewaltprävention kann nur gemeinsam mit den Kindern und Jugendlichen, mit den Peers sowie mit Eltern, anderen Erziehungspersonen, sowie dem relevanten sozialen Umfeld der Kinder und Jugendlichen gelingen (vgl. Lüders/Holthusen 2007).

Der pädagogische Blick bedeutet, den Charakter von Gewalt bei Kindern und Jugendlichen weitgehend als entwicklungsbedingtes und altersspezifisches auch pubertäres Phänomen zu sehen, das viel mit den Problemen, Herausforderungen und Aufgaben zu tun hat, die beim Aufwachsen und Heranwachsen bewältigt werden müssen. Aggression hat hier oft eine explorative, erkundende Funktion, die Fragen und Zumutungen an die soziale Umwelt beinhaltet: „Was darf ich tun?“ und: „Wo liegen die Grenzen?“ Dabei werden Reaktionen der Erwachsenen herausgefordert und erwartet.

Der pädagogische Blick ermöglicht es, Gewalt auch als Kommunikationsform zu verstehen, als soziales Handeln in dem vielfältige Botschaften und auch Hilferufe versteckt sind. Eine Kommunikationsform, die sicherlich nicht sozial adäquat ist, aber die vielleicht im Moment die einzig mögliche darstellt.

Der pädagogische Blick bedeutet, die verschiedenen Funktionen von Gewalt etwa für die Inszenierung von Männlichkeit oder für die Erlangung von Zugehörigkeit zu Gruppen zu kennen und zu beantworten.

Der pädagogische Blick bedeutet weiter, die Delinquenz junger Menschen, auch ihr Gewalthandeln, mit „Augenmaß“ zu betrachten und zu beurteilen. Es geht um die Begleitung von Kindern und Jugendlichen auf ihrem Weg in die Erwachsenenwelt. Dabei brauchen Kinder und Jugendliche für ihre Entwicklung auch unbeobachtete und selbstbestimmte Räume in denen sie eigene Erfahrungen machen können (Steffen 2007, S. 210).

Deshalb darf das Übertreten von Regeln und das Gewalthandeln von Kindern und Jugendlichen nur als ein und nicht als der zentrale Aspekt ihres Verhaltens gesehen werden. Die Aufmerksamkeit muss stattdessen stärker auf ihre Kompetenzen, Ressourcen sowie auf die Ausbildung von Schutzfaktoren gerichtet werden (vgl. Arbeitsstelle Kriminalprävention 2007; Steffen 2007, S. 210, 214).

Der Tübinger Pädagogikprofessor Hans Thiersch (2007) formuliert dies so: „Der Pädagoge (geht) zunächst von den Entwicklungsmöglichkeiten, den Lernmöglichkeiten des Heranwachsenden, und der Frage (aus), wie diese gestützt und gefördert werden können. Wichtig aber scheint mir für den pädagogischen Ansatz zu sein, dass alle diese Formen eines schwierigen, regelverletzend auffälligen Verhaltens verstanden werden müssen als Ausdruck der Anstrengung, mit seinem Leben zurande zu kommen oder als Bewältigungsversuch. Es sind vielleicht die falschen Mittel, es sind vielleicht falsche Vorgaben, es sind falsche Muster, aber es steckt in ihnen die Anstrengung, mit den Verhältnissen zurande zu kommen“.

3. Der systemische Ansatz

Der Pädagogische Blick gründet u.a. auch auf dem systemischen Ansatz, der Menschen in einem Netzwerk (System) von sozialen Beziehungen integriert sieht, die auf sie einwirken und die sie wiederum beeinflussen. Diese Gruppen bilden ihrerseits jeweils soziale Subsysteme, die sich selbst regulieren und dabei eigene Rollen, Werte und Konfliktregelungen ausbilden.

Nicht isolierte Individuen werden so betrachtet, sondern Menschen als Mitglied relevanter Bezugsgruppen. Denn Menschen sind primär Gruppenwesen. Ihre Identität und ihr Handeln wird wesentlich von ihren Bezugsgruppen bestimmt. Auf Schülerinnen bezogen etwa in Bezug auf ihre Herkunftsfamilie, ihre Schulklasse und die Peergruppe (Hennig/Knödler 2010, S. 11).

Auch auffälliges Verhalten wird dabei erklärbar und ist in

seinem Bezugsrahmen als sinnvoll zu verstehen und immer mit einer Botschaft verbunden. Gewalt wird so nicht länger als individuelle Eigenschaft, sondern kontextgebunden gesehen. Von der Haltung „Hier ist etwas, das stört, das weg soll“ geht es zu Fragen wie „Warum wird Gewalt gebraucht?“, „Welche Botschaft ist damit verbunden?“, „Welche Funktion hat das Symptom“ und „Was muss entwickelt werden, damit das Symptom nicht mehr nötig ist?“.

Das Gewaltverhalten als Symptom gesehen verweist dabei auch auf die Verhältnisse, die es bedingen und stützen. Unter dem systemischen Blick ist das Symptom kein Problem, sondern bereits ein Lösungsversuch für dahinterliegende Schwierigkeiten.

Zum systemischen Denken muss systemisches Handeln in einer doppelten Bedeutung kommen. Zum einen als systemgerechte Intervention zum anderen als ein gemeinsames Vorgehen der verschiedenen Partner. Dies bedarf der Absprachen, der Vernetzung und der Kooperation. Gemeinsames Handeln beginnt innerhalb des Kollegiums in der Schule und bezieht Eltern, Polizei, Jugendhilfe usw. mit ein.

4. Die Resilienzorientierung

Unter Resilienz wird die Fähigkeit von Menschen verstanden, Krisen unter Rückgriff auf persönliche und sozial vermittelte Ressourcen zu meistern und als Anlass für Entwicklung zu nutzen, wobei dieser Prozess das ganze Leben hindurch andauert.

Resilienzforschung geht der Frage nach, warum bestimmte Menschen oder Menschengruppen besser mit Schwierigkeiten und belastenden Situationen umgehen können als andere, warum sie „Schicksalsschläge“ und traumatische Erlebnisse so verarbeiten, dass sie nicht aus der Bahn geworfen werden, sondern sogar daran wachsen? Während herkömmliche Ansätze der Gewaltprävention reaktiv sind und unerwünschtes Verhalten verhindern wollen, ist der Resilienzansatz proaktiv und möchte Schutzfaktoren (protektive Faktoren) fördern. Resilienzforschung weist so darauf hin, dass Menschen nicht einfach Produkt ihrer Umstände oder ihrer Sozialisation sind, sondern sich auch aus eigener Kraft weiter entwickeln können, wenn entsprechende Unterstützungssysteme vorhanden sind (vgl. u.a.: Brooks/Goldstein 2007). Der wichtigste Schutzfaktor ist dabei der Halt in einer stabilen emotionalen Beziehung zu Vertrauenspersonen. Wenn dies in der Familien nicht möglich ist, dann spielen hier Personen außerhalb der zerrütteten Familie eine entscheidende Rolle.

Weitere Schutzfaktoren sind u.a.:

- die Entwicklung eines aktives Problembewältigungsverhaltens,
- die Erfahrung von Selbstwirksamkeit und ein positives

Selbstwernerleben,

- Zugehörigkeit zu nichtdelinquenten Gruppen,
- stabile Freundschaften und die Übernahme von Verantwortung, um nur einige zu nennen.

Eine unbedingte Voraussetzung und Grundlage für die Herausbildung von Resilienz ist die Zugehörigkeit zu einem größeren Verbund von Menschen, der über die Familien hinausgeht. Dies kann in Freundeskreisen, der Nachbarschaft in konstruktiven Gruppen oder aber eben auch in der Schule sein.

Die Frage wäre also wie kann sich Schule zur einer Einrichtung entwickeln, die Resilienz systematisch fördert und dabei neben den Schülerinnen und Schülern auch für Lehrkräfte von Bedeutung wird?

5. Gute Schule

Expertinnen und Experten sind sich einig: Wenn eine Schule etwas gegen Gewalt unternehmen will, muss sie Schulentwicklung betreiben denn – so eines der wichtigsten Ergebnisse der Gewaltforschung – eine „gute Schule“ wirkt gewaltpräventiv (Schubarth 2010).

Isolierte Programme wie Schülerberatung, Lehrertraining und Freizeitangebote zeigen kaum Effekte, solange sie nicht Bestandteil umfassender, sog. multimodaler Ansätze sind (Scheithauer 2008, S. 79).

In der Praxis zeigt sich, dass es dabei wesentlich um die Herausbildung eines sog. Schulethos geht. Schulethos ist etwas anderes als ein verordneter Verhaltenskatalog. Schulethos ist eine von allen getragene Überzeugung und Einstellung, wie die Schule sein soll und was die Voraussetzungen des Zusammenlebens sind. Auf die Wichtigkeit eines solchen Schulethos weist auch die Organisationsentwicklungsforschung hin. Bei sozialen Organisationen wie einer Schule geht es nicht nur um Rationalität von Abläufen und Funktionalität von Strukturen, sondern eben immer auch um Sinnggebung und Sinngestaltung, da Organisationen auch eine geistig-kulturelle Dimension umfassen (vgl. Epsstein 2007, S. 101 ff.).

Die weiteren Fragen, die sich hier stellen heißen: „Was ist eigentlich eine gute Schule?“ und „Wie kann sich Schule zu einer guten Schule entwickeln?“

Es geht bei einer „guten Schule“ zum einen immer um die fachliche Qualität, um guten Unterricht, interessierte und fachlich kompetente Lehrkräfte und zum anderen um die soziale Schulqualität, ein gutes Klassenklima, soziale Unterstützung und Förderung und um demokratische Teilhabe, wobei die soziale Schulqualität letztlich darüber entscheidet, ob die fachliche Seite entsprechend entwickelt werden kann.

Kinder brauchen dabei drei Dinge damit sie, auch in der Schule, wachsen können, (1) eine gute Gemeinschaft, in der sie

sich aufgehoben fühlen, (2) Aufgaben, an denen sie wachsen können sowie (3) Anerkennung und Respekt (Riegel 2009). Die Herausforderungen dabei sind,

1. wie lässt sich in der Schule eine gute Gemeinschaft entwickeln, zu der eine Kultur der Zugehörigkeit, der Aufmerksamkeit und Wertschätzung gehört?
2. wie kann Schule so gestaltet werden, dass sie Kinder herausfordert und fördert?
3. wie können eine demokratische Beteiligung von Schülerinnen und Schülern aber auch von Eltern bei allen Fragen, die die Schulgemeinschaft betreffen erreicht werden?

Alle diese Bemühungen leben letztlich auch von der Glaubwürdigkeit der Beteiligten. Der Lehrkräfte, Eltern und Politiker. Denn Kinder und Jugendliche brauchen glaubwürdige Vorbilder.

Schulentwicklung und eine gute Schule brauchen auch ein Umfeld, das diese Bemühungen stützt und fördert und durch ausreichende Ressourcen erst ermöglicht. Die größte Herausforderung dabei ist jedoch, dass Schule Antworten auf die sich rasch verändernde Lebenswelt von Kindern und Jugendlichen findet.

6. Entwicklung einer Friedenskultur

Soll sich Gewaltprävention nicht in einem situativen „Gegen-Gewalt“ erschöpfen, bedarf es eines überzeugenden übergeordneten Bezugsrahmens, der über die (eigene) Schule hinausweist und die Vision eines gelingenden Zusammenlebens beinhaltet.

Menschen benötigen nicht nur Techniken und Methoden der Gewaltprävention, sie brauchen auch Ziele und Visionen. Solche Visionen und Bezugsrahmen für das eigene und institutionelle Handeln haben die Funktion, sich selbst in einem größeren Kontext verorten zu können und den eigenen Beitrag zu diesem größeren Ziel zu sehen. Sie wirken deshalb auch sinnstiftend.

Hier könnte Gewaltprävention von Ergebnissen der Friedens- und Konfliktforschung profitieren. Nach langen Jahren der Kriegsursachenforschung hat sich die nüchterne Erkenntnis herausgebildet, dass mit den Kenntnissen der Ursachen für gewaltsame Konflikte und Kriege, so wichtig diese auch sind, sich noch nicht die Bedingungen des Friedens formulieren lassen. Dieser Paradigmenwechsel, weg von der Kriegsursachenforschung, hin zu der Erforschung der Bedingungen für Friedensfähigkeit ermöglichten neue weitreichende Erkenntnisse.

Der Bremer Friedensforscher Dieter Senghaas (zum Folgenden: 2004, S. 30-40) untersuchte den Übergang von traditionellen zu modernen Gesellschaften, um herauszufinden, welche Bereiche eines Staates vorhanden und entwickelt sein müssen,

damit er friedensfähig wird.

Auf dieser Grundlage arbeitete er sechs Bedingungen heraus, die für eine zivilisierte, d.h. nachhaltig gewaltfreie Bearbeitung von unvermeidlichen Konflikten von Bedeutung sind. Diese sechs Bedingungen sind (1) ein staatliches Gewaltmonopol, (2) Rechtsstaatlichkeit, (3) Interdependenzen und Affektkontrolle (4) demokratische Teilhabe, (5) Soziale Gerechtigkeit, (6) und eine Kultur konstruktiver Konfliktbearbeitung. Diese sechs Bedingungen sind miteinander verbunden und stehen in gegenseitiger Abhängigkeit. Senghaas nennt dieses Gebilde, „Zivilisatorisches Hexagon“.



1. An oberster Stelle des Hexagons steht das legitime Monopol staatlicher Gewalt, verstanden als die Sicherung der Rechtsgemeinschaft. Diese Entprivatisierung von Gewalt nötigt dazu Konflikte mit Argumenten und nicht mit Gewalt auszutragen.
2. Das Gewaltmonopol bedarf der rechtsstaatlichen Kontrolle, soll es nicht einfach Ausdruck von Willkür sein. Ohne eine solche Kontrolle, wäre das Gewaltmonopol nichts anderes als eine Diktatur, also Herrschaft des Stärkeren.
3. Die Entprivatisierung von Gewalt, also die Entwaffnung der Bürger und das Angebot von Konfliktregelungen macht die Kontrolle von Affekten erforderlich. Diese Selbstbeherrschung und Selbstkontrolle ergeben sich aus dem Zwang zum (gewaltfreien) Zusammenleben. Affektkontrolle ist eingeübte Selbstdisziplin.
4. Partizipation ist Voraussetzung für eine friedliche Konfliktlösung. Unterordnungsverhältnisse werden von den Bürgern nicht mehr erduldet. Sie wollen und können ihre Interessen artikulieren und sich an Entscheidungsprozessen beteiligen.
5. Interessenartikulation und Beteiligung sind nur dann von Dauer, wenn es anhaltende Bemühungen um soziale Gerechtigkeit gibt, es also fair zugeht. Dabei geht es um Chancengerechtigkeit und um Verteilungsgerechtigkeit sowie um die Sicherung von Grundbedürfnissen (Bedürfnisgerechtigkeit).
6. Gibt es im öffentlichen Raum faire Chancen für die Artikulation und den Ausgleich von unterschiedlichen Interessen, sind die Voraussetzungen für Konfliktbearbeitung gegeben. Die Kultur konstruktiver Konfliktaustragung wird dabei zur

emotionalen Grundlage des Gemeinwesens.

Diese sechs Komponenten, so Senghaas, sind als Voraussetzung und Bedingungen für eine dauerhafte zivilisierte Konfliktbearbeitung konfiguratив zu denken, d.h. sie sind in ihrer Gesamtheit und ihren Wechselwirkungen zu verstehen.

Denkt man das zivilisatorische Hexagon mit dem Projekt Gewaltprävention zusammen, so werden die gesellschaftlichen Bedingungen von Gewaltprävention und auch die politischen und gesellschaftlichen Handlungsnotwendigkeiten deutlich. Obwohl sich das zivilisatorische Hexagon zunächst auf den staatlichen und gesellschaftliche Bereich bezieht, könnte es lohnenswert sein es probenhalber auch auf den schulischen Kontext anzuwenden.

So würde deutlich, dass schulische Gewaltpräventionsprogramme weitgehend in dem Bereich der Affektkontrolle und Konfliktbearbeitung (auf Schülerebene) arbeiten, weniger oder kaum die Bereiche soziale Gerechtigkeit, Fairness und Partizipation aufgreifen. Das Zivilisatorische Hexagon kann als ein normativer Rahmen verstanden werden, der verdeutlicht und immer wieder fragend ins Gedächtnis ruft, an welchen Normen wir uns orientieren können, und dass es darum geht, eine Balance zwischen den sechs Ecken (Bereichen) herzustellen. Dabei ist stets auch zu klären, wer die Akteure in den verschiedenen Ecken des Hexagons sind und wer wofür die Verantwortung trägt.

Es geht also um individuelle und gemeinsame (kollektive) Lernprozesse, die ermöglichen, Gewalt zu vermeiden und Konflikte konstruktiv auszutragen. Die Orientierungshilfe für die Gestaltung dieser Lernprozesse könnten dabei für den schulischen Bereich die benannten sechs Punkte sein: (1) ein am Humanismus orientiertes Menschenbild; (2) der pädagogische Blick; (3) der systemische Ansatz; (4) die Erkenntnisse der Resilienzforschung; (5) gute Schule als Leitziel und Schulentwicklung als Methode sowie (6) die Arbeit an der Verwirklichung einer Friedenskultur.

Gewaltprävention ist so gesehen kein Set von Maßnahmen, Modellen und Projekten im Nahbereich von Kindern und Jugendlichen, sondern eine schulische und gesamtgesellschaftliche Veranstaltung, ja Strategie der Demokratisierung und Zivilisierung. Man könnte auch einfacher sagen, der bürgerorientierten Sicherung und Weiterentwicklung unserer demokratischen Grundordnung. Erst in dieser Einbettung machen die Einzelmaßnahmen Sinn, und erst in diesem Kontext können die Einzelmaßnahmen auch auf ihren Beitrag für eine Zivilisierung und Demokratisierung von Gesellschaft geprüft werden. Gewaltprävention arbeitet so verstanden an der Entwicklung einer Kultur des Friedens, die die Kultur der Gewalt ablöst und überwindet.

Literatur

- Akademie für Arbeit und Politik an der Universität Bremen (2003): Ergebnisse einer Bremer Schülerbefragung zum Thema Gewalterfahrungen und extremistische Deutungsmuster. Untersuchung im Auftrag des Bremer Senats. Projektleitung: Prof. Dr. Thomas Leithäuser. Projektbearbeitung Frank Meng. Bremen.
- Arbeitsstelle Kinder- und Jugendkriminalprävention (Hrsg.) (2007): Strategien der Gewaltprävention im Kindes- und Jugendalter. Eine Zwischenbilanz in sechs Handlungsfeldern. München.
- Baier, Dirk / Christian Pfeiffer (2009): Jugendliche als Oper und Täter. Kriminologisches Forschungsinstitut Niedersachsen. Forschungsbericht 107, Hannover
- Baier, Dirk u.a. (2010): Kinder und Jugendliche in Deutschland: Gewalterfahrungen, Integration, Medienkonsum. Zweiter Bericht zum gemeinsamen Forschungsprojekt des Bundesministerium des Innern und des KFN. Hannover.
- Bannenberg, Britta/Dieter Rössner (2006): Erfolgreich gegen Gewalt in Kindergärten und Schulen. München.
- Behn, Sabine/Nicole Kügler/Dorte Schaffranke: Schulmediation in der Praxis(er)forschung. In: Perspektive Mediation, Heft 1/2009.
- Brinkmann, Heinz Ulrich/Siegfried Frech/Ralf-Erik Posselt (Hrsg.) (2008): Gewalt zum Thema machen. Gewaltprävention mit Kindern und Jugendlichen. Bonn.
- Brooks, Robert/Sam Goldstein (2007): Das Resilienz-Buch. Stuttgart.
- Bueb, Bernhard (2008): Lob der Disziplin. Eine Streitschrift. Berlin
- Brumlik, Micha (2007): Vom Missbrauch der Disziplin. Die Antwort der Wissenschaft auf Bernhard Bueb. Weinheim und Basel.
- Bundesverband der Unfallkassen (2005): Gewalt an Schulen. Ein empirischer Beitrag zum gewaltverursachten Verletzungsgeschehen an Schulen in Deutschland 1993-2003. München.
- Cierpka, Manfred (2008): Möglichkeiten der Gewaltprävention. Göttingen.
- Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (Hrsg.) (2009): Achtung in der Schule. Informationen zur Gewaltprävention für Lehrkräfte und Eltern. St. Augustin.
- Deutsches Jugendinstitut, Arbeitsstelle Kinder- und Jugendkriminalitätsprävention (Hrsg.) (2007): Strategien der Gewaltprävention im Kindes- und Jugendalter. Eine Zwischenbilanz in sechs Handlungsfeldern. München.
- Döbrich, Peter/Schnell, Herbert (Hrsg.) (2008): Qualitäts-Partnerschaft der Regionen (QPR).
- Edelstein, Wolfgang/Peter Fauser (2001): Demokratie leben und lernen. Gutachten für ein Modellversuchsprogramm der BLK. Bonn
- Epstein, Holger (2007): Licht und Schatten in der Organisation. In: Rudi Ballreich/Marlies W. Fröbe/Hannes Piber: Organisationsentwicklung und Konfliktmanagement. Innovative Konzepte und Methoden. Zürich, S. 101-124.
- Europäische Indikatoren für Schulentwicklung und ihre Evaluation (2008). Ein Sokrates 6.1 Projekt von 5 Ländern Frankfurt, Main: GFFP.
- Eisenberg, Götz (2010): ... damit mich kein Mensch mehr vergisst! Warum Amok und Gewalt kein Zufall sind. München.
- Fuchs, Marek/Siegfried Lamnek/Jens Luedtke (2009): Tatort Schule: Gewalt an Schulen 1994-1999-2005. 2. akt. Aufl., Wiesbaden.
- Entorf, Horst/Philip Sieger (2010): Unzureichende Bildung: Folgekosten durch Kriminalität. Gütersloh.
- Galtung, Johan (1993): Kulturelle Gewalt. In: Landeszentrale für politische Bildung Baden-Württemberg (Hrsg.): Der Bürger im Staat, (43) 2/1993.
- Grün, Arno (2000): Das Fremde in uns. Stuttgart.
- Gugel, Günther (2011): Medien und Gewalt. Problemfelder und Handlungsmöglichkeiten. Tübingen.
- Gugel, Günther (2010): Handbuch Gewaltprävention II. Für die Sekundarstufen und die Arbeit mit Jugendlichen. Grundlagen, Lernfelder, Handlungsmöglichkeiten. Tübingen.
- Gugel, Günther (2008): Gewalt und Gewaltprävention. 2. Aufl., Tübingen.
- Hennig, Claudius/Uwe Knödler (2010): Schulprobleme lösen. Weinheim 2010.
- Himmelmann, Gerhard (2007): Demokratie lernen als Lebens-, Gesellschafts- und Herrschaftsform. Ein Lehr- und Arbeitsbuch. Schwalbach/Ts.
- Holtappels, Heinz G. u.a. (Hrsg.) (1997): Forschung über Gewalt an Schulen. Weinheim/München.
- Hurrelmann, Klaus/Heidrun Bründel (2008): Gewalt an Schulen: Pädagogische Antworten auf eine soziale Krise. Weinheim und Basel.
- Johach, Helmut (2011): „Haben oder Sein“ in Zeiten der Krise. Zur Aktualität Erich Fromms. In: Vorstand der Internationalen Erich-Fromm-Gesellschaft e.V. (Hrsg.): Fromm Forum 15/2011, S. 120-123.
- Karstedt, Susanne (2001): Prävention von Jugendkriminalität – welche Maßnahmen sind erfolgreich, welche nicht? In: ajs-informationen, 37. Jg, Nr. 1/2001, S. 11-19.
- Kasper, Horst (2003): Prügel, Mobbing, Pöbeleien Kinder gegen Gewalt in der Schule stärken. Berlin.
- Klemm, Uli: Demokratie lernen – Grenzen und Hindernisse. In: ZEP 3/2008.

- Kriminologisches Forschungsinstitut Niedersachsen e.V. (Hrsg.) (2010): Kinder und Jugendliche in Deutschland: Gewalterfahrungen, Integration, Medienkonsum. Zweiter Bericht zum gemeinsamen Forschungsprojekt des Bundesministeriums des Innern und des KFN. Forschungsbericht Nr. 109. Hannover.
- Krumm, Volker (2003): Wie Lehrer ihre Schüler Disziplinieren. Ein Beitrag zur „Schwarzen Pädagogik“. Erweiterte Fassung eines Artikels in Pädagogik, Jg. 55, Heft 12, 2003, S. 30-34. http://www.sbg.ac.at/erz/salzburger_beitraege/herbst2003/krumm_02_03_sbg.pdf <15.2.2011>
- Lüders, Christian/Bernd Holthusen (2007): Gewalt als Lernchance. Jugendliche und Gewaltprävention. München, (Arbeitspapier).
- Melzer, Wolfgang/Wilfried Schubarth/Frank Ehninger (2004): Gewaltprävention und Schulentwicklung. Analysen und Handlungsmodelle. Bad Heilbrunn.
- Ministerium für Kultus, Jugend und Sport Baden-Württemberg u.a. (Hrsg.) (2008): Aktiv gegen Gewalt. Gewaltprävention an Schulen. 3. überarb. Aufl., Stuttgart.
- Neidhardt, F. (1986): Gewalt. Soziale Bedeutungen und sozialwissenschaftliche Bestimmungen des Begriffs. In: Bundeskriminalamt (Hrsg.): Was ist Gewalt?. Wiesbaden, S. 109 ff.
- Netzwerk gegen Gewalt an Schulen (Hrsg.) (2008): Aktiv gegen Gewalt. 3. überarb. Auflage, Stuttgart.
- OECD (2010): PISA 2009 Ergebnisse: Zusammenfassung.
- Olweus, Dan (2006): Gewalt in der Schule. Was Lehrer und Eltern wissen sollten – und was sie tun können. 4. durchges. Aufl., Bern.
- Opp, Günther/Michael Fingerle/Andreas Freytag (Hrsg.) (1999): Was Kinder stärkt. Erziehung zwischen Risiko und Resilienz. München/Basel.
- Pilz, Gunter A. (2010): Wichtig für Gewaltprävention. In: Günther Gugel (2010): Handbuch Gewaltprävention II. Tübingen 2010, S. 447-448.
- Robert Bosch Stiftung (2010): Erklärung der Jury des Deutschen Schulpreises. Stuttgart.
- Sader, Manfred (2007): Destruktive Gewalt. Möglichkeiten und Grenzen ihrer Verminderung. Weinheim und Basel.
- Scheithauer, Herbert/Charlotte Rosenbach/Kay Niebank (2008): Gelingensbedingungen für die Prävention von interpersonaler Gewalt im Kindes- und Jugendalter. Stiftung Deutsches Forum für Kriminalprävention. Bonn.
- Schick, Andreas (2010): Effektive Gewaltprävention. Evaluierete und praxiserprobte Konzepte für Schulen. Göttingen.
- Schröder, Achim/Helmolt Rademacher/Angela Merkle (2008): Handbuch Konflikt- und Gewaltpädagogik: Verfahren für Schule und Jugendhilfe. Schwalbach/Ts..
- Schubarth, Winfried (2010): Gewalt und Mobbing an Schulen. Möglichkeiten der Prävention und Intervention. Suttgart.
- Schwedes, Christian (2009): Präventionsarbeit an Schulen in Deutschland. Handlungsfelder und räumliche Implikationen. Forum Humangeographie 4. Frankfurt/M.
- Senghaas, Dieter (2004): Zum irdischen Frieden. Suhrkamp, Frankfurt/M.
- Siefere, Rolf Peter/Helga Breuninger (Hrsg.) (1998): Kulturen der Gewalt. Ritualisierung und Symbolisierung von Gewalt in der Geschichte. Frankfurt.
- Spieß, Gerhard (2010): Jugendkriminalität in Deutschland zwischen Fakten und Dramatisierung. Universität Konstanz.
- Steffen, Wiebke (2007): Jugendkriminalität und ihre Verhinderung zwischen Wahrnehmung und empirischen Befunden. Gutachten zum 12. Deutschen Präventionstag am 18. Und 19. Juni 2007 in Wiesbaden. Wiesbaden.
- Steinweg, Reiner (2008): Gewalt und Gewaltfreiheit in der Friedenspädagogik. In: Renate Grasse, Bettina Gruber, Günther Gugel (Hrsg.): Friedenspädagogik. Grundlagen, Praxisansätze, Perspektiven. Reinbek 2008, S. 99-122.
- Tillmann, Klaus-Jürgen/Birgit Holler-Nowitzki/Heinz Günter Holtappels (2000): Schülergewalt als Schulproblem. Verursachende Bedingungen, Erscheinungsformen und pädagogische Handlungsperspektiven. Weinheim/München.
- Thiersch, Hans (1994): Gewalt – Bemerkungen zur gegenwärtigen Diskussion. In: Hans Thiersch/Jürgen Wertheimer / Klaus Grunwald (Hrsg.): „...überall in den Köpfen und Fäusten“. Auf der Suche nach Ursachen und Konsequenzen von Gewalt. Darmstadt, S. 1-22.
- Thiersch, Hans (2007): Wie geht die Sozialpädagogik mit Regelverletzungen junger Erwachsener um? Ein Beitrag aus der Tagung: Jung, erwachsen, straffällig – was tun? Heranwachsende im Strafrecht. Bad Boll.
- Walter, Michael (2004): Steigende Jugendgewalt? Erkenntnisse und Legenden, Hannover. www.dvjj.de/download.php?id=251
- Wickenhäuser, Ruben/Frank J. Robertz (2007): Der Riss in der Tafel. Amoklauf und schwere Gewalt in der Schule. Berlin.

© Günther Gugel
 Institut für Friedenspädagogik Tübingen e.V., Corrensstr. 12,
 72076 Tübingen
www.friedenspaedagogik.de



Kriminalitätsbekämpfung

Dokumentation der Fachtagung vom 14.04.2011

Knappe
RESSOURCEN
- (k)ein Hindernis für die
VERNETZTE
PRÄVENTIONSARBEIT



Prävention



Quelle: D. Burkhardt, Medienzentrum HD

Viola Rückert,
Kultusministerium
Baden-Württemberg



Quelle: D. Burkhardt, Medienzentrum HD

Viktoria Darkashly,
Kultusministerium
Baden-Württemberg

SCHULISCHE HANDLUNGSFELDER
UND RAHMENBEDINGUNGEN
DER PRÄVENTION AUS SICHT
DES KULTUSMINISTERIUMS

Schulische Handlungsfelder und Rahmenbedingungen der Prävention aus Sicht des Kultusministeriums

Ministerium für Kultus Jugend und Sport, Referat 56

Stuttgart 2011



Praktische Umsetzung in Baden- Württemberg

- Präventionskonzept an Schulen in Baden-Württemberg
- Beratungs- und Unterstützungssystem innerhalb der Schulverwaltung



11. März 2010
Beschluss des Landtags zur
Entwicklung einer Konzeption zur
Prävention nach Dan Olweus und
Ausbau des Unterstützersystems

- Bewährte Präventionsmaßnahmen der Schulen können fortgeführt werden,
- Programm ist Teil der Schulentwicklung,
- Schulen werden bei der Umsetzung unterstützt.



Dan Olweus



Gewalt in der Schule

Was Lehrer und Eltern wissen sollten –
und tun können
Hans Huber, Verlag

(ISBN)978-3-
456-84390-2



Gewaltprävention nach Dan Olweus

Mehrebenenprogramm

- Schulische Ebene
- Klassenebene
- Persönliche Ebene

Grundprinzipien

- Schaffung eines guten Schulklimas
- Klare und spürbare Haltung gegen Gewalt
- Klare Regeln und Konsequenzen
- Lob- und Anerkennungskultur
- Vorbildfunktion der Erwachsenen

Gewaltprävention nach Dan Olweus

- Einstieg an der Schule über einen Fragebogen zur schulischen Situation aus Sicht der Schüler/innen > Bedarfsermittlung
- Verankerung der Verbindlichkeit der Arbeit durch Beschlüsse in schulischen Gremien
- Überprüfung der Wirksamkeit und ggf. Anpassung der Maßnahmen

Das landesweite Präventionskonzept

- **Es ergibt sich dadurch eine allgemeine Präventionsstruktur für Schulen**
 - > **Rahmen**
- Maßnahmen zur Prävention und Intervention werden für alle drei Ebenen entwickelt,
- alle am Schulleben Beteiligten werden einbezogen,
- Verbindlichkeit und Nachhaltigkeit werden gesichert.

Folie 7,

Präventionsbereiche

- Gewaltprävention – soziales Lernen
- Suchtprävention
- Gesundheitsförderung

Folie 8,

Das landesweite Präventionskonzept

Es hilft Schulen, langfristig und umfassend
präventiv zu arbeiten...

Folie 9,

Ziele des Präventionskonzepts

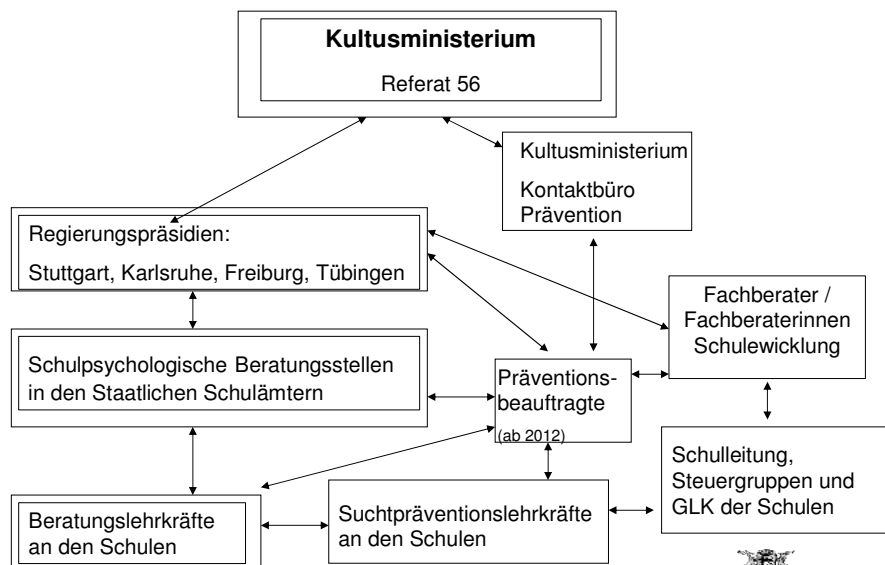
- Schule als Raum, in dem die Würde und die Gesundheit jedes Einzelnen geachtet wird.
- Schülerinnen und Schüler sowie Lehrkräfte fühlen sich sicher.
- die Konfliktlösungskompetenz von Schülerinnen und Schüler ist gestärkt.
- Aus einer punktuellen soll eine nachhaltige, zielgerichtete und systematische Präventionsarbeit entstehen.

Umsetzung in Baden-Württemberg

- Bestandsaufnahme an Schulen
- Einführung mit Startschulen und stufenweise Flächendeckung
- Schülerwettbewerb zur Findung von Namen und Logo
- Erarbeitung einer Handreichung als Hilfestellung zur Umsetzung
- Unterstützer- und Beratersystem, Qualifizierung der Präventionsbeauftragten
- Vernetzung mit außerschulischen Partner
- Bezug zur Schulentwicklung (Orientierungsrahmen, OES)



Hilfe- und Unterstützungsstrukturen innerhalb der Schulverwaltung im Bereich der Prävention



Folie 12.

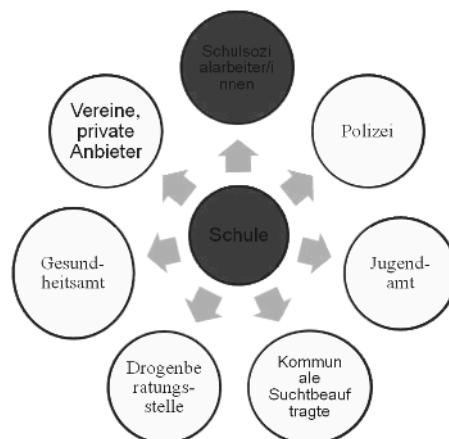


Präventionsbeauftragte - Aufgabenfelder

- Unterstützung der Schulen bei der Implementierung von Präventionsprogrammen und bei der Vernetzung Mitwirkung in Regionalen Arbeitskreisen (RAK)
- Fortbildungen für Lehrkräfte zur Gewalt- und Suchtprävention
- Durchführung von Pädagogischen Tagen, Elternabende, -vorträge, -seminare in Zusammenarbeit mit Schule
- Beratung von Schulen
- Kontaktvermittlung
- Zusammenführen von Initiativen
- Zusammenarbeit mit weiteren schulischen Beraterinnen und Beratern

Folie 13.

Außerschulische Partner der Prävention an Schulen



Folie 14.

Für eine nachhaltige
Präventionsarbeit
an der Schule gilt...



***Das Gras wächst nicht schneller,
wenn man daran zieht!***

Baden-Württemberg
Ministerium für Kultus, Jugend und Sport

Vielen Dank für´s Zuhören!


Baden-Württemberg
Ministerium für Kultus, Jugend und Sport



Holger Heckmann

Polizeioberkommissar
Leiter Verkehrserziehung
Polizeidirektion Heidelberg



Quelle: D. Burkhardt, Medienzentrum HD

Praktische Erfahrungen in der Verkehrssicherheitsarbeit bei der Polizeidirektion Heidelberg

Verkehrserziehung – das unbekannte Wesen. Von den Kollegen belächelt, wird dann gern die Frage gestellt: „Was macht ihr denn überhaupt?“. Im Folgenden soll hier die Tätigkeit der Verkehrserziehung ein wenig beleuchtet werden.

ENTWICKLUNG

Im Laufe der Jahre hat sich einerseits die Kriminalprävention, andererseits die Verkehrsunfallprävention entwickelt. Wie sich gezeigt hat, sind beide Bereiche nicht voneinander zu trennen und die Übergänge sind fließend. So ergab es sich zwangsläufig, eine Stabsstelle einzurichten, welche sämtliche Präventionsaktivitäten zusammenführt.

Eine Koordinierungsstelle unter der Bezeichnung „Prävention“ fand Eingang in die Aufbauorganisation der Polizeidirektion Heidelberg. Neben diesen theoretischen Aspekten geht es nun vor allem darum, eine solche Organisationsstruktur mit Leben zu füllen. Ob und in welchem Umfang dies gelingt, liegt in erster Linie an den Menschen, die die jeweiligen

Funktionen wahrnehmen. Grundsätzlich ist festzustellen, dass die Chemie zwischen Prävention und Verkehrserziehung stimmt und Hand in Hand gearbeitet wird.

Jetzt bin ich seit knapp zwei Jahren in meiner Funktion als Leiter der Verkehrserziehung (VE) tätig. Im Laufe dieser Zeit hat sich eine sehr enge und gute Zusammenarbeit entwickelt. Gerade bei der Planung und Durchführung von Projekten findet man hier immer kompetente Ansprechpartner. Dafür möchte ich mich an dieser Stelle bei meinen Präventionern, Patricia Wickert, Reiner Greulich und Günter Bubenitschek bedanken.

ORGANISATION

Doch nun zum organisatorischen Aufbau der Verkehrserziehung und ihrem Aufgabenbereich.

Organisatorisch ist die Verkehrserziehung ein Teil der Verkehrspolizei welche der Polizeidirektion (PD) angegliedert ist. Elf Kollegen und zwei Kolleginnen verrichten ihren Dienst bei der Verkehrserziehung. Der Zuständigkeitsbereich der Verkehrserziehung erstreckt sich über den gesamten PD-Bereich. Dieser recht große Bereich ist wiederum in fünf Teilgebiete untergliedert, in welchem jeweils zwei Kollegen als Ansprechpartner für alle verkehrserzieherische Belange fungieren. Dies sind im Einzelnen im Bereich Sinsheim die Polizeibeamten Detlev Bruhs und Paul Hotz, im Bereich Wiesloch Dietmar Hassfeld und Hubert Epp, im Bereich Weinheim Klaus Holfelder und Thomas Jäck, im Bereich Schwetzingen Hockenheim die Kollegin Kyra Schaefer und Hans-Peter Kövilein. Für das Stadtgebiet Heidelberg sind schließlich Bruno Bopp, Michael Pfeiffer, Jürgen Conte und die sich derzeit im Erziehungsurlaub befindliche Monika Schlierenkamp zuständig.

AUFGABEN DER VERKEHRSERZIEHUNG

Es ist eine sehr verantwortungsvolle Aufgabe Kinder und Jugendliche auf ihrem Weg in die Erwachsenenwelt begleiten zu dürfen. Doch mit großer Sorge richten wir Erwachsenen unseren Blick in Richtung der Jugend von heute. In diesem Zusammenhang bin ich auf einige interessante Zitate gestoßen:

Diese heutige Jugend ist von Grund auf verdorben, sie ist böse, gottlos und faul. Sie wird nie wieder so sein wie die Jugend vorher, und es wird ihr niemals gelingen, unsere Kultur zu erhalten (Babylon, etwa 5000 Jahre alt).

„Unsere Jugend ist heruntergekommen und zuchtlos. Die jungen Leute hören nicht mehr auf ihre Eltern. Das Ende der Welt ist nahe“ (Keilschrifttext aus Ur, Chaldäa, um 2000 vor Christus).

„Die Jugend von heute liebt den Luxus, hat schlechte Manieren und verachtet die Autorität. Sie widersprechen ihren Eltern, legen die Beine übereinander und tyrannisieren ihre Lehrer“ (Sokrates, gr. Philosoph, 470-399 v.Chr.).

„... auf ihrem Höhepunkt kennt die Jugend nur die Verschwendung, ist leidenschaftlich dem Tanze ergeben und bedarf somit wirklich eines Zügels. Wer nicht dieses Alter nachdrücklich unter seiner Aufsicht hält, gibt unmerklich der Torheit die beste Gelegenheit zu bösen Streichen... Zu denen gehören Unmäßigkeit im Essen, sich vergreifen am Geld des Vaters, Würfelspiel, Schmauserein, Saufgelage, Liebeshändel mit jungen Mädchen, Schändung

verheirateter Frauen.“ Dieses Zitat stammt von Plutarch (griechischer Schriftsteller 45 – 125) der als einziger noch einen Lösungsansatz anbietet: Er empfiehlt als Erziehungsmaßnahme *„Hoffnung auf Ehre und Furcht vor Strafe ... Diejenigen aber, die ... gegen alle tadelnden Vorstellungen taub sind, muss man durch das Joch der Ehe zu fesseln versuchen.“*

Wie ein roter Faden zieht sich durch alle Zeitalter die Furcht der Erwachsenen dass die nachfolgende Jugend völlig verkommt. Woran das liegt, vermag ich nicht zu sagen. Einen möglichen Lösungsansatz bietet hier Salvador Dali, der gesagt hat *“Das größte Übel der heutigen Jugend besteht darin, dass man nicht mehr dazugehört.“*

Es wiederholt sich also immer wieder. Die Generation der Erwachsenen hält nichts von der nachfolgenden Jugend. Deshalb denke ich, dass es bei der Zusammenarbeit Kindern und Jugendlichen wichtig ist, dass man sich selbst mal den Spiegel vorhält und sich daran zurückerinnert: Waren wir nicht genau so?

Die Grundsätze der Verkehrsunfallprävention und damit die Kernaufgaben der Verkehrserziehung werden in der Verwaltungsvorschrift-Verkehrssicherheitsarbeit (VwV-VkSA) vom 19. Dezember 2006 Az.: 3-1132.0/68 unter dem Gliederungspunkt 3 „Verkehrsprävention“ beschrieben. Darin heißt es:

„Sie (die Verkehrssicherheitsarbeit) muss darauf ausgerichtet sein, über die komplexen Zusammenhänge des Straßenverkehrs zu informieren, Kenntnisse über die Verkehrsvorschriften zu vermitteln und über Unfallgefahren aufzuklären.“ Außerdem wird festgelegt, dass sich *„die Präventionsmaßnahmen ... nach Inhalten und Schwerpunkten an altersgruppen- und verkehrsteilnahmespezifischen Erfordernissen auszurichten“* haben. Neben der exakten Definition jeder einzelnen Zielgruppe werden für diese die jeweiligen konkreten Ziele bzw. thematischen Schwerpunkte ebenso benannt wie mögliche Kooperationspartner, die zu einer Zielerreichung aktiv beitragen können und sollen.

Durch diese Beschreibung sowie die ergänzenden Vorgaben der Verwaltungsvorschrift Radfahrausbildung vom 10. September 2001 Az. 3-1132.2/28 zeichnet sich ab, dass der eigentliche Arbeitsschwerpunkt der Verkehrserzieher in Baden-Württemberg auf den Themen Radfahrausbildung und Schulwegsicherheit im Vor- und Grundschulbereich liegt.

RADFAHRAUSBILDUNG und SCHULWEGSICHERHEIT

Ca. 7000 Grundschul Kinder der vierten Klassen durchlaufen jährlich eine 10 Unterrichtseinheiten umfassende Radfahrausbildung. Die Planung, Koordination und Durchführung der Radfahrausbildung nimmt einen Großteil der zur Verfügung stehenden personellen Ressourcen in Anspruch.

Ein weiterer Schwerpunkt stellt die Arbeit im Bezug auf die Schulwegsicherheit dar. Ca. 7000 Vorschulkinder und Erstklässler werden jährlich auf ihren Schulweg vorbereitet. Wie anspruchsvoll gerade die Arbeit im Kindergartenbereich ist, kann wohl nur jemand nachvollziehen, der schon einmal in einer solchen Gruppe einen Unterricht gemacht hat.

In einem zweistündigen Programm wird u. a. besprochen, woran man einen Polizisten erkennt, wie man sich verhält, wenn man sich verlaufen hat, niemals mit jemandem mit zu gehen ohne dass die Eltern Bescheid wissen, das Anschnallen im Auto und schließlich das richtige Verhalten auf dem Schulweg. Um hier nachhaltige Lernerfolge zu erzielen, greifen die Kollegen tief in die Trickkiste. Gespräche, Wimmelbildbetrachtungen, Handpuppenspiele, Theater-Aufführungen wie z.B. „Das kleine Zebra“, Zaubertricks bis hin zu praktischen Übungen im Straßenverkehr, um nur einiges zu nennen.

FAHRANFÄNGER und SENIORENARBEIT

Darüber hinaus werden im Rahmen der personellen Möglichkeiten Unterrichte an weiterführenden Schulen mit der Zielrichtung der Sensibilisierung von Fahranfängern im Hinblick auf die Hauptunfallursachen, Alkohol- und Drogeninformationsveranstaltungen, geleistet. Die Arbeit mit Senioren ist ebenfalls ein wichtiges Thema im Bereich der Verkehrssicherheit. Gerade in diesem Bereich wird ein neues Programm „Sicher fit unterwegs“ umgesetzt. Diese ständig wachsende Gruppe der Menschen im zunehmenden Erwachsenenalter bietet ein nahezu unerschöpfliches Betätigungsfeld und führt mir hier jedoch meine personellen Ressourcen vor Augen.

PROJEKTBEGLEITUNG

Zusätzliche Herausforderungen werden in der Durchführung und Unterstützung einzelner Projekte gesehen. Sei dies FreD – Frühintervention bei erstauffälligen Drogenkonsumenten, Berufsvorbereitende Bildungsmaßnahmen (BvB) der Agentur für Arbeit oder auch die Unterstützung städtischer Projekte mit dem Agenda-Büro der Stadt Heidelberg.

Letztes Jahr stand Frau Dr. Hoge hier und berichtete über die durchgeführte BvB-Maßnahme. Auch im Rahmen dieser Maßnahme wurden zwei Module der Gesamtveranstaltung von der Verkehrserziehung zum Thema Alkohol und Drogen durchgeführt. Auch einige andere Projekte neben der vorgenannten Veranstaltung wurden durch Frau Dr. Hoge begleitet. Dies nahm ich zum Anlass Frau Dr. Hoge um eine grobe Einschätzung der Wertigkeit der Arbeit der Verkehrserziehung zu bitten. Hier einige Auszüge eines Schreibens:

„Letzte Woche hatten wir die Verkehrserziehung in unserem Projekt. Didaktisch und von den Inhalten her... war das Ganze absolut grandios. Allerdings haben die beiden Polizisten über die eigentlichen Ziele hinaus noch ein anderes, weit wichtigeres Ziel erreicht und hier eine ganz eigene Methode eingesetzt und damit einen Lösungsansatz für ein offenes Problem geboten. Hier meine ich die Selbstverantwortung. ... Eure beiden Polizisten haben es nun geschafft, durch das Simulieren einer Situation die Selbstverantwortung herauszufordern.“

In verschiedenen Evaluationen kommt Frau Dr. Hoge zu dem Ergebnis, dass es durch die verkehrserzieherischen Unterrichtselemente zu positiven Verhaltensänderungen sowie einer allgemein positiveren Werthaltung unter den Gruppenteilnehmern kam. Nicht unerwähnt möchte ich die Aussage unseres Polizeidirektors Herrn Klein lassen, der bei der Präsentation des Ergebnisberichts der Arbeitsgruppe Verkehrspolizei, welche die vorhandenen Strukturen der Verkehrspolizei analysierte, im Bezug auf die Verkehrserziehung von einem „Diamanten“ sprach und die gute Arbeit würdigte. Doch wie sieht diese Arbeit tatsächlich aus? Ich möchte Ihnen hier einige praktische Elemente unserer Arbeit vorstellen.

PRAXISBEISPIELE - HANDPUPPE

Im Bereich der Kindergartenarbeit werden Handpuppen eingesetzt. Wie sich anschaulich demonstrieren ließ, werden diese als eigenständige Persönlichkeiten gesehen – der Puppenspieler tritt in den Hintergrund. Hierbei handelt es sich um ein sehr gutes Instrument um mit den Kindern in Kontakt zu kommen und Berührungssängste abzubauen.

„SELBSTEINSCHÄTZUNG“

Gerade im Bereich bei der Arbeit mit Jugendlichen geht es um das Thema „Selbsteinschätzung“. Was kann ich, wie gut bin ich. Fragen, bei denen man sich selbst gerne belügt. Die Fragen im Bezug auf den Straßenverkehr „Wie gut beherrsche ich mein Fahrzeug, wie groß muss der Abstand zum Vorausfahrenden sein, welche Geschwindigkeiten habe ich noch Griff“, sind dabei sehr wichtig. Es sind Fragen, welche mit einer realistischen Selbsteinschätzung zusammenhängen. Sehr schnell hat man sich hier überschätzt und muss dann mit den Folgen klarkommen.

RAUSCHERFAHRUNGEN

Neben einem Reaktionstest, welcher die Zusammenhänge und die Auswirkungen der Reaktionszeit und Geschwindigkeit auf den Brems- und Anhalteweg und damit die Vermeidbarkeit von Unfällen verdeutlicht, standen Rauschbrillen zur Verfügung. Diese simulieren die Auswirkungen von Alkohol und Drogen auf unser Wahrnehmungsvermögen. Des Weiteren kann der Einsatz von „biochemisch verändertem Waldmeister“ – in Form eines Selbstversuchs zum Tragen kommen. Hier sollen die Teilnehmer zur Einnahme einer „legalen Droge“ überredet werden. Im Rahmen verschiedener Projekte wurde dies mit jungen Erwachsenen in ähnlicher Form durchgeführt. Zu guter Letzt der neue Fahrsimulator des BADS, an welchem sich im Rahmen einer Alkoholsimulation die Auswirkung von Alkohol auf das Reaktionsverhalten und die optische Wahrnehmung beim Fahren eines Kraftfahrzeugs sehr plastisch darstellen lässt.

Auf die Beobachtungen und Ergebnisse möchte ich an dieser Stelle eingehen. Es gab einige wenige, die die Tablette sofort und ohne nachzudenken in den Mund nahmen. Bei einigen stellte sich die Frage, ob man dem Gegenüber vertrauen kann, was denn in der Pille drin sei und wieder andere meinten, dass sie niemals etwas einwerfen würden. Die Zweifler unter den Probanden werden dahingehend unter Druck gesetzt, indem darauf hingewiesen wird, dass ein Polizeibeamter doch absolut vertrauenswürdig sei. Dies führte in aller Regel zu Diskussionen. Abschließend stellt sich die Frage, ob man dieses Misstrauen auch völlig fremden Personen entgegenbringt, welche einem in der Diskothek irgendeine Pille anbieten.

RESUMÉE

Jeder hat die Wahl. Wie sich der Einzelne entscheidet, liegt einzig und allein bei ihm selbst. Natürlich spielen auch Gruppendynamik, Gruppenzugehörigkeit und andere Aspekte eine wichtige Rolle. Doch hat jeder Einzelne, ungeachtet dessen, welche Mechanismen wirkten und wie man sich entschieden hat, mit den Folgen seiner Wahl zu leben. Ziel ist es, die Jugendlichen zum Nachdenken zu bringen. Nicht mit erhobenem Zeigefinger und mit Zwang. Es geht darum, Informationen zu vermitteln und Handlungsalternativen aufzuzeigen. Es geht aber auch um Glaubwürdigkeit. Glaubwürdig auftreten kann ich nur dann, wenn ich an das, was ich vermitteln will, auch selbst glaube.

Doch wie sieht der Alltag aus? Regeln, insbesondere Verkehrsregeln, gelten für alle, nur nicht für mich. Ist es nicht Merkmal unserer Erwachsenenwelt, dass jeder seine Regeln selbst interpretiert und festlegt, welche Regeln in der jeweiligen Situation gerade Gültigkeit haben. Wie soll ich einem Kind vermitteln, wie wichtig Regeln für das Zusammenleben in

einer Gemeinschaft sind, wenn wir Erwachsenen genau das Gegenteil vorleben? Dazu noch ein kleines Beispiel. Nach der Abfrage, wer von den anwesenden selbst Kinder hat und darauf achtet, dass die Kinder beim Rad fahren auch den Helm tragen, wird die Frage in den Raum gestellt, wer denn selbst auch einen Helm beim Radfahren trägt. Hier zeigt sich, dass wir oftmals Dinge von unseren Kindern verlangen, wozu wir Erwachsenen oft selbst nicht bereit sind. Gerade in diesen Bereichen sind wir Erwachsenen als glaubwürdige Vorbilder gefragt.

Das waren nun einige Beispiele, mit welchen Methoden wir in den unterschiedlichen Zielgruppen arbeiten.

KOSTEN

Präventionsarbeit ist auch immer mit Kosten verbunden. Gerade in Zeiten knapper Ressourcen ein interessantes Thema. So ist es nach wie vor möglich, sämtliche Arbeitsmaterialien für die Radfahrausbildung kostenlos allen Schulen zur Verfügung zu stellen. Für Kindergärten stehen Mal- und Bastelbücher zur Verfügung. Zu den verschiedensten Themen gibt es Broschüren und Flyer.

Dies ist alles nur dank starker Partner möglich. Für uns als Verkehrserzieher ist hier wohl zu allererst die Verkehrswacht zu nennen. Neben der Beschaffung der Arbeitsmaterialien für die Radfahrausbildung und die Kindergartenarbeit werden durch die Verkehrswachten auch Fahrzeuge zur Verfügung gestellt, welche als mobile Jugendverkehrsschulen eingesetzt werden.

Aktuell ist die Neugestaltung der Unterrichtsräume im Bereich der Jugendverkehrsschule Wiesloch mit einem Investitionsrahmen von ca. 100 000.- Euro ein großes Thema. Während in früheren Jahren, dank großzügiger Bußgeldzuweisungen, ein solches Projekt relativ problemlos zu realisieren war, bereitet es heute größte Schwierigkeiten bis eine neue Jugendverkehrsschule in Betrieb ist. Nur dank materieller Unterstützung durch die Verkehrswachten, welche sich durch Mitgliedsbeiträge und Spenden finanzieren, ist verkehrserzieherisches Arbeiten durch die Polizei erst möglich.

Als weitere Kooperationspartner sind der Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr (BADs), die Unfallkasse Baden-Württemberg, der ADAC, die Städte und Gemeinden sowie das Landratsamt zu nennen. Mit allen Kooperationspartnern ist eine intensive und persönliche Kontaktpflege erforderlich, um eine effektive und effiziente Arbeit zu gewährleisten.

Ganz besonderer Dank gebührt hier zum einen dem Team der Verkehrserziehung für seinen unermüdlichen Einsatz, zum anderen aber auch den jeweiligen Vorgesetzten, Leitenden Kriminaldirektor Herrn Fuchs, Polizeidirektor Herr Klein, Polizeidirektor Herr Bühler, Polizeidirektor Herr Himmelhan sowie dem Leiter der Verkehrspolizei, Herr Polizeioberkommissar Laub. Diese haben es ermöglicht, auch in Zeiten knapper Personalressourcen, die Arbeit der Verkehrserziehung auf diesem hohen Level weiterführen zu können – verbunden damit natürlich die Hoffnung, dass dieser Level auch in Zukunft gehalten werden kann.



Kriminalitätsbekämpfung

Dokumentation der Fachtagung vom 14.04.2011

Knappe
RESSOURCEN
- (k)ein Hindernis für die
VERNETZTE
PRÄVENTIONSARBEIT



Prävention



Quelle: D. Burkhardt, Medienzentrum HD

Teilnehmer (von links nach rechts): Dr. Philipp Y. Herzberg, Ltd. KD Bernd Fuchs, POK Holger Heckmann , Manfred Fritz (Moderation), Viktoria Darkashly, Viola Rückert, Dipl.-Päd. Günther Gugel

ZUSAMMENFASSUNG DER PODIUMSDISKUSSION MIT DEN REFERENTEN

Fritz:

Wir haben nun im Vorfeld viel über die Gewaltprävention an Schulen gesprochen, deshalb lassen Sie uns die Podiumsdiskussion mit dem Thema Gewaltprävention im Verkehr beginnen.

Ich stelle die Frage an den Experten. Herr Herzberg, gibt es die sanfte, aggressionsfreie Mobilität? Kann man das Verhalten im Verkehr erwarten? Gibt es unterschiedliches Verhalten in den Ländern oder ist das ein allgemeines Phänomen?

Herzberg:

In Skandinavien ist das nicht bekannt. Wenn dann eher in Finnland als in Norwegen und Schweden. Von der Bevölkerung wird ein entsprechendes Verhalten wahrgenommen und nach Möglichkeiten gesucht damit umzugehen / dem entgegen zu treten.

Früher hat man Grenzen eher wahrgenommen. Es gab noch eine Moral, die heute nicht mehr so gegeben ist. Heute tritt die Persönlichkeit in den Vordergrund. Man zeigt eine Reaktion, auf die nicht selten Aggression auf das Gegenüber folgt. Das ist auch ein kognitives Verhalten. Es wird abgeschätzt was passiert und wie weit kann man gehen bis der gewünschte Erfolg eintritt? Dabei spielen auch gruppensdynamische Vorgänge eine Rolle: „Was machen die anderen?“

Fritz:

Wenn ich das ergänzen darf: Es spielt also weniger das Temperament eine Rolle, sondern die Erziehung bzw. die erfahrenen Strafen.

Herzberg:

Es gibt keinen Freibrief für ein aggressives Verhalten. Es ist immer ein Zusammenspiel von Umfeld und Persönlichkeit. Man trifft die Entscheidung zur eigenen Verhaltensweise und muss dafür auch die Verantwortung tragen.

Gugel:

Es gibt doch auch verschiedene Macharten von Autos. Ich meine die Ausstattung und das Styling etc. Gibt es diesbezüglich Unterschiede?

Herzberg:

Es gibt bestimmte Autofirmen, die den Stil aggressiv wirken lassen wollen. Es ist aber bisher eher eine Hypothese, dass diese Modelle ein entsprechendes Verhalten ableiten oder vermuten lassen.

Fritz:

Herr Fuchs, lassen Sie uns darüber diskutieren, ob die Fahrerlaubnis auch als ein Hebel der Erziehungselemente herangezogen werden kann; vielleicht der Führerschein auf Probe?

Fuchs:

Sicherlich meinen Sie die „Gelbe Karte Führerschein“. Es ist bekannt, dass wer sich sonst aggressiv verhält, sich auch im Straßenverkehr aggressiv zeigt. Wer regelmäßig mit Regelverstößen von sich reden macht, die in Verbindung mit Alkoholkonsum und Gewaltbereitschaft einhergehen, bei dem besteht somit die Möglichkeit einer erzieherischen Maßnahme bei Erstverstößen. Der Hinweis mit der „Gelbe Karte Führerschein“ soll verdeutlichen, dass wir (die Polizei) aufpassen. Es ist dabei nicht an ein weiteres Stigma gedacht! Dennoch wird es für einige wenige der jungen Erwachsenen als erzieherische Möglichkeit gesehen.

Herr Herzberg, ich möchte Ihnen eine Frage stellen. Derjenige, der in der Heidelberger Altstadt mit seinem Alkoholkonsum und seiner Gewaltbereitschaft auffällt, ist bei diesem mit aggressivem Fahrverhalten zurechnen?

Herzberg:

Die Ergebnisse solcher Untersuchungen haben gezeigt, dass es diesen Zusammenhang gibt. Die Fahrerlaubnis ist ein Erwachsenen-Status-Symbol. Für Regelresistente Personen kann die Wegnahme der Fahrerlaubnis durch aus eine Möglichkeit sein.

Fritz:

In den USA wird dies sehr erfolgreich angewandt.

Fuchs:

In der Bundesrepublik gibt es auch den Führerschein auf Probe und auch ab 17 Jahren. Dabei wird auf die Mündigkeit der Personen vertraut. Dennoch muss es bei Verstößen Sanktionen geben. Persönlichkeitsbedingt und in Verbindung mit den Situationsansätzen wird es immer Tatgelegenheiten geben; das ist auch im Straßenverkehr so.

Fritz:

Die Strafe muss auf den Fuß folgen – gerade bei Jugendlichen.

Wie ist es, wenn ein Rechtsanwalt wegen dem eigenen Verstoß dem Überfahren einer roten Ampel in Berufung geht!?

Fuchs:

Der Rechtsweg ist für alle offen. Allerdings ist hier die Vorbildfunktion sehr fraglich. Insgesamt muss betont werden, dass Sanktionen zeitnah sein, aber nicht zwingend eine Schwere darstellen müssen.

Fritz:

Herr Heckmann, wie machen Sie das bei den Kindern? Kommt da der erhobene Zeigefinger zum Einsatz?

Heckmann:

Kinder können das nicht verstehen, was Erwachsene sagen, aber dann nicht auch tun. Kinder sind einfach nur ehrlich.

Fritz:

Kinder nehmen das an, was man ihnen zeigt?

Heckmann:

Kinder brauchen Vorbilder!

Fritz:

Meine Frage geht an das Kultusministerium. Werden die Kosten bzgl. Copyright von „Olweus“ gescheut?

Rückert:

Wir haben den Auftrag des Landtages die Konzeptionsgruppe zu begleiten. So wie wir es vorgestellt haben, hat es sich aus der Praxis entwickelt.

Publikum:

Ich würde mir wünschen, dass Sie bei Ihren Vorträgen nicht mit dem Namen „Olweus“ arbeiten, weil dies irreführend ist. Ein Präventionskonzept, das in allen Schulen allgemein bekannt und gewollt ist, das nicht von „Olweus“ ist, sollte nicht mit dessen Namen arbeiten!

Darkashly:

Wir sollten nach „Olweus“ entwickeln. Aber für diese Konzeption gibt es noch keinen eigenen Namen.

Publikum:

Ich möchte anmerken, dass der Landtag beschlossen hat, dass das „Olweus“-Konzept kommen soll und jetzt ist es nicht so? Die Präventionsbeauftragten sollten das Konzept des Kultusministeriums nach „Olweus“ angehen!

Darkashly:

Jährliche Ausbildungen zu Konfliktmanagement etc. sollen auch beratend wirken und es sollen auch Programme bewertet werden. In der Anforderung lernen und leben, da natürlich an den unterschiedlichen Schulen bereits diverse Programme laufen. In der Konzeptionsgruppe wurden diverse Argumente gegenübergestellt. Es gab eine Ist-Stand-Erhebung. Den unterschiedlichen Schultypen und der häufigen Eigenständigkeit der Schulen wurde bei der Konzeptionsentwicklung Rechnung getragen.

Fuchs:

Meine Anmerkung dazu: Die Kommission nach dem Amoklauf in Winnenden benannte in deren Konzept konkret das „Olweus“-Programm. Dann sollte auch Mut vorhanden sein, das Bewährte anzuwenden.

Ich erinnere an Herrn Dr. Haffner und Frau Jantzer, die das „Olweus“-Programm im Rhein-Neckar-Kreis auf die Wirkungsmöglichkeit in der BRD überprüfen möchten. Auch das Projekt „Herausforderung Gewalt“ läuft mit einheitlichen Standards an den Schulen. Das muss der Weg sein.

Rückert:

Deshalb ist der Name „landesweites Präventionskonzept“ gedacht.

Publikum:

Lehrer müssen mit mehrfach gewalttätigen Schülern arbeiten. Wie kann denen geholfen werden?

Publikum:

Ich möchte anmerken, dass ich bei der Konzeptionsgruppe dabei war, wie viele andere von der Basis. Allen war die Anlehnung an „Olweus“ wichtig. Da waren Präventionsberater mit entsprechender Grunderfahrung aus den Schulen.

Publikum:

Wo gibt es das Konzept zum Herunterzuladen?

Darkashly:

Es wird derzeit vollständig erarbeitet und geht dann an die ersten Schulen und hoffen, dass sie arbeitsfähig sind. Es wird derzeit in verschiedenen Formen ausgearbeitet.

Rückert:

Wir werden es bei der nächsten Jahrestagung des Kultusministeriums vorstellen.

Gugel:

Mir scheint, dass wissenschaftliche Begleitung in Ihrem Projekt noch nicht richtig angedacht oder vorgesehen ist. Das wäre eine vergebene Chance.

Rückert:

Darüber besteht noch keine Einigung wie das ausgerichtet sein soll. Das hängt auch von dem bevorstehenden politischen Wechsel der Landesregierung ab.

Publikum:

Ich hoffe, dass das gelingt, denn das macht doch nur vorher einen Sinn! Danach ist doch keine gültige Aussage mehr möglich.

Fritz:

Der politische Wechsel der Landesregierung in Baden-Württemberg wird erwartet. Wir sind gespannt wie es weitergeht. In Heidelberg wird man den möglichen guten Kontakt zum Kultusministerium sicherlich nutzen.

Fuchs:

Ich danke der Moderation, dem Podium und dem Publikum für die Beiträge innerhalb der diesjährigen Fachtagung.

Sie erhielten Einblicke in die Verkehrserziehung und spürten die Zufriedenheit in dieser Arbeit. Für unsere Kinder ist dies ein sehr positiver Erstkontakt mit der Polizei, der sie für die Zukunft prägen wird.

Herr Fritz, zurückliegend wurden Sie für Ihre Verdienste der vergangenen Fachtagungen zum Ehren-Kommissar ernannt. Nun ist es an der Zeit Ihre Beförderung – ohne einer Belastung des Haushaltes, auszusprechen. Ich ernenne Sie zum Ehren-Hauptkommissar. Das allerdings nicht ganz uneigennützig, da Sie so für die künftigen Fachtagungen in meiner Dienstzeit weiter als Moderator zur Verfügung stehen.



Kriminalitätsbekämpfung

Dokumentation der Fachtagung vom 14.04.2011

Knappe
RESSOURCEN
- (k)ein Hindernis für die
VERNETZTE
PRÄVENTIONSARBEIT



Prävention

Presse-Spiegel

Gewalt und Straßenverkehr

Fachtagung der Polizei

RNZ. Wer sich mit Gewalt beschäftigt, stößt mitunter auf verblüffende Zusammenhänge: Kinder zu lehren, Verantwortung für ihr Handeln im Straßenverkehr zu übernehmen und Regeln zu beachten, beugt beispielsweise späterer Kriminalität vor. Umgekehrt gilt: Wer in der Schule mies gemobbt wurde, mutiert später oft zu einem regelrechten Rüpel im Straßenverkehr. Solche Zusammenhänge will die Fachtagung der Polizei Heidelberg unter dem Titel „Knappe Ressourcen – (k)ein Hindernis für die vernetzte Präventionsarbeit“ am Donnerstag, 14. April, von 8.30 bis 16.30 Uhr, im Lehrsaal der Polizeidirektion, Römerstraße 2 bis 4, beleuchten.

Noch 30 Plätze frei

Mit Hilfe profilierter Experten wie Professor Philipp Y. Herzberg aus Hamburg, der die neueste Forschung über Aggressivität junger Menschen im Straßenverkehr vorstellt, oder Günther Gugel vom Institut für Friedenspädagogik Tübingen, der Konzepte schulischer Gewaltprävention präsentiert, soll gezeigt werden, wie es gelingen kann, dass „knappe Ressourcen kein Hindernis für vernetzte Präventionsarbeit“ sind. Gugel wird überdies am Beispiel der Amokläufe von Winnenden und Wendlingen und dem damals verabschiedeten Programm zur flächendeckenden Gewaltprävention an den Schulen in Baden-Württemberg zeigen, wie Konzepte gestrickt sein müssen, damit sie auch wirken.

Viola Rückert und Viktoria Darkashly aus dem Kultusministerium Baden-Württemberg werden darlegen, wie sie die Rahmenbedingungen zur Vorbeugung von Mobbing und Gewalt in der Schule abstecken möchten. Anschließend schildert der Leiter der Verkehrserziehung bei der Polizeidirektion Heidelberg, Holger Heckmann, praktische Erfahrungen aus der Verkehrssicherheitsarbeit mit Kindern und Jugendlichen. Den Abschluss bildet dann die Podiumsdiskussion, die der ehemalige RNZ-Chefredakteur Manfred Fritz moderiert. Die Tagung richtet sich gezielt an die Multiplikatoren der verschiedensten Fachbereiche. Es sind noch 30 Plätze frei.

Info: Anmeldung unter Telefon 06221/ 991247 oder per E-Mail: heidelberg.pd.praevention@polizei.bwl.de.

Wer in der Schule mobben kann ...

... der wird später oft zum Straßenrüpel – Fachtagung der Polizeidirektion Heidelberg geht an die Ursachen von Gewalt

Von Kirsten Baumbusch

Wer sich mit Gewalt beschäftigt, stößt mitunter auf verblüffende Zusammenhänge. Kindern beizubringen, Verantwortung für ihr Verhalten im Verkehr zu übernehmen, beugt beispielsweise später Kriminalität vor. Umgekehrt gilt: Wer in der Schule mobben konnte, mutiert später oft zu einem rücksichtslosen Straßenrüpel. Mit Hilfe profilierter Profis wie dem Hamburger Psychologieprofessor Philipp Herzberg oder Günther Gugel vom Tübinger Institut für Friedenspädagogik lotete die Polizeidirektion Heidelberg im Zuge ihrer 11. Fachtagung aus, wie auch in Zeiten rarer Ressourcen der Gewalt gezielt Einhalt geboten werden kann.

„Alleingänge ohne Vernetzung haben keine Zukunft“, so Leitender Kriminaldirektor Bernd Fuchs. Aufbauend auf die letztjährige Konferenz, sollte es auch dieses Jahr um die Vorbeugung von Gewalt

und die Entwicklung einer Friedenskultur gehen. Einfach ist das nicht. Umso wichtiger sei es, so Moderator Manfred Fritz, Kompetenzen zu bündeln und zu wissen, wie alles zusammenhänge.

Solchen Phänomenen auf der Spur ist Prof. Herzberg. Der Psychologe forscht über Zusammenhänge von Aggressivität im Straßenverkehr und Gewaltdelikten. Rücksichtslosigkeit und brutaler Fahrstil seien neben Alkohol am Steuer häufigster Grund für den Führerscheinentzug. Entscheidender ist aber, ob jemand von Kindesbeinen an dazu neigt, Ärger ungehemmt auszuleben. Indes, so machte Herzberg Hoffnung, es gibt durchaus Möglichkeiten der Vorbeugung und Therapie, damit diese Menschen den Wagen nicht weiterhin als Waffe gebrauchen.

„Wenn Gewaltprävention an Schulen gelingen soll“, so der Diplom-Pädagoge Günther Gugel, gehöre dazu neben einer genauen Analyse des Problems, dass die-

ses früh und auf mehreren Ebenen angegangen und die Methode auf ihre Wirksamkeit überprüft werde. „Entscheidend ist, dass bei Gewalt nicht weggeschaut wird“, so der Tübinger. „Wir müssen bei den Problemen ansetzen, die Kinder und Jugendliche haben, nicht bei denen, die sie machen“. Er hat herausgefunden, dass es auch regelrechte Schutzfaktoren gibt, die Menschen stabil machen. In diese Richtung ein „Schulethos“ zu entwickeln, das ist seiner Ansicht nach die beste Prävention überhaupt.

„Das Gras wächst nicht schneller, wenn man daran zieht“, so das Motto, mit dem Viola Rückert und Viktoria Darkschly vom Kultusministerium Baden-Württemberg ihren Vortrag über „Schulische Handlungsfelder und Rahmenbedingungen der Prävention“ ihres Arbeitgebers beschrieben hatte. Deutlich wurde, dass es durchaus dicke Bretter sind, die gebohrt werden, wenn die Konsequenz

aus dem Amoklauf von Winnenden und Wendlingen gezogen werden sollen. Es wird Jahre gehen, bis ein Präventionsprogramm flächendeckend umgesetzt ist.

Prävention zum Anfassern gab es zum Abschluss vom Leiter der Verkehrserziehung der Polizeidirektion, Holger Heckmann. Mehr als 7000 Viertklässler durchlaufen jährlich die Verkehrsschule seines Teams mit elf Kolleginnen und Kollegen.

„Wir greifen zu Zaubertricks, Theater, bis hin zu praktischen Übungen“, sagt der Polizist aus Passion. Regeln zu beachten, weil sie für sinnvoll für die Gemeinschaft sind, dass ist sein Thema, bei dem er auch die Erwachsenen in die Pflicht nimmt. Ob Mobiltelefon am Steuer oder Fahrradhelm, allzuoft werden den Jüngeren nämlich Regeln gegeben, die selbst nicht beachtet werden. „Fatal“, so Heckmanns Fazit, „denn Vorleben ist das Wichtigste für die Glaubwürdigkeit und damit auch für die Gewaltprävention“.

Verkehrsdrowdys haben oft Gewalterfahrungen

Warum rücksichtslose Straßennüpel oft auch mit dem Gesetz in Konflikt geraten – Fachtagung der Polizeidirektion Heidelberg

Von Kirsten Baumbusch

Wer sich mit Gewalt beschäftigt, stößt mitunter auf verblüffende Zusammenhänge. Wer in der Schule mies gemobbt wurde oder mobben konnte, mutiert später oft zu einem rücksichtslosen Straßennüpel. Mit Hilfe profilierter Experten wie dem Hamburger Psychologieprofessor Philipp Herzberg oder Günther Gugel vom Tübinger Institut für Friedenspädagogik lotete die Polizeidirektion Heidelberg bei ihrer diesjährigen interdisziplinären



Fachtagung aus, wie auch in Zeiten rarer Ressourcen der Gewalt gezielt Einhalt geboten werden kann. Auch wenn die absolute Zahl der Kriminalitätsdelikte rückläufig ist, die Zahl vor allem der Körperverletzungen, die von Jugendlichen verursacht werden, steigen massiv. Oft, so wird die Präventionsspezialisten Karl-Heinz Bartmann, Reiner Greulich und Günther Bubenitschek von der Heidelberger Polizei, sind es Mehrfachtäter. Und noch häufiger macht der Jugendarrest, in dem sie irgendwann landen, nicht unbedingt bessere Menschen aus ihnen. Im Grunde ist es dann schon zu spät. Umso wichtiger, bei den Ursachen genau hinzuschauen und Methoden zu entwickeln, die Spirale der Gewalt zu durchbrechen. Solchen Phänomenen auf der Spur ist Professor Herzberg von der Helmut-Schmidt-Universität. Der Psychologe

forscht über Zusammenhänge von Aggressivität im Straßenverkehr, Unfallgefahr und Gewaltdelikten. Auch wenn dieses Fachgebiet bislang noch wenig beachtet wurde, ist heute schon klar: Rücksichtslosigkeit und aggressiver Fahrstil sind neben Alkohol am Steuer häufigster Grund für den Führerscheinentzug in Deutschland und für Unfälle mit schweren Folgen weltweit. Klar spielen Stress, Staus, Hitze eine Rolle, aber wichtiger ist, ob jemand von Kindesbeinen an dazu neigt, Ärger unkontrolliert auszuleben und ob er Gewalt erlebt und ausgeübt hat. Begünstigt wird das alles von der Anonymität im Auto und den hohen Geschwindigkeiten, in denen sich alles abspielt. Doch, so machte Herzberg Hoffnung, es gibt Möglichkeiten der Vorbeugung und Therapie, damit

solche Menschen die Affekte besser unter Kontrolle bekommen.

Die Vorbeugung von Gewalt an Schulen ist eines der Aktionsfelder von Günther Gugel. Er arbeitet für das Tübinger Institut für Friedenspädagogik. „Wenn Gewaltprävention an Schulen gelingen soll“, so der Diplom-Pädagoge, „dann muss manches zusammenkommen“. Dazu gehört neben einer genauen Analyse des Problems, dass es auch früh und auf mehreren Ebenen angegangen wird und die Methoden auf ihre Wirksamkeit überprüft werden. „Entscheidend ist, dass bei Gewalt nicht weggeschaut wird, von nie-



Ein Autofahrer drängelt auf der Autobahn – vielleicht lebt er so seine früheren Gewalterfahrungen aus. Foto: dpa

mandem“, so der Tübinger, „sonst kann keine Friedenskultur entstehen“.

„Das Schockierende an Gewalt ist, dass sie eine der Grunderwartungen der Moderne erschüttert“, so Günther Gugel, „Gewalt kann man nicht entkommen, sondern ihr lediglich eine kulturverträgliche Form geben. Hier greift Prävention“. Er beschreibt den Diskurszyklus der Gewaltprävention. Nach einer schrecklichen Tat wie dem Amoklauf von Winnenden und Wendlingen, wird viel in den Medien berichtet, das Thema wird öffentlich, der Staat reagiert, dann folgt Ermächtigung, das Medieninteresse fällt, die Maßnahmen wirken nicht, bis wieder etwas passiert.

„In Baden-Württemberg befinden wir uns derzeit in der Phase der staatlichen Reaktion“, so Gugel trocken.

„Was brauchen Kinder, damit sie Gewalt nicht brauchen?“, das müsse geklärt werden.

Angesetzt werden solle bei den Problemen, die Kinder haben, und nicht bei denen, die sie machen. Regelmäßig gelvetzendes Verhalten sei oft Ausdruck der Anstrengung, um mit seinem Leben zu Rande zu kommen. Nicht zu unterschätzen sei in diesem Zusammenhang, warum manche stabiler mit „Schicksalsschlägen“ umgehen könnten als andere. „Diese Schutzfaktoren zu erkennen und zu aktivieren“, so der Friedenspädagoge, sei wichtig. Dazu gehören

vermutlich emotionale, stabile Beziehungen ebenso wie ein gutes Selbstwertgefühl, stabile Freundschaften, aber auch die Fähigkeit, Verantwortung zu übernehmen.

Kinder benötigen nach Ansicht des Friedenspädagogen drei Dinge, um sich in der Schule gut entwickeln zu können: Eine gute Gemeinschaft, die sie herausfordert und fördert, und eine echte demokratische Beteiligung. Dazu müssten auch Lehrkräfte kommen, die Vorbilder seien. Nur gegen Gewalt zu sein, das sei wichtig, aber dennoch zu wenig. Kriegswissenschaften haben ergeben, dass damit noch nicht die Bedingungen der Friedensfähigkeit ausgeleuchtet seien. Es gehe um die Entwicklung einer Kultur des Friedens.

Schulen brauchen eine Friedenskultur

seiner Lebensphase zu kommen. Nicht zu unterschätzen sei in diesem Zusammenhang, warum manche stabiler mit „Schicksalsschlägen“ umgehen könnten als andere. „Diese Schutzfaktoren zu erkennen und zu aktivieren“, so der Friedenspädagoge, sei wichtig. Dazu gehören

Immer schön „cool bleiben“

Ein neues Projekt zeigt Schülern Wege aus der Gewaltspirale

„Cool sein und cool bleiben“, das ist das gar nicht so einfach, wenn einen jemand anremgelt oder nachts in der Heidelberger Hauptstraße unverschämte anmacht. So gesehen wäre das Training zum Erwerb von Handlungskompetenz in Gesamtsituationen, das die Lehrerin und Therapeutin Julia Schäfer und der Anti-Aggressivitäts-Trainer Rainer Frisch anbieten, für jeden etwas. „Es wird nicht mehr, aber es wird extremer“, beschreibt Rainer Frisch die Lage, der sich junge Menschen heute gegenübersehen, „eine Ohrfeige tut es nicht mehr“. Die Hemmschwelle zur massiven Gewalt nehme ab und die Gefahr, beispielsweise Opfer von rüberischer Erpressung auf dem Schulhof zu werden, zu. „Einen Weg finden, damit es nicht eskaliert“, so Julia Schäfer, das ist es, worum es im Training geht.

Sich nicht ins Tätermagnetfeld ziehen zu lassen und dem Bauchgefühl zu vertrauen, dazu gehört Ich-Stärke. Das lässt sich ebenso üben, wie die Fähigkeit laut zu schreiben, Überraschendes zu tun und sich so in Sicherheit zu bringen.

Info: www.praevention-rhein-neckar.de

Nicht immer ist Olweus drin, wo es drauf steht

Die Heidelberger Kinder- und Jugendpsychiatrie möchte das Prinzip des Gewaltforschers umsetzen

Von Kirsten Baumbusch

Gut möglich, dass Professor Dan Olweus manchmal am liebsten „Plagiat, Plagiat“ rufen würde, wenn er sehen würde, was alles von ihm abgekupfert wird. Doch nicht nur, dass sich sein geistiges Eigentum in allen möglichen Büchern findet. Irgendwie geht es dem norwegischen Gewaltforscher mit Weltrang ein bisschen so wie vielen Markenartikelkäufern. Sie werden nachgemacht, sind dann aber von deutlich schlechterer Qualität. Vermutlich hat der Schöpfer des „berühmtesten und besten Mobbingvorbeugungsprogramms der Welt“ aber schlichtweg zu viel zu tun, um sich darum zu kümmern. Seine Zeitnot hielt ihn indes nicht davon ab, im vergangenen Jahr für ein fast übervolles Haus bei der zehnten Fachtagung zur Kriminalitätsprävention in der Heidelberger Polizeidirektion zu sorgen.

Viele haben davon die Erkenntnis mitgenommen, dass es zwar an Schulen enorm viel Anstrengung von allen Beteiligten verlangt, aber dass sich dieser Kulturwechsel langfristig lohnt.

„Das Programm ist sehr strukturiert, sehr konkret und sehr umfassend“, so Dr. Jochen Haffner, Leitender Psychiater an der Kinder- und Jugendpsychiatrie des

Heidelberger Universitätsklinikums.

„Und es ist nicht so einfach einzuführen“, fährt die Psychologin Vanessa Jantzer fort, die mit Haffner gern eine große Wissenslücke in Deutschland schließen würde, „ein Schnellschuss bringt hier nichts“. Die beiden Wissenschaftler würden gerne zunächst einmal das „Olweus Bullying Prevention Program“, das in den vergangenen Jahrzehnten in Norwegen, den USA und nun auch in Litauen an Tausende Deutsche übertragen und dann im Januar 2012 starten. „Das wäre ein Traum“, so die beiden im RNZ-Gespräch unisono.

Die Region könnte mit der Studie Deutschland zu einem Spitzenplatz in der internationalen Mobbingforschung verhelfen. Eingebettet wäre sie in viele langfristige Kooperationen der Kinder- und Jugendpsychiatrie nicht nur mit der Polizeidirektion Heidelberg, sondern auch den Schülern und dem Kultusministerium.

Das klingt einfacher, als es ist, denn Olweus legt nicht nur Wert darauf, dass auch kulturelle Aspekte des jeweiligen Landes berücksichtigt werden, das Programm müsste auch samt Materialien für Schulung und Trainerausbildung, Frägebogen für Schüler bis hin zum Hand-

buch ins Deutsche übertragen werden. Dann würde das Forscherteam das Ganze gerne an 16 zufällig ausgewählten Schulen in Heidelberg, Mannheim und dem Rhein-Neckar-Kreis ausprobieren und genau unter die Lupe nehmen, was wie umgesetzt wird und ob und wie es wirkt.

Rund 370 000 Euro für vier Jahre wären dafür notwendig. Viel Geld, das ist Jochen Haffner bewusst. Aber der promovierte Psychologe hat in den letzten Jahren eine so gravierende Zunahme von Mobbingopfern unter seinen kleinen Patienten erlebt, dass er ganz genau weiß, dass sich hier wirklich jeder Euro rechnet. Gewalt und Ausgrenzung an Schulen stellen seiner Ansicht nach eines der massivsten Probleme im Gesellschaftsraum Schule dar. „Der Leidensdruck“, so Haffner, „ist enorm“.

Rund ein Fünftel der Schülerinnen und Schüler, so neueste Forschungen, sind tagtäglich Mobbing ausgesetzt. Hält das an, können die Opfer fast die ganze Palette an psychischen Problemen entwickeln, manche leiden ein Leben lang. In Dänemark, so führt Dan Olweus gerne an, hat eine Studie ergeben, dass jedes verminderte Mobbingopfer dem Gemeinwesen 200 000 Euro spart.

„Wir sind zu kurz gesprungen“

Walldorfer Bürgermeisterin Staab kritisiert Bildungspolitik

RNZ-Autorin Kirsten Baumbusch sprach am Rande der Fachtagung mit Walldorfs Bürgermeisterin Christiane Staab.

Sie waren fünf Jahre lang Landeselternratsvorsitzende, bevor Sie frustriert das Handtuch warfen. Hatte ein Teil Ihrer Kritik an der Bildungspolitik auch etwas mit Gewaltprävention oder Schulsozialarbeit zu tun?

Der Landeselternrat hat immer wieder eingefordert, dass das Land sich nicht nur auf den in der Landesverfassung formulierten Bildungs- und

erziehungsauftrag zurückzieht, sondern endlich auch den dort ebenfalls formulierten Erziehungs- und erziehungsauftrag der Schule ernst nimmt und mit dem Leben erfüllt.

Seitens der Politik fehlte indes die Einsicht, dass die Schule durch eine Benotungs- und Unterrichtskultur oft Frustration und Gewalt bestärkt.



Sie waren Mitglied der Expertenkommission nach dem Amoklauf von Winnenden und Wendlingen? Wurden die richtigen Beschlüsse gefasst?

Meiner Meinung nach sind wir zu kurz gesprungen. Es wurden überwiegend bauliche Maßnahmen beschlossen, der Faktor „Mensch“ wurde nicht ausreichend berücksichtigt. Überwachung und technische Sicherung sind zwar nach außen sichtbar, die Stärkung von Kindern und die enge Vernetzung aller an der Erziehung Beteiligten ist aber langfristig wirksam. Hilfe muss niederschwellig, schnell und vor allem vor Ort erfolgen. Daher sind die zusätzlichen Schulpsychologen auf dem Papier zwar vorhanden, in der Realität vieler Schüler aber nicht existent.

Was überzeugt Sie am Konzept von Dan Olweus? Wie müsste man es in Baden-Württemberg umsetzen?

Wir brauchen endlich Maßnahmen, die langfristig angelegt sind. Einmal in den Hochschulgarten zu gehen ist schön, es ist aber kein Konzept, um Gruppendynamik oder Handlungsstrategien nachhaltig zu verändern. Ohne einen systemischen Wandel in den Einrichtungen, der das Kind als ganzheitliche Persönlichkeit in den Mittelpunkt der Bildung stellt, werden wir nichts verbessern.

Foto: dpa

Vorbild sein ist das Wichtigste

Holger Heckmann erzieht den Nachwuchs in Sachen Verkehr



ren, es gebe allenfalls mehr Kinder, denen niemand mehr Grenzen aufzeige. Allen gemeinsam, früher wie heute, sei aber die Suche nach klaren Ansagen und der Wunsch, ernst genommen und beachtet zu werden. „Kinder, die Probleme machen, haben meistens welche“.

Während die Jüngsten den Sinn von Fahrradhelm und den dadurch gesicherten, heilen Köpfchen noch rasch begriffen, müssten spätestens die Jugendlichen über den Aha-Effekt „geknackt“ werden. Regeln zu beachten, weil sie für die Gemeinschaft und einen selber sinnvoll sind – das ist Heckmanns Thema auch im Hinblick auf die Erwachsenen. Ob Mobiltelefon am Steuer oder Fahrradhelm am Lenker, oft werden den Jüngeren Regeln vorgeschrieben, die selbst nicht beachtet werden.

„Fatal“, so Heckmanns Fazit, „denn Vorleben, das ist das Wichtigste für die Glaubwürdigkeit und damit am Ende auch für die Gewaltprävention“.

Am Anfang wurde Holger Heckmann (Foto: Hoppe) in Kollagenkreisen scherzhaft das „Verkehrskasperl“ genannt. Andere hätte das genannt, nicht jedoch den eben- so engagierten Polizisten wie Familienvater. Aus beiden Lebenswelten weiß der Leiter der Verkehrserziehung der Polizeidirektion Heidelberg nämlich, dass die Kleinsten

nicht früh genug begreifen können, wie wichtig es sein kann, sich für das Einhalten von Regeln zu entscheiden. „Eigenschaft“, das ist sein Thema. Denn, ob jemand sich und andere gefährdet, entscheidet er in der Regel selbst.

Mehr als 7000 Viertklässler durchlaufen jährlich die Verkehrsschule seines Teams mit elf Kollegen. Für viele ist das die erste Begegnung mit den Ordnungshütern, die entsprechend sensibel gefordert werden will, wenn später die Polizei als „Freund und Helfer“ empfunden werden soll. Laut Heckmann sind heute nicht mehr Kollagen auffällig als vor Jah-



Verkehrserziehung bedeutet gleichzeitig, Eigenverantwortung zu stärken. Dann klappt auch das Einhalten von Regeln. Foto: RNZ

Fachtagung der Polizeidirektion Heidelberg - „Knappe Ressourcen - (k)ein Hindernis für die vernetzte Präventionsarbeit“

(Reiner Greulich) Wer sich mit Gewalt beschäftigt, stößt mitunter auf verblüffende Zusammenhänge. Kindern beizubringen, Verantwortung für ihr Verhalten im Verkehr zu übernehmen, beugt beispielsweise später Kriminalität vor. Umgekehrt gilt: Wer in der Schule mobben konnte, mutiert später oft zu einem rücksichtslosen Straßenrüpel.

„Alleingänge ohne Vernetzung haben keine Zukunft“, so Leitender Kriminaldirektor Bernd Fuchs im mit rund 180 Teilnehmenden vollbesetzten Saal. Aufbauend auf die letztjährige Konferenz, als der berühmte Mobbingforscher Dan Olweus seine Untersuchungen präsentierte, sollte es auch dieses Jahr um die Vorbeugung von Gewalt und die Entwicklung einer Friedenskultur gehen.



Erster Referent war Professor Herzberg von der Helmut-Schmidt-Universität. Der Psychologe forscht über Zusammenhänge von Aggressivität im Straßenverkehr, Unfallgefahr und Gewaltdelikten. Auch wenn dieses Fachgebiet bislang noch wenig beachtet wurde, ist

heute schon klar: Rücksichtslosigkeit und aggressiver Fahrstil sind neben Alkohol am Steuer häufigster Grund für den Führerscheinentzug in Deutschland und für Unfälle mit schweren Folgen weltweit.

Die Vorbeugung von Gewalt an Schulen ist eines der Aktionsfelder von Günther Gugel. „Wenn Gewaltprävention an Schulen gelingen soll“, so der Diplom-Pädagoge vom Tübinger Institut für Friedenspädagogik, „dann muss manches zusammenkommen“.

Dazu gehört neben einer genauen Analyse des Problems, dass es auch früh und auf mehreren Ebenen angegangen wird und die Methoden auf ihre Wirksamkeit überprüft werden. „Entscheidend ist, dass bei Gewalt nicht weggeschaut wird“, so der Tübinger, „sonst kann keine Friedenskultur entstehen“.



In den Pausen wurde u.a in der Fachliteratur gestöbert.

„Das Gras wächst nicht schneller, wenn man daran zieht“, so das Motto, mit dem Viola Rückert und Viktoria Darkashly vom Kultusministerium Baden-Württemberg ihren Vortrag über „Schulische Handlungsfelder und Rahmenbedingungen der Prävention“ ihres Arbeitgebers beschrieben hatte. Prävention zum Anfassen gab es zum Abschluss vom Leiter der Verkehrserziehung der Polizeidirektion, Holger Heckmann. Mehr als 7000 Viertklässler durchlaufen jährlich allein die Verkehrsschule seines Teams mit elf Kolleginnen und Kollegen. Für viele ist das die erste Begegnung mit den Ordnungshütern, die entsprechend sensibel gestaltet werden will. „Wir greifen zu Zaubertricks, Theater, bis hin zu praktischen Ü-

bungen“, gewährte der Polizist aus Passion Einblick ins Repertoire... (Auszug aus der Pressearbeit von Journalistin Kirsten Baum-busch).

Die Fachtagung wurde traditionell moderiert vom vormaligen Chefredakteur der Rhein-Neckar-Zeitung Manfred Fritz, der für seine Verdienste zum Abschluss der Tagung von Polizeichef Bernd Fuchs zum „Ehren-Hauptkommissar“ der PD Heidelberg befördert wurde und daraufhin versprach, auch bei den künftigen Fachtagungen seinen „Dienst“ verrichten zu wollen. Dazu wird er im 26. April 2012 bereits wieder Gelegenheit haben, dann ist die nächste Tagung geplant.

Literaturliste erstellt durch



Bücherstube an der Tiefburg
Inn. Regina Kaiser-Göbmann
Dossenheimer Landstr. 2
69121 Heidelberg-Handschuhsheim

www.buecherstubehandschuhsheim.de

Telefon: 06221 / 475510

- | | | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| <i>Arnold/Faber</i> , Vernetzung schafft Perspektiven –
Neue Ansätze in der Lehrerbildung
ISBN 978383400802 Schneider Verlag | € 19,80 | <i>Gugel, Günther</i> , Praxisbox Medien und Gewalt
ISBN 9783932444616 Institut für Friedenspädagogik | € 26,00 |
| <i>Balser</i> , Gewaltfrei Schule
ISBN 9783472074717 Luchterhand Verlag | € 32,00 | <i>Gugel, Günther</i> , Streitkultur, eine Bilderbox
ISBN 9783932444067 Institut für Friedenspädagogik | € 24,00 |
| <i>Berkemeyer u.a. Hrg.</i> , Schulische Vernetzung
ISBN 9783830921134 Waxmann Verlag | € 24,90 | <i>Gugel u.a. Hrg.</i> , Friedenspädagogik
ISBN 9783499556982 Rowohlt Verlag | € 16,95 |
| <i>Bründel</i> , Tatort Schule, Gewaltprävention und
Krisenmanagement an Schulen
ISBN 9783472076124 Luchterhand Verlag | € 20,00 | <i>Herzberg, Philipp Y. / Roth, Marcus</i> , Persönlichkeitspsychologie
ISBN 9783531178974
noch nicht lieferbar erscheint voraussichtlich Juli 2011 | |
| <i>Flöss, Uwe</i> , Modulausbildung in der Polizei 3
(Verkehrssicherheit)
ISBN 9783415045897 Boorberg Verlag | € 24,80 | <i>Hogger</i> , Gewaltfrei miteinander umgehen - Konfliktmanage-
ment und Mediation in Schule und Unterricht
ISBN 9783834005748 Schneider Verlag | € 16,00 |
| <i>Gedding</i> , Das Ich stärken, das Wir entwickeln
Aktivitäten zur Gewaltprävention Aktivitätenheft
ISBN 9783427504054 Bildungsverlag Eins | € 9,90 | <i>Homann</i> , Gewaltprävention für Jugendliche
Ein Trainingskurs für Schule und Jugendarbeit
ISBN 9783834605955 Verlag an der Ruhr | € 11,80 |
| <i>Gugel, Günther</i> , Handbuch Gewaltprävention - Für die Grund-
schule und die Arbeit mit Kindern. Grundlagen Lernfelder –
Handlungsmöglichkeiten
ISBN 9783932444227 Institut für Friedenspädagogik | € 34,80 | <i>Schick</i> , Effektive Gewaltprävention - Evaluierete und
praxiserprobte Konzepte für Schulen
ISBN 9783525402085 Vandenhoeck & Ruprecht Verlag | € 24,95 |
| <i>Gugel, Günther</i> , Handbuch Gewaltprävention - Für die
Sekundarstufen und die Arbeit mit Jugendlichen
ISBN 9783932444524 Institut für Friedenspädagogik | € 38,80 | <i>Schmitt/Kilian</i> , Ich mach euch fertig!
Praxisbuch Gewaltprävention
ISBN 9783579067667 Gütersloher Verlagshaus | € 14,95 |
| <i>Gugel, Günther</i> ,
2000 Methoden für Schule und Lehrerbildung
ISBN 9783407255556 Beltz Verlag | € 39,95 | <i>Schröder/Merkle</i> ,
Leitfaden Konfliktbewältigung und Gewaltprävention - Pädagogi-
sche Konzepte für Schule und Jugendhilfe
ISBN 9783899743036 Wochenschau Verlag | € 14,80 |
| <i>Gugel, Günther</i> , Praxisbox Streitkultur
ISBN 9783932444593 Institut für Friedenspädagogik | € 26,00 | <i>Soto Sobrino</i> , Erziehung kontra Aggression –
Gewaltprävention an Schulen
ISBN 9783828899551 Tectum Verlag | € 19,90 |
| <i>Gugel, Günther</i> , Vertretungsstunden mit Pfiff
ISBN 9783922833949 Institut für Friedenspädagogik | € 8,00 | <i>Voss</i> , Autorität und Gewaltprävention - Erfolg durch
Erziehungspartnerschaft von Schule und Familie
ISBN 9783896706522 AuerSystemVerlag | € 19,95 |
| <i>Gugel, Günther</i> ,
Konflikt Geschichten. Eine Bilderbox
ISBN 9783932444074 Institut für Friedenspädagogik | € 18,00 | <i>Weißmann</i> , Formen und Ausmaß von Gewalt in den Schulen
Modelle der Gewaltprävention
ISBN 9783828893450 Tectum Verlag | € 25,90 |

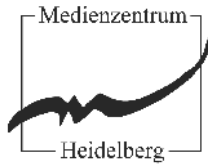


Kriminalitätsbekämpfung

Knappe
RESSOURCEN
- (k)lein Hindernis für die
VERNETZTE
PRAEVENTIONSARBEIT



Prävention



Medienliste

Medienzentrum Heidelberg

Kurfürstenanlage 38-40, 69115 Heidelberg, Tel. 06221/522-0,
<http://medienzentrum-heidelberg.de>

DVD-Video in numerischer Folge

4602696

Gewalt und Konflikte

DVD-Video Länge: 25 min f
Produktionsjahr: 2010

Warum verhalten sich Menschen böse? Woher kommt das Böse und vor allem wie gehe ich damit um? Das Medium "Gewalt und Konflikte" leitet Jugendliche an, über die Entstehung und Vermeidung von Gewalt nachzudenken: Das philosophische Nachsinnen über die Thematik das "Bösen", als auch der praktische Umgang damit bilden die Eckpfeiler dieses Films. Zwei jugendliche Moderatoren sind zusammen mit einem erwachsenen Gesprächspartner auf der Suche nach Antworten. Zusatzmaterial ROM-Teil: 6 Arbeitsblätter; Unterrichtsmaterialien.

4602730

(Mit-) Menschen fühlen - Der Amoklauf von Winnenden

DVD-Video Länge: 15 min f
Produktionsjahr: 2011

Nur wenige Sekunden, ein paar Schüsse. Und danach war alles anders! Die Schulgemeinde der Albertville Realschule in Winnenden ist traumatisiert nach dem Amoklauf. Umso erstaunlicher, dass sich Menschen zusammenfinden, mit dem Ziel, die Schule menschlicher zu gestalten und rechtzeitig Hilfe anzubieten - für die Opfer, aber auch für die potentiellen Täter. In sensibler Weise zeigt das Medium auf, was

empathisches Verhalten bewirken kann.

Zusatzmaterial ROM Teil:
8 Arbeitsblätter (Word/pdf); Quiz/Spiele; Verwendung für den Unterricht; 7 Texte; 1 Filmkommentar/Filmtext; 1 Linkliste.

4662305

Datenschutz

DVD-Video Länge: ca. 20 min f
Produktionsjahr: 2009

Das Medium legt einen Schwerpunkt auf den Datenschutz im Bereich neuer Medien und Mobilfunk. Datenschutz bezeichnet den Schutz personenbezogener Daten vor Missbrauch. Die aktuelle Rechtslage mit Beispielen aus der Lebenswelt von Lehrern und Schülern wird dargestellt. Zusatzmaterial:
Basisaufgaben + Materialien; Weiterführende Aufgaben + Materialien; Zusatzaufgaben + Materialien; Unterrichtsbegleitendes, medienpädagogisches Internetprojekt; Zugangscode zum Online Wissenstest.

4662472

Amokläufer im Visier

DVD-Video Länge: ca. 43 min f
Produktionsjahr: 2008

A(11-13); Q
Eine Schule, Kinder, Jugendliche, die in das Gebäude hineingehen, nichts ahnend. Am 20. November 2006 erlangte der 18-jährige Bastian B. traurige Berühmtheit. Als Schulamokläufer, der wahllos auf Lehrer und Mitschüler schoss

und sich anschließend selbst richtete, ging er durch die Medien. Emsdetten ist nicht der einzige Schauplatz eines solchen Massakers. Die Regisseurin bewegte die Frage, was in Kindern vorgeht, die zu Mördern werden. Die Dokumentation ist ein Puzzle aus Filmaufnahmen, in denen Bastian B. kämpferische Reden schwingt, aus Auszügen aus seinem Tagebuch und aus Aufnahmen der Überwachungskameras an der Highschool von Columbine, die zwei maskierte Verrückte zeigen, die in der Cafeteria Feuer legen. Marita Neher findet viele Antworten auf ihre Fragen. Doch einiges bleibt offen.

***4662606**

Geheimsache Igel

DVD-Video Länge: ca. 30 min f
Produktionsjahr: 2009

E(4-6); A(1-4); T
Gewalt gegen Kinder und Gewalt unter Kindern ist ein wichtiges Thema. Wie kann man die Kleinsten und Schwächsten unserer Gesellschaft schon frühzeitig starkmachen, damit sie Gefahren rechtzeitig erkennen und sich dann entsprechend verhalten können? Der teils animierte, teils real gespielte Film "Geheimsache Igel" geht auf das Thema Gewalt ein. Erzählt wird die Geschichte von Krümel, Wurzel, dem Igel und der singenden Sonnenblume. Zusatzmaterial ROM-Ebene: Begleitmaterial für den Kindergarten und die Grundschule.

***4663099**

Abseits?! (Fassung 2009)

DVD-Video Länge: ca. 20 min f
Produktionsjahr: 2009

In sechs kurzen Episoden werden verschiedene Formen der Gewalt thematisiert, wie sie unter Jugendlichen alltäglich geworden ist: Verbale Gewalt, Mobbing, körperliche Gewalt, Sachbeschädigung, Erpressung und Abzocke sowie mit dem Handy gefilmte und ins Internet gestellte Gewaltanwendung. Es wird danach gefragt, wie Gewalt entsteht, wie schnell man in die Rolle des Opfers geraten kann, wie man sich in schwierigen Situationen behauptet und von wem man Hilfe erwarten kann.

Zusatzmaterial: Elternbriefe, Literaturangaben, Internetadressen und Vorschläge zur Unterrichtsplanung.

4663178

**Gewaltprävention –
Gewalt ist keine Lösung**

DVD-Video Länge: ca. 15 min f
Produktionsjahr: 2009

Der Filminhalt ist fiktiv, kann sich aber jeden Tag so in Deutschland abspielen. Viele Filmrollen sind von authentischen Darstellern, wie z.B. dem örtlichen Jugendrichter besetzt. Anhand der Filmszenen sollen die Schüler Risiken und mögliche Straftaten im Zusammenhang mit dem unbedarften Nutzen eines Handys mit Foto-/Videofunktion erkennen.

***4663275**

Ihr könnt euch niemals sicher sein

DVD-Video Länge: ca. 90 min f
Produktionsjahr: 2008
A(9-13); J(16-18); Q

Der 17-Jährige Gymnasiast Oliver Rother bringt seine Gedanken, Gefühle und Erlebnisse gern in Hip-Hop-Texten zum Ausdruck. Als ihm seine Lehrerin Selma Vollrath null Punkte für eine Deutscharbeit über "Die Leiden des jungen Werther" gibt, die er im Stil eines Rappers getextet

hat, verlässt er enttäuscht und wutentbrannt die Klasse. Dabei verliert er einen Zettel, auf dem er in einem drastischen Song ankündigt, Frau Vollrath töten zu wollen. Aus Angst, einen potenziellen Amokläufer im Haus zu haben, informiert die Schulleitung die Polizei. Als diese bei der Hausdurchsuchung auf Olivers Computer gewalttätige Videos findet und sich der Jugendliche nicht eindeutig von seinen Sprüchen distanziert, nimmt ein ungeahntes Drama seinen Lauf. Zusatzmaterial: Arbeitshilfe (u.a.Arbeitsblätter, Filmsequenzprotokoll).

***4663580**

Cybermobbing

DVD-Video Länge: ca. 13 min f
Produktionsjahr: 2009

Von kurzen Begriffserklärungen zu Persönlichkeitsrechten, Cyberbullying und Cybermobbing kommt der Film zu praktischen Darstellungen aus der Alltagswelt von Jugendlichen mit Handy und in sozialen Netzwerken. Er beleuchtet beispielsweise, weshalb man nicht heimlich aufgenommene Filme vom Handy ins Internet stellen darf und erläutert das Recht am eigenen Bild oder den Schutz der Intim- und Privatsphäre. Neben der Vermittlung sozialer Kompetenzen wird gezeigt, dass mit modernen Kommunikationsmitteln gemobbte Personen auch in ihren vier Wänden belästigt werden und dass sich Inhalte im Netz rasend schnell verbreiten. Cybermobbing ist nicht nur eine Frage des schlechten Stils, sondern in der Konsequenz auch zivil- und strafrechtlich von Belang. Den Opfern wird aufgezeigt, wie sie sich wehren können: Insbesondere, dass sie bei Netzdiensten oder juristisch gegen anonyme Täter vorgehen können. Zusatzmaterial: Bildergalerie, Linkliste, Arbeitsblätter, Kommentartext.

***4663658**

Regenbogenengel

DVD-Video Länge: ca. 7 min f
Produktionsjahr: 2008

A(8-10); SO; J(14-18); Q

Joshi ist stolz auf seinen großen Bruder. Denn Patrick hat eine Regenbogenhaut. Zumindest erzählt er das Joshi. Die Wahrheit sieht anders aus: Der mit blauen Flecken übersäte Schüler ist Opfer von Gewalt unter Jugendlichen. Auf Augen- und Bewusstseinshöhe eines Vierjährigen wird der Verlust des großen Bruders geschildert. Erzählt mit den Augen eines kleinen Menschen, der noch nicht versteht und vollkommen ahnungslos ist, soll dem Zuschauer bewusst werden, wie tragisch das Geschehene ist, welches kindlich und wie ein Märchen geschildert wird: Joshi war aufmerksam, aber einfach zu jung, um zu helfen.

Zusatzmaterial ROM-Teil: Begleitheft als pdf-Datei, Arbeitsblätter.

4663689

Jugend und Alkohol

DVD-Video Länge: ca. 16 min f
Produktionsjahr: 2009

A(5-10); J(10-16); Q

Zum Thema "Jugend, Alkohol und Gewaltprävention" haben Kinder des Goethe-Gymnasiums Astgasse zwei Filme gedreht. Der Beitrag "GEWALT IN DER SCHULE" zeigt beispielsweise Szenen im Sportunterricht, Streiche wie "Türe zuhalten" aber auch Ausbrüche der Gewalt an Mitschülern, die mit einem Handy aufgezeichnet werden. Wie können diese Situationen vermieden und Konflikte gelöst werden? Auch der Hauptfilm "JUGEND UND ALKOHOL" geht auf die typischen Situationen des Alkoholkonsums von jungen Menschen ein. Sei es das Trinken auf einer Party, Kampfsaufen, Trinken aus Liebeskummer, auf einer 25-Euro-Party oder im Schullandheim.

***4663725**

Happy slapping (de)

DVD-Video Länge: ca. 17 min f
Produktionsjahr: 2009
Kurzspielfilm zum Thema Cybermobbing und Happy Slapping. Vier junge Mädchen, enge Freundinnen, haben sich eine Mutprobe ausgedacht: Eine von ihnen soll einen wildfremden Passanten schlagen und dieses soll gefilmt werden. Doch aus einem gewalttätigen Scherz wird zunehmend Schlimmeres: Eines der Mädchen wird zum Mobbing-Opfer, das von den anderen gequält wird und dieses Quälen wird mit dem Handy gefilmt. Zusatzmaterial: Interviews; Bildergalerie mit Standfotos und Fotos vom Dreh; ROM-Teil: Unterrichtsbezüge; Vorschläge für die Elternarbeit; Methodische Vorschläge; Hintergrundinformationen; 14 Schülerarbeitsblätter; Exposé; Drehbuch; Juristische Fragen.

4663850

Neue Wege der Gewaltprävention - Vertrauens- und Entspannungsübungen zur Förderung der Teamfähigkeit unter Schülern

DVD-Video Länge: ca. 19 min f
Produktionsjahr: 2010
A(3-8); T
Im Film werden von einer kleinen Schülergruppe und zwei Übungsleitern sieben verschiedene Übungen gezeigt und es wird erläutert, wie man auf spielerische Art und Weise Teamfähigkeit, gegenseitiges Vertrauen und Konzentration stärken kann.

***4664761**

Weggeschaut ist mitgemacht

DVD-Video Länge: ca. 7 min f
Produktionsjahr: 2010
"Was geht's mich an?", "Was kann ich schon tun?" und: "Gibt es da nicht andere, die für so etwas zuständig sind?" Es sind immer die gleichen Fragen und Einwände, mit denen sich "Gaffer" oder "Weggucker" rechtferti-

gen, die untätig Zeuge einer Straftat geworden sind. Zivilcourage lässt sich lernen.

Zusatzmaterial: Begleitheft; Didaktische Empfehlungen; Einsatzempfehlungen.

4665303 Netzangriff

DVD-Video Länge: ca. 45 min f
Produktionsjahr: 2010
Klara Stolz ist neu am Stuttgarter Gymnasium und fühlt sich noch nicht richtig wohl. Auf einer Party verliert sie ihr Handy. Kurz darauf tauchen in einer Internet-Community Fotos auf, die sie wie ein Model posierend nur in Unterwäsche zeigen. Die Fotos hatte sie aus Spaß mit ihren Freundinnen gemacht – mit dem Handy, das auf der Party verloren ging. In der Community beginnt ein gnadenloses Mobbing gegen Klara. Und auch in der Schule wird sie deswegen beleidigt und gedemütigt. Als Klaras Handy ausgerechnet bei Tim auftaucht, den sie für einen guten Freund gehalten hatte, ist sie schwer enttäuscht. Tim versucht gemeinsam mit seinem kleinen Bruder Max seine Unschuld zu beweisen. Klaras Vater, der Gerichtsmediziner Prof. Gerhard Stolz ist mit Hauptkommissar Lannert befreundet und bittet ihn um Hilfe.

***5050917**

Anti-Mobbing-Koffer

Medienpaket
Produktionsjahr: 2009
Der "Anti-Mobbing-Koffer" enthält umfangreiches Material, das Schulen für eine Aktionswoche unter dem Titel "Mobbingfreie Schule - gemeinsam Klasse sein!" nutzen können. Dazu gehören ein Handbuch zur Projektwoche mit Basisinformationen zum Thema und ausführlich beschriebenen Unterrichts-Bausteinen und Kopiervorlagen sowie verschiedene Kurzfilme und Informationsmaterial für Schüler und Eltern.

Vorwort

Wenn man sich mit den Facetten der Gewalt in der Gesellschaft beschäftigt, wird oft ein Aspekt kaum beachtet: der wenig erforschte Zusammenhang zwischen krimineller Gewalt und aggressivem Verhalten im Straßenverkehr, oftmals begünstigt durch unterschiedliche Einflussfaktoren.

Ist das Verkehrsverhalten wirklich eine maßstabsgerechte Verkleinerung gesellschaftlicher Verhältnisse und somit auch repräsentativ für die generelle Aggressionsbereitschaft einer Gesellschaft, wie es Prof. Herzberg formuliert?

Wenn wir diesem Ansatz konsequent folgen, müssen wir verstärkt Ressourcen in der Vernetzung von Kriminalprävention und Verkehrssicherheit einsetzen. Hierbei stehen besonders die jungen Menschen im Focus, denn diese gesellschaftliche Gruppe ist auf allen Gewaltebenen präsent. Gerade bei ihnen bieten sich noch viele Chancen für (Veränderungen).

Mobilität ist heute in allen Altersgruppen, vor allem aber bei jungen Menschen, ein wesentliches Element. Sie wird insbesondere in Ausbildung und beruflichem Fortkommen, aber auch im Freizeitverhalten, als selbstverständlich vorausgesetzt. Ist der Führerschein als Ausdruck individueller Freiheit und Eintrittskarte in die Welt der Erwachsenen damit gleichermaßen auch ein geeignetes Steuerungsinstrument und pragmatisches Gesetzesregulativ für normenkonformes Verhalten?

Diese und andere Fragen zur Verbindung von Verkehrs- und Kriminalverhalten wollen wir mit Experten aus Theorie und Praxis in unserer diesjährigen Fachtagung diskutieren. Wenn wir am Ende sogar noch einen roten Faden im Sinne eines Orientierungsrahmens für junge Menschen mitnehmen könnten, hätten wir das Ziel dieser Veranstaltung mehr als erreicht.

Freuen wir uns auf einen spannenden und konstruktiven Diskurs.

Bernd Fuchs

Leitender Kriminaldirektor

Leiter der Polizeidirektion Heidelberg



08.30 – 09.00 Uhr

Begrüßung und Einführung

Leitender Kriminaldirektor Bernd Fuchs,
Leiter der Polizeidirektion Heidelberg

09.00 – 10.30 Uhr

Aggression und Aggressivität im Straßenverkehr Forschungsbefunde und Erkenntnisse für die Präventionsarbeit mit jungen Menschen

Dr. Philipp Y. Herzberg,

Professur für Differentielle Psychologie und Psychologische Diagnostik, Helmut-Schmidt-Universität Hamburg

10.30 – 11.00 Uhr

P a u s e

11.00 – 12.15 Uhr

Schulische Gewaltprävention

Grundlagen – Lernfelder – Handlungsmöglichkeiten

Diplom-Pädagoge Günther Gugel,

Institut für Friedenspädagogik Tübingen e.V.

12.15 – 13.30 Uhr

M i t t a g s p a u s e

13.30 – 14.30 Uhr

Schulische Handlungsfelder und Rahmenbedingungen der Prävention aus Sicht des Kultusministeriums

Viola Rückert und Viktoria Darkashy, Kultusministerium
Baden-Württemberg

14.30 – 15.30 Uhr

Praktische Erfahrungen in der Verkehrssicherheits- arbeit bei der Polizeidirektion Heidelberg

Polizeiberkammerkommissar Holger Heckmann,

Leiter Verkehrserziehung, Polizeidirektion Heidelberg

15.30 – 16.30 Uhr

Podiumsdiskussion mit den Referenten

Moderation: Manfred Fritz,

Chefredakteur der Rhein-Neckar-Zeitung a.D.

Anmeldung zur Fachtagung bei der
Polizeidirektion Heidelberg am 14. April 2011

Bitte richten Sie Ihre

verbindliche und schriftliche Anmeldung

bis spätestens 11. März 2011 an:

Polizeidirektion Heidelberg

Prävention

Römerstraße 2-4, 69115 Heidelberg

06221 / 99-1247

heidelberg.pd.praevention@polizei.bwl.de

Die Teilnahme ist kostenlos. Anmeldungen finden nach Eingangsdatum Berücksichtigung, da die Teilnehmerzahl begrenzt ist! ANMELDEBESTÄTIGUNGEN werden nicht versandt. Sie werden nur benachrichtigt, sollte Ihre Teilnahme nicht möglich sein!

Bitte vollständig und leserlich in Druckbuchstaben ausfüllen oder Stempel

.....
Name, Vorname

.....
Institution

.....
Anschrift

.....
Telefon, Fax, E-Mail

.....
Datum, Unterschrift

Veranstaltungsort:

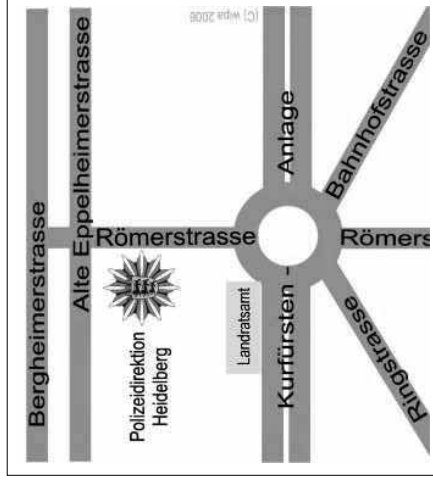
**Lehrsaal der
Polizeidirektion Heidelberg
Römerstr. 2-4, 69115 Heidelberg**

Koordinierungsbüro:

**Email:
heidelberg.pd.praevention@polizei.bwl.de**

Fax: 06221/99-1247
Tel. 06221/99-
Günther Bubenitschek -1241
Reiner Greulich -1242
Patricia Wickert -1243

Anfahrtskizze:



**Wir empfehlen die Anreise mit
öffentlichen Verkehrsmitteln!**

**Haltestellen: Stadtwerke, Stadtbücherei,
Römerstraße**

**Parkmöglichkeiten finden Sie in den
nahe gelegenen Parkhäusern
(P1, P2, P4, P15).**

Kooperationspartner:



RHEIN-NECKAR-ZEITUNG



**Polizeidirektion Heidelberg
- Prävention -
Römerstraße 2-4
69115 Heidelberg**

**Knappe
RESSOURCEN
= (k)ein Hindernis für die
VERNETZTE
PRÄVENTIONSARBEIT**

**F A C H T A G U N G
14. APRIL 2011
POLIZEIDIREKTION
HEIDELBERG**



Kriminalitätsbekämpfung

Dokumentation der Fachtagung vom 14.04.2011

Knappe
RESSOURCEN
- (k)ein Hindernis für die
VERNETZTE
PRÄVENTIONSARBEIT



Prävention

IMPRESSUM

Polizeidirektion Heidelberg
Prävention / Kriminalitätsbekämpfung
Römerstr. 2-4
69119 Heidelberg

E-Mail: heidelberg.pd.praevention@polizei.bwl.de
Telefon: 06221 / 99-1241
Fax: 06221 / 99-1247

Layout: Patricia Wickert

Bisherige Fachtagungen der Polizeidirektion Heidelberg:

RECHTSEXTREMISMUS Chancen und Möglichkeiten der Prävention	18.01.2001
ISLAMISMUS Eine gesamtgesellschaftliche Herausforderung	06.06.2002
JUGEND Lebenswelten – Medienwirkung - Opferperspektiven	22.05.2003
RUSSLANDDEUTSCHE – ABER DEUTSCHE: Die gelungene Integration?	25.03.2004
MISSHANDELTE KINDER >>> VERARMTE SEELEN	07.07.2005
GESELLSCHAFTLICHER WANDEL - Prävention durch Erziehung	04.05.2006
GESELLSCHAFT – GESTERN UND HEUTE ... verroht, egoistisch, rücksichtslos?	26.04.2007
JUGEND OHNE WERT(E)? Wohin geht die junge Generation?	24.04.2008
DIE SOZIALE INTEGRATION JUNGER MENSCHEN – zwischen Wunsch und Wirklichkeit	23.04.2009
ZUKUNFT GESTALTEN, CHANCEN ERGREIFEN – durch erfolgreiche (Kriminal)Prävention	29.04.2010

Zu allen Themen wurden Dokumentationen erstellt, die Sie sich
im Internet kostenfrei herunterladen können. Download unter

www.sicherheit.de

oder

www.praevention-rhein-neckar.de

