

Fachsektion  
**Verkehrspsychologie**



Berufsverband  
Österreichischer  
**PsychologInnen**

# Die verkehrspsychologische Nachschulung

—

## Eine Erfolgsgeschichte

### **Verfasst von:**

Stefanie KACENA

Günter KNESSL

Ralf RISSER

Bettina SCHÜTZHOFER

Gefördert durch den Berufsverband Österreichischer PsychologInnen (BÖP) und die sicher unterwegs – Verkehrspsychologische Untersuchungen GmbH

Aus Lesbarkeitsgründen haben die Autorinnen und Autoren darauf verzichtet, durchgängig weibliche und männliche Formulierungen zu verwenden.

Wien, im September 2014

## INHALTSVERZEICHNIS

1	Vorwort .....	4
2	Geschichtliches zu Nachschulungskursen .....	5
3	Gesetzliche Rahmenbedingungen in Österreich .....	6
3.1	Was ist eine Nachschulung? .....	6
3.2	Ausbildung der Kursleiter .....	9
3.3	Nachschulungskurse für alkoholauffällige Lenker .....	10
3.3.1	Wer ist der alkoholauffällige Lenker? .....	11
3.4	Nachschulungskurse für verkehrsauffällige Kraftfahrer .....	13
3.4.1	Wer kommt in einen Kurs für verkehrsauffällige Lenker? .....	15
3.5	Nachschulungskurse für Lenker mit sonstiger Problematik .....	16
3.5.1	Wer kommt in einen Kurs für Lenker mit sonstiger Problematik? .....	17
3.6	Nachschulungskurse nach dem Vormerksystem .....	17
3.6.1	Wer kommt in einen Nachschulungskurs nach dem Vormerksystem? .....	18
4	Was macht einen guten Kurs aus? .....	18
4.1	Was steht dahinter? Theoretische Grundlagen zur Wirksamkeit von Nachschulungskursen .	20
5	Nachschulungsevaluation .....	23
5.1	EU-weite Projekte .....	23
5.1.1	DRUID-Projekt .....	23
5.1.2	ANDREA-Studie .....	24
5.1.3	DAN-Report .....	25
5.2	Nationale Projekte unter Mitarbeit österreichischer und deutscher Verkehrspsychologen ...	26
5.2.1	Evaluierung am Kriterium der Rückfallquoten .....	26
5.2.2	Rückfallquoten und nachhaltige Einstellungs- und Verhaltensänderung .....	27
5.2.3	Österreichische Alkolenker-Studie 2010 .....	28
5.3	Österreichweite relevante Evaluationsstudien im Überblick .....	32
5.4	Weitere nationale und europaweite Evaluationsstudien im Überblick .....	34
6	Zusammenfassung und Nachwort .....	36
7	Anhang .....	38
7.1	Literaturverzeichnis .....	38
7.2	Abbildungsverzeichnis .....	44
7.3	Weiterführende Literatur .....	45

## 1 VORWORT

Vorliegende Zusammenstellung richtet sich in erster Linie an Politiker, Journalisten und Entscheidungsträger im öffentlichen Bereich, selbstverständlich aber auch an alle Fachkollegen.

Unser Anliegen ist es, die Erfolgsgeschichte der Verkehrspsychologischen Nachschulung in Österreich in einer leicht verständlichen, aber trotzdem ausführlichen Zusammenfassung der wissenschaftlichen Beiträge und Evaluationen der letzten Jahrzehnte darzustellen.

In Österreich und Deutschland hat die Verkehrspsychologische Nachschulung eine jahrzehntelange Tradition, wobei die gesetzliche Implementierung mit umfassenden und strengen Regelungen einen hohen Mindeststandard gewährleistet. Diese hohen Qualitätsstandards auch in der Ausbildung der Verkehrspsychologen und Nachschulungsleiter sind neben der Zielgruppenorientierung, der Maßnahmendauer über mehrere Wochen, wodurch Einstellungs- und Verhaltensänderungen prozessbegleitet werden können, der regelmäßigen Supervision und Intervision sowie der wissenschaftlichen Fundiertheit der angewandten Methoden ein wesentlicher Grundstein für die im Folgenden dargestellte Erfolgsgeschichte.

Die verkehrspsychologische Nachschulung leistet einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit, der sich zum Beispiel trotz steigender Kontrolldichte und steigenden Verkehrsaufkommens in seit Jahren rückläufigen Nachschulungsteilnehmerzahlen widerspiegelt. Galt es vor zehn bis zwanzig Jahren noch als Kavaliersdelikt, alkoholisiert ein Fahrzeug zu lenken, so zeigt sich mittlerweile ein besseres gesellschaftliches Problembewusstsein. Die soziale Norm hat sich diesbezüglich verändert. Dass die verkehrspsychologische Maßnahme Nachschulung auch nachhaltig wirksam ist, belegen noch nach mehreren Jahren deutlich verringerte Rückfallquoten. Dies ist auch der Grund, warum die Nachschulung vor wenigen Jahren in unserem Nachbarland Slowakei gesetzlich implementiert wurde und die Schweiz Analoges plant.

Möge diese Zusammenstellung Ihnen einen umfassenden Einblick über die qualitativ hochwertige Arbeit der Verkehrspsychologen im Bereich Nachschulungen geben.

Viel Freude beim Lesen wünscht Ihnen das Autorenteam.

## 2 GESCHICHTLICHES ZU NACHSCHULUNGSKURSEN

Die ersten systematischen Versuche, das Verkehrsverhalten auffällig gewordener Kraftfahrer gezielt zu beeinflussen, gab es bereits in den 30er Jahren in den USA. Grund dafür waren die zunehmende Motorisierung der Bevölkerung sowie die damit stark ansteigenden Unfallzahlen. In Österreich begannen in den 1970iger Jahren Verkehrspsychologen am Kuratorium für Verkehrssicherheit mit der Entwicklung von Interventionsmaßnahmen zur Wiederherstellung der Fahreignung von Fahrzeuglenkern. Die ersten Nachschulungskurse fanden 1976 in Haftanstalten mit Teilnehmern statt, die im alkoholisierten Zustand einen Verkehrsunfall mit Personenschaden verursacht hatten. Ein Jahr später erhielten die Führerscheinbehörden die Möglichkeit, bei alkoholauffälligen Lenkern eine Kursanordnung auszusprechen, was jedoch nicht von allen in Anspruch genommen wurde und zu regionalen Unterschieden führte (§ 73 (2a) KFG). Die Gesetzesnovelle bot aber auch die Möglichkeit, nach Bildungsgrad, Alter und Geschlecht parallelisierte alkoholauffällige Lenker mit und ohne Kurs in ihrer Rückfallhäufigkeit zu vergleichen. Die Evaluationsstudien (vgl. Kapitel 5.2) zeigten bald eindrucksvoll den großen Nutzen der Maßnahme. Vergleich man die Nachschulungsabsolventen mit jenen ohne Kursteilnahme, so zeigte sich, dass erstere nur halb so oft wieder auffällig wurden; durch die Kursteilnahme konnte die Rückfallrate halbiert werden. Die Politik reagierte auf diese eindeutigen Ergebnisse. Mit der Einführung des Führerscheins auf Probe 1992 wurden erstmals Nachschulungskurse für die Risikogruppe der Fahranfänger als Muss-Bestimmung gesetzlich verankert (§ 64 a KFG). 1997 kam es durch das Inkrafttreten eines neuen Führerscheingesetzes (FSG) zu einer weiteren und umfassenden gesetzlichen Implementierung von Nachschulungen (vgl. dazu Bukasa, Chaloupka-Risser, Christ, Kaltenegger & Salamon, 2010). 2005 wurde das Vormerksystem eingeführt, das ebenfalls bei bestimmten Delikten eine verkehrspsychologische Nachschulung vorsieht. Bis auf eine Ausnahme gelten diese Regelungen bis heute: 2009 wurden die Anordnungsbestimmungen für Nachschulungen für drogen- und medikamentenauffällige Lenker geändert. Seither wird dieser Personengruppe bei Erstdelikt und wenn kein Probeführerschein vorliegt ein Verkehrscoaching angeordnet, welches eine nicht zielgruppenspezifische Maßnahme (alkohol-, drogen- und medikamenten-auffällige Lenker gemischt!) darstellt und damit einen großen Rückschritt hinsichtlich bisher eingehaltener und vertretener Qualitätsstandards in Österreich darstellt.

Mit Stand September 2014 gibt es 15 zur Durchführung von Nachschulungen ermächtigte Institute in Österreich.

## 3 GESETZLICHE RAHMENBEDINGUNGEN IN ÖSTERREICH

### 3.1 Was ist eine Nachschulung?

Als Nachschulung werden Kurse für (verkehrspsychologisch) auffällig gewordene Kraftfahrer mit dem Ziel einer nachhaltigen Einstellungs- und Verhaltensänderung bezeichnet. Basis hierfür bildet ein personenzentrierter Ansatz, der psychologische, therapeutische und edukative Elemente in sich vereint, um hinter dem Regelverstoß stehendes Problemverhalten zu verändern und durch die Förderung von sicherheitsorientierten Einstellungen und Verhaltensweisen weiteren Delikten vorzubeugen (vgl. z.B. Bukasa, 2007).

Wann eine Nachschulung angeordnet wird und welche Kurstypen unterschieden werden, ist in der Führerscheingesetz-Nachschulungsverordnung (FSG-NV) geregelt. Hier werden folgende Kurstypen unterschieden, die in Österreich zur Anwendung kommen:

- Kurse für alkoholauffällige Lenker
- Kurse für verkehrsauffällige Lenker
- Kurse für Lenker mit sonstiger Problematik
- Kurse nach dem Vormerksystem.

Das Kurssetting sowie der Kursablauf sind ebenfalls in der FSG-NV festgehalten, wodurch ein hoher Qualitätsstandard gewährleistet werden kann. In der Verordnung ist neben den Kurstypen festgelegt

- welche Kursinhalte für welchen Kurstyp vorgesehen sind,
- wie der zeitliche und strukturelle Ablauf auszusehen hat (Kursumfang, Kursdauer),
- wer Kurse anbieten darf, wie die Kursleiter ausgebildet sein müssen und welche Nachhaltigkeitskriterien an die Kurse angelegt werden,
- wie die Qualitätskontrolle auszusehen hat (Verkehrspsychologischer Koordinationsausschuss (VK) als beratendes Gremium des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit), Meldepflichten, Kurskosten etc.).

Darüber hinaus ist per Gesetz die begleitende Evaluation der Nachschulungskurse festgelegt und geregelt. Nachschulungsleiter benötigen jährliche Supervisions-, Intervisions- und Fortbildungsnachweise, welche dem Ministerium von der jeweiligen Stelle jährlich übermittelt werden. Bei fehlenden Nachweisen darf der Nachschulungstrainer erst dann wieder tätig werden, wenn er diese erbracht hat. Für die (Weiter)Entwicklung von Qualitätskriterien und

wissenschaftlichen Standards ist unter anderem der Verkehrspsychologische Koordinationsausschuss als beratendes Gremium des bmvit verantwortlich (vgl. FSG-NV).

Die Kursziele sind zwar vom Gesetzgeber definiert, innerhalb dieses gesetzlichen Rahmens verfügt jedoch jedes Institut über ein eigenes Nachschulungsmanual, in dem unter anderem der Weg zu diesen Zielen und die dafür verwendete Methodik darzustellen sind. Eine Qualitätskontrolle in Form einer Überprüfung der vorzulegenden Nachschulungshandbücher erfolgt über das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Das im Handbuch dargelegte Kursmodell muss jedenfalls über eine wissenschaftliche fundierte Konzeption verfügen und dem aktuellen wissenschaftlichen Forschungsstand entsprechen.

Eine Nachschulung soll dazu dienen:

- allgemeine und individuelle Probleme im Straßenverkehr zu diskutieren,
- die persönliche Einstellung zu Regelüberschreitungen (im Straßenverkehr) zu reflektieren,
- das Risikobewusstsein zu erhöhen
- und die negativen Einstellungen zu ändern (siehe z.B.: Bartl, Assailly, Chatenet, Hatakka, Keskinen & Willmes-Lenz, 2002).

Ausgangspunkt dafür ist eine gute Vertrauensbasis zwischen Kursleitern und Teilnehmern, welche das gemeinsame Erarbeiten individueller Lösungsstrategien unterstützt. Die Unterteilung in verschiedene Kurstypen (Alkohol, Drogen, Verkehrsauffälligkeit) erlaubt dabei zielgruppenspezifisches Vorgehen. (Zur Wichtigkeit zielgruppenspezifischen Vorgehens siehe z.B.: Bartl (2000); Bartl et al. (2002); Achermann, Bächli-Biétry & Siegrist (2007), Drexler (2008) oder Nechtelberger (2008)).

Allen Kursmodellen zugrundeliegend ist ein verhaltenstherapeutisch orientiertes Interventionskonzept mit dem Ziel, über Selbstbeobachtung und Selbstreflexion zu einer Einsicht in die dem Delikt zugrundeliegenden „ungünstigen“ Persönlichkeitsstrukturen zu erlangen. Über den persönlichen Zugang und anhand von Übungen und Diskussionen mit dem Ziel einer psychologisch angeleiteten Reflexion, Intervention und Bewusstseinsbildung (teilweise auch durch die Vermittlung von deliktspezifischen Informationen durch die Kursleitung) soll eine adäquate, internal motivierte Gefahren- und Verhaltenseinsicht vermittelt werden. In weiterer Folge wird im Rahmen der Nachschulungseinheiten in Kleingruppen (6 bis max. 11 Teilnehmer) an individuellen Verhaltensplänen für eine künftig

unauffällige Verkehrsbewährung gearbeitet. Wird eine Teilnehmerzahl von 6 Personen unterschritten, so muss eine entsprechende Meldung an das Bundesministerium für Verkehr erfolgen.

Nur in (vom Gesetzgeber festgelegten) Ausnahmefällen kann eine Nachschulung in Form von Einzelsitzungen abgehalten werden. Darunter fallen laut FSG-NV § 5 (5)

- eine nicht gegebene Gruppenfähigkeit (z.B.: psychische Erkrankungen gemäß ICD-10 Diagnose)
- Sprach- und Kommunikationsschwierigkeiten (z.B.: Teilnehmer, die nicht der Kursprache mächtig sind)
- individuelle Belastungen (z.B.: stillende Mütter).

Eine Nachschulung für alkohol- oder verkehrsauffällige Lenker sowie bei Lenkern mit sonstiger Problematik umfasst (im Falle eines Erstdelikts – bezogen auf die letzten 5 Jahre) 15 Kurseinheiten, die – in einem Zeitraum von mindestens 22 (der erste Kurstermin darf mitgezählt werden) und maximal 40 Tagen – möglichst gleichmäßig auf zumindest vier Kurstermine aufgeteilt werden müssen (vgl. FSG-NV). Bei wiederholter Auffälligkeit muss eine Zusatzsitzung absolviert werden, die weitere 3 Kurseinheiten umfasst und ggf. in Form eines Einzelgesprächs (im Umfang von einem Drittel der Dauer der Gruppensitzung) durchgeführt wird. Thema dieser Zusatzsitzung ist die selbstkritische Auseinandersetzung mit den Ursachen des wiederholten Verstoßes gegen die Verkehrsvorschriften. Eine Nachschulung nach dem Vormerkssystem besteht aus sechs Einheiten, welche auf zwei Termine aufgeteilt werden (Kursdauer hier: mindestens 8 und maximal 40 Tage).

Eine Nachschulung gilt dann als absolviert (FSG-NV §5), wenn an allen Sitzungen teilgenommen wurde, ausreichende Mitarbeit bestand, bei der zumindest einmal vorgeschriebenen Alkoholatemluftüberprüfung nicht mehr als 0,1 ‰ BAK gemessen wurden bzw. keine Verweigerung der Überprüfung des Atemalkoholgehalts vorlag und der Kurs auch vollständig bezahlt wurde.

Anders als bei Aus- oder Fortbildungsveranstaltungen beruht eine Nachschulungsteilnahme nicht auf einer freiwilligen Entscheidung. Die Anordnung eines Kurses wird oft als Teil der Strafe empfunden und die Wiedererlangung bzw. der Erhalt der Lenkberechtigung steht anfangs im Vordergrund. Zur Aufgabe der Kursleiter gehört es somit, die Widerstände unwilliger und unmotivierter Teilnehmer zu erkennen und abzubauen. Individuelles Eingehen auf den Einzelnen ist dabei unabdingbar. Bartl et al. (2002) fassen die Herausforderungen

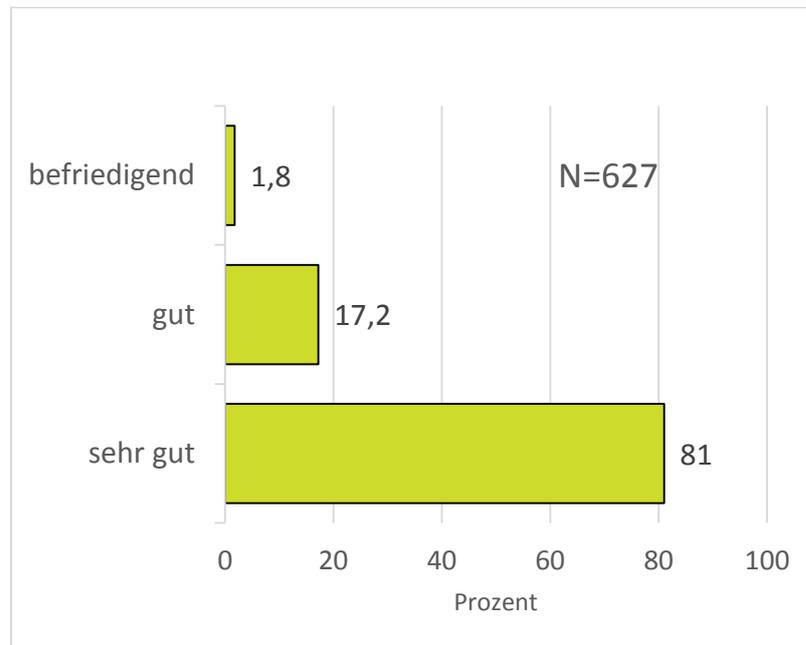
dabei wie folgt zusammen: Ziele, Kursinhalte und Methoden von Nachschulungsleiter und Klient müssen für eine erfolgreiche gemeinsame Arbeit in Einklang gebracht werden. Nur wenn durch die Klärung dieser Punkte ausreichende Transparenz in diesem Spannungsfeld geschaffen wurde, können Widerstände erfolgreich ab- und eine gute Klienten-Trainer-Beziehung aufgebaut werden. Mathey, Fahrenkrug & Schmid (1997), Posch (2000) und Christ (2000) betonen ebenfalls die Wichtigkeit einer positiven Klienten-Trainer-Beziehung: Eine Erhebung von Mathey et al. (1997) zeigte, dass bei häufigem Trainerwechsel und angehobener Gruppengröße (20 Personen) der positive Kurseffekt (im Sinne einer Reduzierung der Rückfallquoten) verloren ging. Auch Christ (2000) beschrieb signifikant höhere Rückfallraten bei Teilnehmern, die keine Beziehung zu ihrem Trainer aufgebaut hatten. Posch (2000) fand heraus, dass die Einstellungsänderung umso bedeutender war, je besser die Beziehung bzw. das Vertrauensverhältnis zum Kursleiter beschrieben wurde und je geringer der kognitive Widerstand der teilnehmenden Personen war. Entsprechend hohe Qualitätskriterien und Anforderungen finden sich in den Ausbildungsrichtlinien für Kursleiter.

### **3.2 Ausbildung der Kursleiter**

Gemäß Führerscheingesetz Nachschulungsverordnung ist die Aus- und Weiterbildung von Kursleitern streng geregelt (§ 7 FSG-NV). Als Nachschulungstrainer dürfen nur fertig ausgebildete Psychologen im Besitz einer Lenkberechtigung der Führerscheinklasse B tätig werden, die entsprechende Berufserfahrung und eine fachspezifische Zusatzausbildung (1600 Stunden im Bereich der Verkehrspsychologie, 160 Theoriestunden, 120 einschlägige Praxisstunden) nachweisen können. Zusätzlich ist eine 160-stündige Einführung in therapeutische Interventionstechniken zu absolvieren. Das jeweilige verkehrspsychologische Institut ist dafür verantwortlich, die Trainer in das jeweils für den Kurstyp vorliegende Kursmodell umfassend (im Ausmaß von 20 Stunden) einzuschulen, darüber hinaus darf ein Kursleiter erst eigenständig Nachschulungen abhalten, wenn zwei Kurse als Co-Trainer und drei weitere Kurse unter Supervision durchgeführt wurden. Des Weiteren sind Nachschulungstrainer zu regelmäßiger Fortbildung sowie Supervision und Intervention (jeweils 8 Arbeitseinheiten) verpflichtet – entsprechende Nachweise sind wie bereits früher beschrieben beim Ministerium vorzulegen.

In kaum einem anderen psychologischen Berufsfeld sind Aus- und Fortbildung derartig streng geregelt bzw. werden die obigen Voraussetzungen so eingehend geprüft wie im Bereich der

Verkehrspsychologie. Dank der strengen Auflagen ist es gelungen, über Jahre den sehr hohen Qualitätsstandards gerecht zu werden, was sich erfreulicherweise auch immer wieder in der Kursbeurteilung durch die Teilnehmer widerspiegelt (siehe z.B. Abbildung 1). Demnach wird der Kursleiter bei der Erreichung der Kursziele als kompetenter Partner erlebt.



**Abbildung 1: Beurteilung der Kursleiterkompetenz (übernommen aus Bartl, Urbaneek, Chaloupka-Risser, Gfrerer, Ortner, Schrader, Schützhofer, Strauß & Strobl, 2010)**

### 3.3 Nachschulungskurse für alkoholauffällige Lenker

Über die Jahre haben sich unterschiedliche Nachschulungstypen etabliert; am bekanntesten und häufigsten ist wohl die Kursanordnung infolge eines Alkoholdelikts. Diese machen rund 80 % aller Nachschulungsanordnungen aus. Angeordnet werden diese Kurse

- bei Erstdelikt mit Alkoholisierungsgraden ab 0,6 mg/l AAK<sup>1</sup> bzw. 1,2 ‰ BAK<sup>2</sup>
- bei wiederholtem Vergehen (innerhalb von 5 Jahren) ab 0,4 mg/l AAK bzw. 0,8 ‰ BAK
- bei Probeführerscheinbesitzer ab 0,05 mg/l AAK bzw. 0,1 ‰ BAK.

Gemäß gesetzlichem Auftrag (FSG-NV § 2) soll der Kurs dazu dienen

- die Ursachen der Maßnahmenanordnung zu erörtern,

<sup>1</sup> AAK = Atemalkoholkonzentration

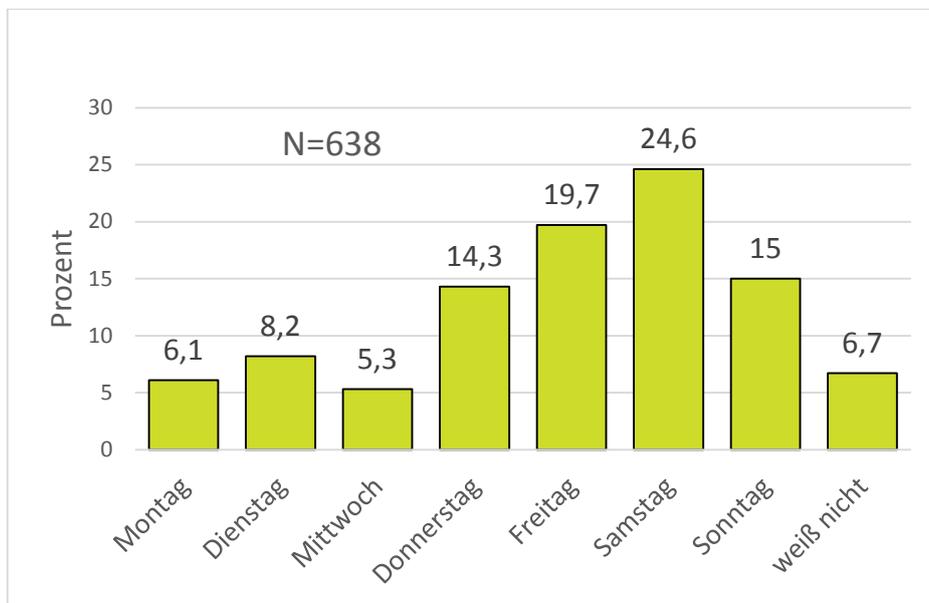
<sup>2</sup> BAK = Blutalkoholkonzentration

- die persönliche Einstellung in Bezug auf das Fehlverhalten bewusst zu machen,
- die Möglichkeiten einer Beseitigung des Fehlverhaltens zu behandeln,
- Wissenslücken zu schließen,
- individuell angepasste Verhaltensweisen zu entwickeln, zu erproben und ansatzweise zu stabilisieren, um Trinkgewohnheiten zu ändern und Alkoholkonsum und Autofahren künftig zuverlässig trennen zu können und
- die Selbstkontrollfähigkeit im Sinne einer Rückfallvermeidung zu fördern.

### ***3.3.1 Wer ist der alkoholauffällige Lenker?***

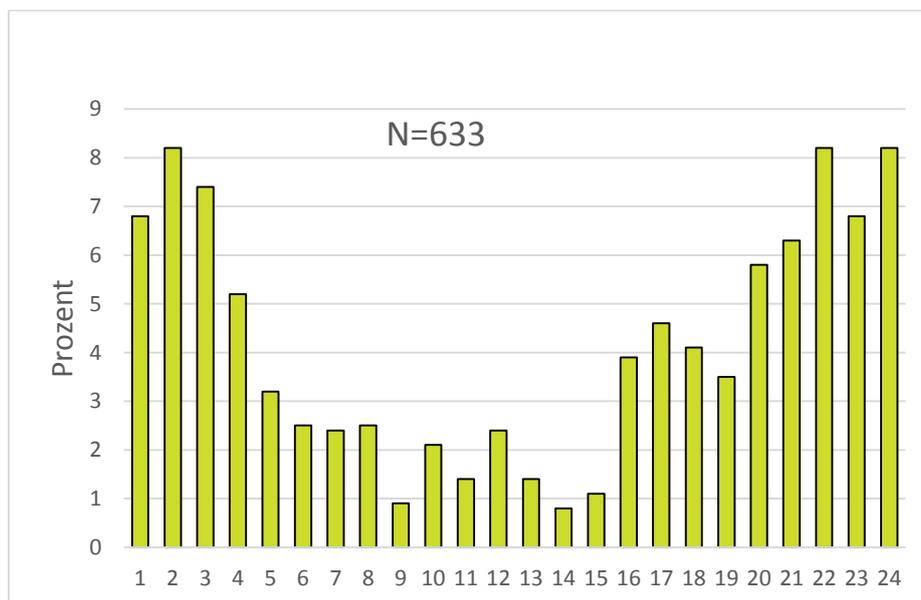
Alkoholauffällige Kraftfahrer sind im Verkehrsgeschehen zwar in der Minderheit, sind allerdings europaweit (mit großen Schwankungen) für ca. 10 Prozent der Verkehrsunfälle verantwortlich (z.B.: Bartl et al., 2002). Wie in zahlreichen Erhebungen bestätigt, ist Verkehrsauffälligkeit ein vorwiegend männliches Phänomen – etwa 90 Prozent der Kursklientel sind Männer (vgl. z.B.: Bukasa, Klipp, Braun, Panosch, Wenninger, Boets, Meesmann, Ponocny-Seliger & Assailly, 2008). Das Durchschnittsalter der Kursteilnehmer beläuft sich auf 41 Jahre, wobei das Alter stark variiert – je nach Studie zwischen 16 und 80 Jahren. Weitere Charakteristika dieser Personengruppe sind eine starke Neigung zu externer Attribuierung (die Schuld wird bei allen anderen gesucht, nur nicht bei sich selbst - „Pech gehabt“, vgl. z.B. Posch (2000), Stroheck-Kühner, Zanbili, Van der List-Weiß & Mattern (1999) oder Bartl (1995)) sowie niedrige Selbstkontrolle insbesondere in Bezug auf Trink-Fahr-Konflikte. Die Ergebnisse des DRUID-Projekts (Bukasa, Braun, Wenninger, Panosch, Klipp, Boets, Meesmann, Roesner, Kraus, Gaitanidou, Assailly & Billard, 2009) bestätigen diese Befunde. Zusätzlich gelang es durch einen Vergleich von Erst- und Wiederholungstätern unter anderem folgende weitere Risikofaktoren zu identifizieren: hoher Promillewert oder Verweigerung der Alkomattestung, auffällige alkoholbezogene Verkehrsvorgeschichte, erhöhte Alkoholtoleranz verbunden mit geringer subjektiver Beeinträchtigung beim aktuellen Delikt, keine oder verleugnete alkoholbezogene Gesundheitsprobleme, unrealistische Selbstwahrnehmung, wenig Selbstreflexion, wobei alkoholbezogene Risiken im Straßenverkehr unterschätzt werden.

Aufgrund der erhobenen Daten bezeichnen Bartl et al. (2010) Alkofahrten als ein „Freizeitproblem“ – die meisten Anhaltungen werden am Wochenende verzeichnet, die wenigsten von Montag bis Mittwoch (siehe Abbildung 2).



**Abbildung 2: Anhaltungen nach Wochentag (übernommen aus Bartl et al., 2010)**

Weiters fanden Bartl et al. (2010), dass die beim Delikt zurückgelegten Wege zeitlich bzw. streckenmäßig meist nur kurz waren: 84 Prozent dauern nicht länger als 20 Minuten, mehr als die Hälfte (58 Prozent) sogar kürzer als 10 Minuten. Nur ein Prozent der Fahrten hätte länger als eine Stunde gedauert. Die meisten Anhaltungen alkoholisierter Fahrer ereigneten sich in den Abend- bzw. Nachtstunden zwischen 22:00 Uhr und 03:00 Uhr Früh (siehe Abbildung 3):



**Abbildung 3: Anhaltungen nach Uhrzeit (übernommen aus Bartl et al., 2010)**

Nur 5,5 Prozent der Befragten hatten im Vorfeld des Delikts alleine Alkohol konsumiert, die übrigen 94,5 Prozent im Beisein von Freunden/Bekanntem bei Lokalbesuchen oder im Rahmen von spontanen Anlässen (62 Prozent). Der Promillewert erlaubt Aussagen über die Unfallwahrscheinlichkeit – je höher der Wert, desto höher die Unfallwahrscheinlichkeit, wobei

hier nicht von einem linearen, sondern vielmehr von einem exponentiellen Anstieg auszugehen ist. Bei 24 Prozent der N = 642 Befragten kam es im Rahmen der Alkoholfahrt zu einem Verkehrsunfall, davon waren 60 Prozent Alleinunfälle. Etwa 6 Prozent der Teilnehmer hatten – aus unterschiedlichen Gründen – den Alkotest bei der Anhaltung/Verkehrskontrolle verweigert.

Mehr als die Hälfte der Befragten war nicht der Meinung, Fahrfehler begangen zu haben, interessant sind jedoch die von den übrigen Teilnehmern (41,42 Prozent) subjektiv berichteten Fehler, die sich auf Probleme mit der Spurhaltung (40 Prozent), Wahrnehmungsschwierigkeiten (etwas zu spät/nicht gesehen – 24 Prozent) und Schnellfahren (17 Prozent) aufteilen. Dabei ergaben sich signifikante Zusammenhänge zwischen selbstberichteten Fahrfehlern und der Promillehöhe: je höher der Wert, desto eher wurde auch von Fahrfehlern berichtet. Demgegenüber steht das Ergebnis, dass 82 Prozent der Teilnehmer vor der Fahrt keine Angst hatten, einen Unfall zu verursachen.

### **3.4 Nachschulungskurse für verkehrsauffällige Kraftfahrer**

Rund ein Sechstel der jährlich in Österreich angeordneten Nachschulungen entfällt auf Kurse für verkehrsauffällige Personen. Die Kurse werden per Gesetz (FSG §§ 4 Abs. 3 und 24 Abs. 3) meist während der Probezeit nach dem Führerscheinerwerb angeordnet – ein Blick auf die Unfallstatistik verdeutlicht, warum dies der Fall ist (siehe Abbildung 4). Im Jahr 2013 ereigneten sich auf Österreichs Straßen 38.502 Verkehrsunfälle, bei welchen insgesamt 48.044 Personen verletzt wurden. Etwa ein Drittel der dabei verunglückten Personen gehört nach Angaben der Statistik Austria der Gruppe der 15- bis 24-jährigen Personen an. Junge, unerfahrene Straßenverkehrsteilnehmer sind besonders häufig in Verkehrsunfälle verwickelt, weshalb für sie strengere Bestimmungen im Sinne von besonderen Regelungen gelten.

Während bei Probeführerscheinbesitzern bereits beim Erstdelikt eine Nachschulung für verkehrsauffällige Lenker angeordnet wird, erfolgt dies für Nicht-Probeführerscheinbesitzer erst im Wiederholungsfall.

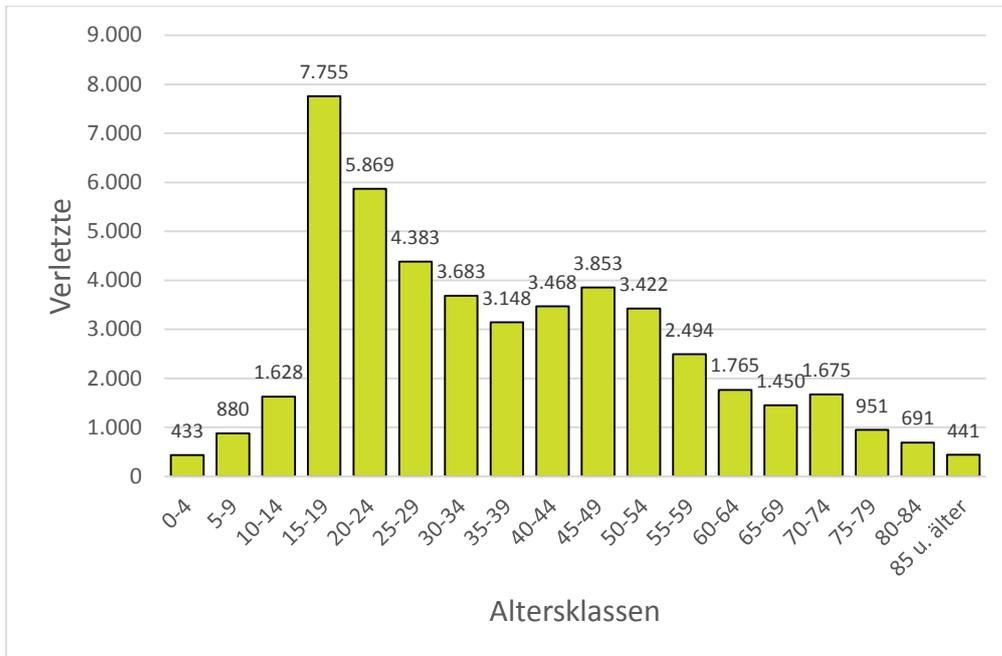


Abbildung 4: Verletzte im Straßenverkehr im Jahr 2013 nach Altersklassen (Statistik Austria, 2014)

Konkrete Gründe für die Anordnung einer Nachschulung für verkehrsauffällige Lenker während der Probezeit sind:

- Fahrerflucht
- Fahren gegen die zulässige Richtungsfahrbahn
- Überholen unter gefährlichen Umständen
- Nichtbefolgen von Überholverböten
- Vorrangverletzung
- Überfahren von „Halt“-Zeichen bei geregelten Kreuzungen
- Fahren auf der falschen Richtungsfahrbahn (Autobahn)
- Übertreten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit um 20 km/h (innerorts) bzw. 40 km/h (außerhalb des Ortsgebiets)
- bestimmte strafbare Handlungen gem. StGB, die beim Fahren eines Kfz begangen werden.

Außerhalb der Probezeit führen beispielsweise folgende Vergehen zur Kursanordnung (vgl. FSG §§ 7 und 24):

- Verhalten, welches gefährliche Verhältnisse herbeiführt, bzw. besondere Rücksichtslosigkeit bei Übertretung der Verkehrsvorschriften

- Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit um 40 km/h (innerorts) bzw. 50 km/h (außerhalb des Ortsgebiets)
- bestimmte strafbare Handlungen außerhalb des Straßenverkehrs.

Eine Besonderheit dieser Kurse ist die sogenannte „Fahrprobe“ (= Beobachtungsfahrt mit einem dafür ausgebildeten Fahrlehrer mit Nachbesprechung im Rahmen des Kurses), die zwischen der ersten und der dritten Kurssitzung abzuhalten ist und im Umfang 3 Kurseinheiten entspricht. Die Fahrzeit pro Person darf 30 Minuten nicht überschreiten, um einer bewussten Verfälschung des Fahrstils vorzubeugen. Dabei anhand verschiedener Kriterien festgestellte individuelle Stärken und Schwächen der Teilnehmer werden schließlich in der Gruppe besprochen. Die übrigen 12 Einheiten werden erneut – möglichst gleichmäßig – auf vier Termine aufgeteilt.

Ziel der Nachschulung ist es, durch angeleitete Selbstreflexion das eigene Fehlverhalten in Relation zu den Kursinhalten (gem. FSG-NV: Einstellungsänderung zu anderen Verkehrsteilnehmern und Entwicklung einer realistischeren Selbsteinschätzung sowie einer verbesserten Gefahrenerkennung; Auseinandersetzung mit den persönlichen Voraussetzungen, die zum Fehlverhalten führten) zu setzen, um eine realistischere Einschätzung der zugrundeliegenden äußeren und inneren Umstände zu erwirken und damit angemessenes, situationsangepasstes und rücksichtsvolleres Verhalten zu fördern (Kacena, 2011). Dafür werden unter anderem jene gruppenspezifischen Prozesse genutzt, die sich aus den unterschiedlichen Ansichten, Erfahrungen, Gefühlen und Einstellungen der einzelnen Kursteilnehmer ergeben (Bukasa, 2007).

### ***3.4.1 Wer kommt in einen Kurs für verkehrsauffällige Lenker?***

Die Teilnehmer unterscheiden sich altersbedingt von vorne herein hinsichtlich ihrer Risikobereitschaft, hinzu kommt das „Anfängerrisiko“ (siehe z.B. Schützhofer, Gruber & Rabenstein, 2006). Besonders rückfallgefährdet sind laut Christ (2001a, 2001b) männliche Teilnehmer aus ländlicher Region, die Autos mit hoher Motorleistung fahren und bereits mehrfach mit Verkehrsdelikten belastet sind (zB Alkoholdelikte). Die Statistik zeigt, dass auch tatsächlich die meisten Kursteilnehmer jüngeren Altersgruppen angehörten. So waren 85 Prozent der Betroffenen zwischen 18 und 24 Jahren alt (Brandstätter & Christ, 1997), nur 15 Prozent der Kursabsolventen waren weiblich. Ähnliche Zahlen finden sich auch in aktuelleren

Studien: Kacena (2011) beschrieb eine Stichprobe an verkehrsauffälligen Lenker mit einem Durchschnittsalter von 19,91 Jahren. Hauptanordnungsgrund für diesen Kurstyp war mit über 80 Prozent überhöhte Geschwindigkeit. Der typische verkehrsauffällige Lenker war in ihrer Arbeit männlich (80 Prozent), hatte einen Lehrabschluss und wohnte noch bei den Eltern.

Schon Bartl, Keskinen, Hatakka, Evers & Panacci (2000) beschreiben junge Verkehrsteilnehmer alleine deswegen als gefährdet, weil sie

- über eine höhere Risikoakzeptanz verfügen,
- unreifer sind,
- ihre Fahrfähigkeit über- und die Komplexität von Verkehrssituationen unterschätzen,
- über eine geringere Fähigkeit zur Gefahrenwahrnehmung verfügen,
- über keine verlässliche Fahroutine verfügen,
- vielen Gefahrensituationen ausgeliefert sind (sie fahren viel, meist abends am Wochenende (in erster Linie junge Männer), sind dabei übermüdet etc.) und
- aufgrund der begrenzten Aufmerksamkeitsleistung schnell überfordert sind.

### **3.5 Nachschulungskurse für Lenker mit sonstiger Problematik**

Nachschulungen für Lenker mit sonstiger Problematik werden angeordnet, wenn eine Person unter sonstiger Beeinträchtigung (z.B.: Sucht- oder Arzneimittel) ein Kfz gelenkt hat.

Bei Probeführerscheinbesitzern erfolgt die Anordnung bei der ersten Übertretung, in Verbindung mit einer Probezeitverlängerung um 1 Jahr, bei Nicht-Probeführerscheinbesitzern entweder bei einem Erstdelikt, wenn die Blutabnahme und/oder amtsärztliche Untersuchung verweigert wurde oder bei einem Wiederholungsdelikt. Ansonsten wird ein Verkehrscoaching vorgeschrieben.

Zu erarbeiten sind in der Nachschulung die Probleme und Motive für den Substanzmissbrauch. Insbesondere soll auf die Gefahren eingegangen werden, die der Konsum bewusstseinsverändernder, verhaltensbeeinträchtigender Substanzen in Verbindung mit der Verkehrsteilnahme für Verkehrssicherheit bedeutet (FSG-NV § 4).

### **3.5.1 Wer kommt in einen Kurs für Lenker mit sonstiger Problematik?**

Diese Gruppe stellt den geringsten Anteil an Nachschulungsteilnehmern (1 bis 2 %). Dies liegt zum einen an der Tatsache, dass der Kontrollaufwand für die Exekutive bei drogen- und arzneimittelbeeinträchtigten Lenker deutlich höher liegt und für die ebenfalls notwendige klinische Untersuchung und den Bluttest ein Arzt herangezogen werden muss. Andererseits wurde im Zuge der 9. Novelle des Führerscheingesetzes (2009) die Anordnung eines Verkehrscoachings für diese Personengruppe (bei Erstdelikt und Nicht-Probe-Führerscheinbesitzern) gesetzlich verankert. Hierbei gilt festzuhalten, dass es sich beim Verkehrscoaching keinesfalls um eine mit der Nachschulung vergleichbare Maßnahme handelt.

## **3.6 Nachschulungskurse nach dem Vormerkssystem**

Neben Verwaltungsstrafen und Führerscheinentziehungen (bei besonders gravierenden Delikten) gibt es für „mittelschwere“ Delikte das sogenannte Führerschein-Vormerkssystem. Zu den Vormerkdelikten zählen:

- Verstoß gegen die 0,1 Promille-Grenze (für C und D Schein Besitzer),
- Verstoß gegen die 0,5 Promille-Grenze (für B-Schein Besitzer außerhalb der Probezeit),
- Nichteinhalten des Sicherheitsabstands (Abstand zwischen nur 0,2 bis 0,39 Sekunden),
- Gefährdung von Fußgängern (auf dem Schutzweg),
- Missachten einer roten Ampel oder Stopptafel mit Vorrangverletzung,
- Befahren von Eisenbahnübergängen bei rotem Licht und/oder geschlossener Schranke,
- Verstoß gegen die Tunnelverordnung oder die Bestimmungen zur Gefahrgutbeförderung,
- mangelnde Kindersicherung,
- nicht ordnungsgemäße Ladungssicherung,
- Lenken eines Kfz, dessen technischer Zustand eine Gefährdung der Verkehrssicherheit darstellt und
- Befahren des Pannestreifens (und Behindern von Einsatzfahrzeugen).

Jedes der erfassten Delikte zieht eine Strafe und eine Vormerkung im Führerscheinregister nach sich, der nach einem Beobachtungszeitraum von 2 Jahren wieder verfällt. Wird innerhalb des Beobachtungszeitraums ein zweites Vormerkdelikt begangen, wird neben der Strafe und einer Verlängerung des Beobachtungszeitraums auf drei Jahre eine Maßnahme angeordnet. Diese richtet sich nach der Art des Delikts – zur Auswahl stehen:

- Nachschulung durch Verkehrspsychologen im Umfang von 6 Kurseinheiten
- Kindersicherungskurs
- Ladungssicherungskurs
- Fahrsicherheitstraining in einem Fahrsicherheitszentrum
- Perfektionsfahrt in der Fahrschule

### **3.6.1 Wer kommt in einen Nachschulungskurs nach dem Vormerksystem?**

Laut bmvit<sup>1</sup> (2013) ziehen „Übertretungen, die als „mittelschwer“ gelten, aber nicht die sofortige Entziehung der Lenkberechtigung bewirken, eine Vormerkung im Führerscheinregister nach sich“ (S. 3). Aus der Vielzahl an unterschiedlichen Delikten bzw. Deliktkombinationen, die zu einer Kursanordnung führen können, ergibt sich eine heterogene Teilnehmergruppe. Zur Verkehrspsychologischen Nachschulung werden jene Personen geschickt, die wegen eines Alkoholverstoßes oder Nichteinhaltung des Sicherheitsabstandes eine Vormerkung erhalten haben bzw. wegen zweimaligen Befahrens des Pannestreifens bestraft wurden. Insgesamt fallen nur etwa 2 bis 3 % aller Nachschulungen auf diesen Kurstyp.

## **4 WAS MACHT EINEN GUTEN KURS AUS?**

Laut Michalke, Barglik-Chory & Brandstätter (1987) bzw. auch Winkler, Jacobshagen & Nickel (1990) wirkt sich die Teilnahme an der Nachschulung idealerweise in einer Verhaltensänderung aus, wobei die Kurse mit ca. 10 Teilnehmern durchgeführt werden und über einige Wochen dauern sollten. Zentral ist eine gute Mischung aus Information und Anleitung zur Selbstreflektion in Bezug auf persönliche Motive und das eigene Verhalten. In diesem Sinne zielt ein guter Nachschulungskurs auch immer auf eine Verringerung der

---

<sup>1</sup> Quelle: <http://www.bmvit.gv.at/bmvit/service/publikationen/verkehr/strasse/downloads/vormerksystem4.pdf>

Rückfallwahrscheinlichkeit ab. Zentrale Aspekte einer nachhaltigen Einstellungs- und Verhaltensänderung sind:

- Die Bewusstmachung des Fehlverhaltens sowie dessen Bezugs zu den persönlichen Einstellungen,
- die Förderung der Selbstreflexionsfähigkeit,
- die Förderung der Selbstkontrollfähigkeit,
- Unterstützung bei der Internalisierung von Normen,
- die Entwicklung von individuell angepassten Verhaltensweisen sowie
- die Entwicklung einer realistischen Selbsteinschätzung und
- das Schließen von Wissenslücken.

Die Aufgabe des Kursleiters liegt darin, anhand psychologischer Interventionstechniken und Gesprächsführungsmethoden – unter Berücksichtigung gruppenspezifischer Prozesse – mittels Anleitung zur Selbstreflexion, Einzel- und Gruppenarbeiten, Wissensvermittlung und Diskussion für jeden Teilnehmer einen individuell abgestimmten Verhaltensplan für eine Verringerung der Rückfallwahrscheinlichkeit zu erarbeiten (siehe Abbildung 5).



**Abbildung 5: Aufgaben der Kursleiter im Überblick**

Achermann et al. (2007) sehen den großen Erfolg der Nachschulungen in mehreren Faktoren begründet:

- In den maßgeschneiderten Kursprogrammen für die verschiedenen Zielgruppen,
- im umfassenden Angebot therapeutischer Interventionen,
- in der Anwendung wissenschaftlich fundierter Methoden zur Verhaltens- und Einstellungsänderung,
- in der Auswahl hochqualifizierter Trainer,
- in den umfassenden Evaluierungsstudien (Prozess-, Impact- und Output-Evaluation) sowie
- in der Qualitätssicherung durch regelmäßige Supervision und Intervention.

#### **4.1 Was steht dahinter? Theoretische Grundlagen zur Wirksamkeit von Nachschulungskursen**

Rehabilitative Maßnahmen, zu denen die Nachschulungskurse zuzuordnen sind, zielen darauf ab, Verhaltens- und Einstellungsänderungen zu fördern und zu bewirken. Ein Konzept zur Beschreibung, Erklärung, Vorhersage und Beeinflussung von Veränderungsprozessen entwickelten Prochaska und DiClemente (1982). Dieses Transtheoretische Modell (TTM - Transtheoretical Model) geht davon aus, dass Verhaltensänderungsprozesse in mehreren qualitativ unterschiedlichen Phasen ablaufen (vgl. Abbildung 6), wobei das jeweilige Stadium auch den Grad der Bereitschaft widerspiegelt, eine Verhaltensweise zu ändern. Die Änderungsmotivation hängt dabei von inneren und äußeren Faktoren ab.

Dementsprechend sind unterschiedliche therapeutische Interventionen in Abhängigkeit von der jeweiligen Veränderungsstufe notwendig, sinnvoll und erfolgsversprechend. Das Besondere am TTM ist, dass Rückfälle als Teil des Veränderungsprozesses miteinbezogen werden und ein mehrmaliges Durchlaufen des Kreislaufs bis zu einer dauerhaften und stabilen Verhaltensänderung als normal angesehen wird. Nach einem Rückfall geht es darum, die Ursachen für denselben zu analysieren, daraus zu lernen und möglichst rasch wieder in den Handlungskreislauf einzusteigen.

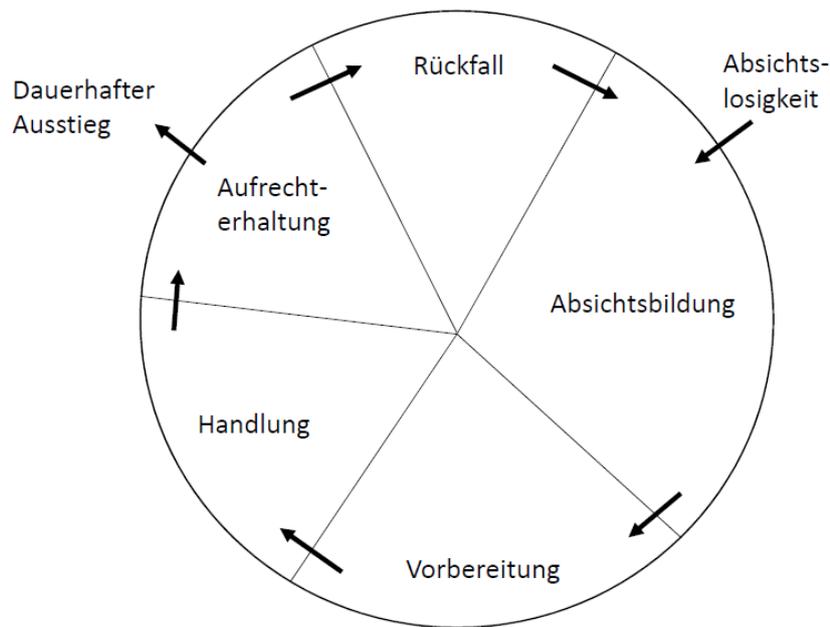


Abbildung 6: Sechs Stadien der Veränderung (Prochaska & DiClemente, 1986)

Anwenden lässt sich das Modell sowohl auf Selbstmodifikationsprozesse als auch auf professionell begleitete therapeutische Veränderungsprozesse. In einem Nachschulungskurs können bei den Klienten alle Stufen wieder gefunden werden. Die Stufen der Veränderung lassen sich wie folgt beschreiben:

**Stufe 1 - Absichtslosigkeit oder Präkontemplation:** Die Person besitzt hinsichtlich ihres problematischen Verhaltens noch kein Problembewusstsein und denkt nicht an die Möglichkeit einer Veränderung. Die Problematik wird aber oft bereits von außen erkannt (so gibt es z.B. vom Arzt im Rahmen einer Vorsorgeuntersuchung die Rückmeldung, dass die alkoholsensiblen Leberwerte nicht in Ordnung sind).

**Stufe 2 - Kontemplation oder Absichtsbildung:** Dieses Stadium ist gekennzeichnet von der Ambivalenz, einerseits etwas verändern zu wollen und andererseits den Status Quo beizubehalten. Eine Verhaltensänderung wird jedoch bereits in Erwägung gezogen.

**Stufe 3 - Vorbereitung:** Die Person beschließt, eine Änderung zu versuchen und beginnt mit der Vorbereitung.

**Stufe 4 - Handlung:** Konkrete Schritte zur Veränderung im Problemfeld werden gesetzt.

**Stufe 5 - Aufrechterhaltung:** Stabilisierung und Festigung der Verhaltensänderung. Idealerweise gelingt ein dauerhafter Ausstieg aus der Problematik. Das neue Verhalten ist verinnerlicht und wird aufrechterhalten.

**Stufe 6 - Rückfall:** Der Rückfall wird als Teil des Veränderungsprozesses angesehen. Rascher Wiedereinstieg in den Kreislauf der Veränderung ist in dieser Phase das Ziel.

Im Nachschulungssetting lässt sich das TTM auf die Problematik der Trennung von Alkoholkonsum und Autofahren sowie auf die Änderung des Alkoholkonsumverhaltens generell übertragen. Dabei ist es wichtig, dass die Klienten in ihrem jeweiligen Stadium abgeholt und beim Veränderungsprozess begleitet werden, wobei die Kursleiter über stadienspezifische Interventionstechniken verfügen müssen. Das Phänomen des Widerstands wird in diesem Zusammenhang unter anderem durch eine für das jeweilige Stadium inadäquate Interventionsform erklärt.

## 5 NACHSCHULUNGSEVALUATION

Nachfolgend findet sich eine Zusammenstellung einiger bedeutender nationaler und europaweiter Evaluationsstudien und Metaanalysen, die allesamt die Wirksamkeit der Kurse ein ums andere Mal eindrucksvoll bestätigen. Einen Einblick in die letzten Jahrzehnte liefern auch Tabelle 1 (S. 32-33) und Tabelle 2 (S. 34-35).

### 5.1 EU-weite Projekte

#### 5.1.1 DRUID-Projekt

Das europaweite Projekt **DRUID** (driving under the influence of alcohol or illicit drugs – hier Workpackage 5, Bukasa et al., 2009) wurde ins Leben gerufen, um in einem ersten Schritt Rehabilitationsprogramme für drogen- und alkoholauffällige Lenker in ganz Europa zu erfassen und in weiterer Folge hinsichtlich ihrer wissenschaftlichen Relevanz und ihres Beitrags zur Verkehrssicherheit zu untersuchen. Es wurden insgesamt 87 Kursprogramme evaluiert, dazu zählten neben den Angeboten in Deutschland, Belgien, Frankreich und Ungarn etc. auch die Daten der österreichischen verkehrspsychologischen Institute. In die Analyse wurden insbesondere die Rückfallquoten sowie die länder- und institutsspezifischen Ansätze zum Qualitätsmanagement einbezogen. Ziel war es, vorhandene Rehabilitationskonzepte zu validieren und ein übergreifendes Evaluierungskonzept im Sinne einer best practice zu erstellen.

In Österreich wurden über den Erhebungszeitraum die Daten von n = 1.646 Kursteilnehmer systematisch gesammelt. Erwartungsgemäß wurde die Gruppe substanzauffälliger Lenker einmal mehr in Bezug auf soziodemographische Daten als heterogene Personengruppe identifiziert (abgesehen von der bereits erwähnten männlichen Vorherrschaft). Zudem gelang es, eine Hochrisikogruppe für neuerliche Auffälligkeiten zu identifizieren: junge Männer mit niedrigerem Bildungsniveau und vielen aktenkundigen Verkehrsdelikten neigten eher zu „Rückfällen“ in frühere Verhaltensmuster. Einmal mehr konnte anhand der Datenanalyse bestätigt werden, dass die (durchwegs verhaltenstherapeutisch-systemisch orientierten) Rehabilitationsmaßnahmen im Hinblick auf die Rückfallquoten beachtliche Effekte erzielen: im Falle der Absolvierung einer entsprechenden Maßnahme zeigte sich eine *Reduzierung der Rückfallquoten um fast 50 Prozent* (durchschnittlich 45,5 Prozent).

Darüber hinaus wurden die Programme von den Teilnehmern als hilfreich und unterstützend bei der Einstellungs- und Verhaltensänderung erlebt. 95 Prozent der Betroffenen beurteilten den Kurs als sehr gut oder gut (siehe Abbildung 7) und gaben an, dazu ermutigt worden zu sein, sich neue Ziele zu setzen und einzuhalten. Die motivationale Unterstützung durch den Kursleiter wurde dabei als ausschlaggebender Faktor wahrgenommen.

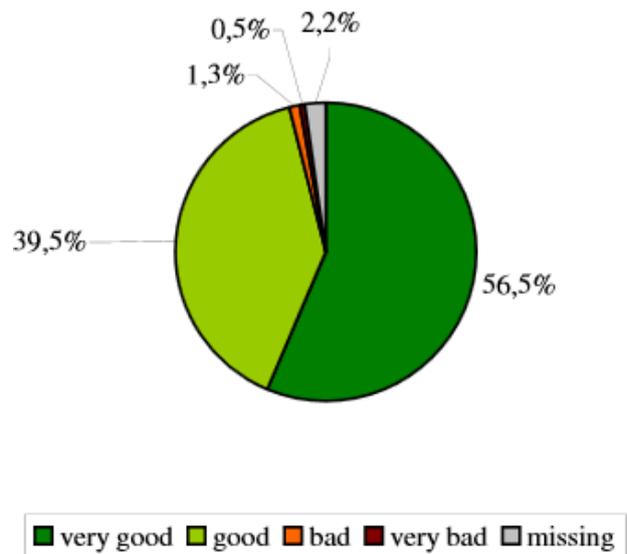


Abbildung 7: Kursbeurteilung (Bukasa et al., 2008)

Es zeigte sich, dass die größten Veränderungen auf der Verhaltensebene stattfinden. Das bedeutet, dass die Nachschulung als unterstützend in Bezug auf die Annahme alternativer und der zukünftigen Vermeidung von Alkoholdelikten im Straßenverkehr zuträglicher Lebensstile wahrgenommen wird (vgl. Bukasa et al., 2008). Die besten Ergebnisse zeigten sich auf der Teilnehmer-Trainer-Ebene, die bereits weiter oben im Dokument als das Schlüsselement des Kurserfolgs (in Form einer nachhaltigen Einstellungs- und Verhaltensänderung) identifiziert wurde.

### 5.1.2 ANDREA-Studie

Das EU-Projekt **ANDREA** (**A**nalysis of **d**river **r**ehabilitation **p**rogrammes; Bartl et al., 2002) wurde ins Leben gerufen, um europaweit die Wirkfaktoren von Nachschulungskursen zu analysieren. Neben einer umfassenden Beschreibung der in Europa eingesetzten Kursmodelle wurden verschiedene Evaluationsstudien untersucht und eine umfassende Teilnehmerbefragung durchgeführt. Internationale Studien belegen die Wirksamkeit von Nachschulungen hinsichtlich der Reduzierung des Rückfallrisikos (Schützenhöfer & Krainz, 1999; Winkler et al., 1990; Jacobshagen, 1998; Jones, Lacey, Berning & Fell, 1997). Der Programmablauf sollte sich an den Klienten orientieren, d.h. ein fixer Ablauf ist kontraproduktiv (siehe z.B. auch Mathey et al., 1997).

ANDREA postulierte und untersuchte vier Wirkfaktoren von Nachschulungskursen:

1. Rahmenbedingungen (Setting, gesetzliche Grundlagen etc.)
2. Beziehungsebene zwischen dem Trainer und den Teilnehmern,
3. angewandte Methoden und
4. behandelte Inhalte.

Wirksam ist ein Kursmodell insbesondere dann, wenn es zielgruppenorientiert ist und von qualifizierten verkehrspsychologischen Kursleitern durchgeführt wird, die dazu in der Lage sind, die Teilnehmer zu selbstkritischer Reflexion zu motivieren und eine professionelle Beziehung zu ihnen aufzubauen (Bartl et al., 2002). Eine Verteilung der Gruppensitzungen auf mehrere Wochen ist jedenfalls sinnvoll, da Einstellungsänderungen Zeit in Anspruch nehmen. Darüber hinaus spielt die Gruppengröße eine Rolle (Bartl et al. (2002) empfehlen nicht mehr als 10 Teilnehmer).

### **5.1.3 DAN-Report**

Der **DAN-Report** (Bartl, 2000) berücksichtigt im Rahmen einer ausführlichen Beschreibung und Analyse von Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Probeführerscheinbesitzer im ganzen EU-Raum auch österreichische Daten. Im Rahmen der Studie wurden EU-weit sämtliche Kurskonzepte für verkehrsauffällige Lenker erhoben und verglichen. Ausgehend von einem vierstufigen hierarchischen Modell (Keskinen, 1996) wurde die Persönlichkeit des Fahrers als größter Einflussfaktor auf das tatsächliche Fahrverhalten identifiziert. Aus den Ergebnissen konnte ein Maßnahmenkatalog für entsprechende Rehabilitationsmaßnahmen im Sinne einer best practice abgeleitet werden. Dieser umfasste in präventivem Sinne neben einer erweiterten, (über entsprechende Qualitätsrichtlinien) gut evaluierten und individuell auf die Führerscheineulinge abgestimmten Lernphase (in Österreich umgesetzt im Rahmen der Führerschein-Mehrphasenausbildung) eine zwei- (bis fünf-)jährige Probezeit, ein Fahrsicherheitstraining (mit individueller Rückmeldung) sowie eine 0,0 Promilleregulung. Den rehabilitativen Ansatz fasst Bartl (2000, S. 240) wie folgt zusammen: *„Je eindeutiger die Verkehrsauffälligkeit Ausdruck einer sozial unangepassten Persönlichkeitsstruktur ist, desto eher sollten diese Rehabilitationskurse von speziell geschulten Psychologen durchgeführt werden. Bei Alkohol- bzw. Drogenauffälligkeit, deutlicher Geschwindigkeitsübertretung etc. sind jedenfalls Psychologen einzusetzen.“*

## 5.2 Nationale Projekte unter Mitarbeit österreichischer und deutscher Verkehrspsychologen

Die Evaluierung von Nachschulungskursen hat im deutschsprachigen Raum eine jahrzehntelange Tradition. Nachfolgend sind überblicksmäßig die wichtigsten Studien angeführt; weiterführende Literatur zu diversen Evaluationsprojekten findet sich im Anhang.

### 5.2.1 *Evaluierung am Kriterium der Rückfallquoten*

Die grundlegenden Arbeiten zu Rückfallquoten, welche letztendlich zur gesetzlichen Implementierung der Nachschulung in Österreich führten, lieferten Michalke et al. (1987), Jacobshagen (1998) sowie Schützenhöfer und Krainz (1999). Im Zuge der Längsschnittuntersuchung (Beobachtungszeitraum mehr als zwei Jahre) von Michalke et al. (1987) zeigte sich erstmals eine Halbierung der Rückfallquoten infolge des Kurses. Gestützt wurden diese Befunde von Jacobshagen (1998), der über einen Beobachtungszeitraum von drei Jahren ebenfalls einen bedeutenden Rückgang neuerlicher Alkoholdelikte im Straßenverkehr berichtete (ohne Nachschulung 31,6 Prozent Rückfallquote; nach Absolvierung des Kurses 14,4 Prozent). Auch bei Schützenhöfer und Krainz (1999) war im Vergleich zur Kontrollgruppe – insbesondere bei Alkoholisierungsgraden zwischen 0,8 und 1,2 Promille BAK – eine Halbierung der Rückfallquoten bei jenen Personen beobachtbar, die sich im Rahmen der Nachschulung eingehend mit ihrem Fehlverhalten auseinandergesetzt hatten.

Insbesondere die kurzfristigen Effekte sind beachtlich: im ersten Jahr nach dem Nachschulungsbesuch werden gar nur 9,1 Prozent der Betroffenen erneut auffällig (im Vergleich zur Kontrollgruppe mit 24,9 Prozent!). Das bedeutet, dass jene Personen, die keinen Kurs besucht haben, deutlich früher und in Summe auch signifikant öfter wieder auffällig werden (siehe Abbildung 8).

Jacobshagen (1998) beobachtete die höchsten Erfolgsquoten (d.h. die wenigsten Rückfälle) bei Lenkern mit weniger als 1,1, Promille BAK – hier zeigte sich eine Rückfallquote von 11,8 Prozent. Aus wissenschaftlicher Sicht ist also eine Nachschulungsanordnung auch unter 1,2 Promille BAK (anstelle des momentan vorgesehenen Verkehrscoachings) im Sinne einer hochgradig zuverlässigen Sekundärprävention jedenfalls zu befürworten, sofern sie von entsprechend ausgebildeten Verkehrspsychologen abgehalten wird (vgl. z.B.: Schützenhöfer & Krainz, 1999, Christ, 2001a, b etc.).

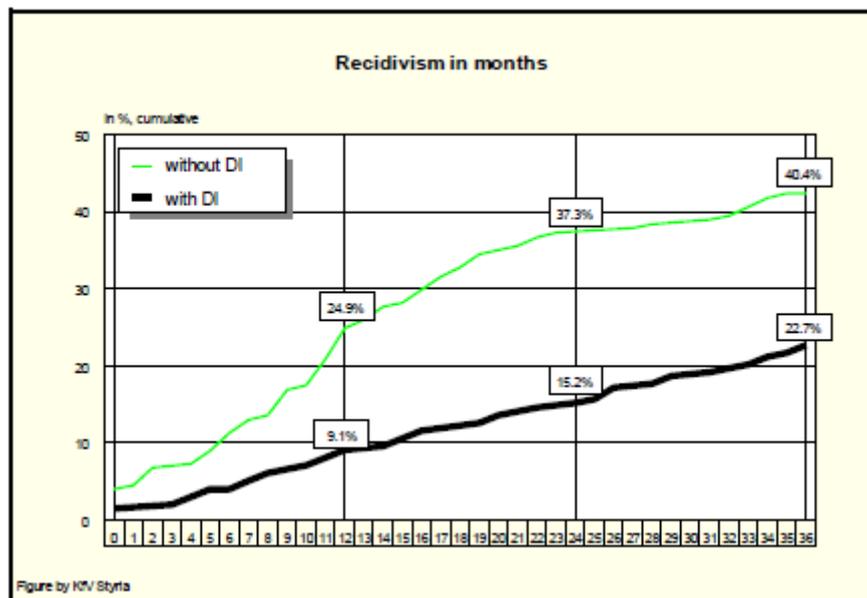


Abbildung 8: Entwicklung der Rückfallquoten über die Zeit (Schützenhöfer & Krainz, 1999)

### 5.2.2 Rückfallquoten und nachhaltige Einstellungs- und Verhaltensänderung

Die oben angeführten Befunde zu Rückfallquoten fanden in einer Längsschnittstudie von Christ (2001a, b) erneut Bestätigung. Über einen Beobachtungszeitraum von etwa vier Jahren wurden sowohl die Realbewährung (in Form von Rückfallquoten) und die Einstellungsänderung der N = 378 verkehrsauffälligen Lenker, als auch die Einschätzung der Kursleiter analysiert. Die Kontrolldichte wird dabei als ein wesentlicher Einflussfaktor auf die Realbewährung identifiziert. Hier zeigt sich in Bezug auf die Rückfallwahrscheinlichkeit eine besonders gefährdete Gruppe: es sind vorwiegend junge männliche Teilnehmer aus dem ländlichen Raum, mit übermotorisierten Fahrzeugen, die aufgrund ihrer „ungünstigen Persönlichkeitskonstellation“ wiederholt auffällig werden. Sie entwickeln im Kurs vermehrt Widerstände im Sinne einer geringeren Bereitschaft, ihr Fahrverhalten zu reflektieren und sich Fehler einzugestehen und verfügen generell über eine geringere Verhaltenseinsicht. Sie fallen durch geringere Anpassungsbereitschaft und viele unterschiedliche Delikte auf. *Erfolgreich sind nach Christ (2001b) daher nur jene Kursprogramme, die auf eine Reflexion der eigenen Persönlichkeit und auf die individuelle Stärkung des Sicherheitsbewusstseins abzielen, wobei den Kursleitern als anleitende und moderierende Einflusträger eine besondere Rolle zukommt.*

Auch in einer weiteren Studie betont Christ (2001c) die Relevanz eines (verkehrs-)psychologisch fundierten Rehabilitationsansatzes. Innerhalb eines Beobachtungszeitraums von durchschnittlich 23 Monaten zeigten sich die geringsten Rückfallquoten bei Kursen für

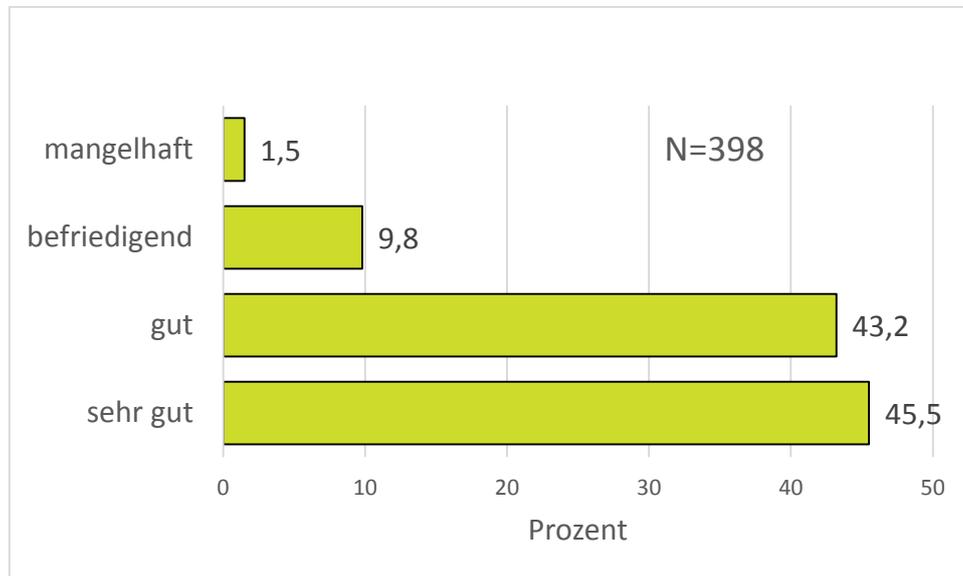
Lenker mit sonstiger Problematik (9 Prozent). Bei Verkehrsauffälligen-Kursen wurden 15 Prozent der Teilnehmer wieder auffällig, bei Kursen für alkoholauffällige Lenker 24 Prozent, was im Vergleich mit den Ergebnissen von Jacobshagen (1998; 31,5 Prozent Rückfällige ohne Rehabilitationsmaßnahme bzw. 14,4 Prozent Rückfällige nach Absolvierung eines Nachschulungskurses) immer noch als beachtlicher Erfolg zu werten ist. Dementsprechend betonen auch Nechtelberger, Nechtelberger & Bardodej (2009) den delikt- und unfallpräventiven Aspekt mit weiterreichenden Auswirkungen im Sinne einer Reduzierung von Todesfällen, Verletzungen und Sachschäden.

Auf Grund nur weniger Anordnungen für Nachschulungen bei sonstiger Problematik (s. Kapitel 3.5) sowie der Vielzahl an möglichen konsumierten Substanzen gibt es nur wenige nationale Evaluationen in diesem Bereich (vgl. aber EU Projekt DRUID). Exemplarisch sei hier die im Zeitraum von 2002 bis 2008 in Deutschland breit angelegte Evaluationsstudie **Sicherheit durch Prävention: Erfahrung mit und Engagement gegen Drogen (SPEED-02: DeVol, Hilger & Schupa, 2012)** zur Überprüfung der Wirksamkeit von Nachschulungskursen für cannabisbeeinträchtigte Kfz-LenkerInnen vorgestellt. Es wurden 500 Teilnehmer herangezogen, bei denen keine Abhängigkeitsproblematik vorlag. Der konzeptionelle Hintergrund dieser Maßnahme fußte dabei - wie in Österreich auch - auf angewandten kognitiv-verhaltenstherapeutischen Theorien sowie klinisch-psychologischen Methoden. Es zeigte sich in der schriftlichen Vorher-Nachher-Befragung eine signifikante Verbesserung des Problembewusstseins sowie des Abstinenzlebens und ein erwünschter Wissenszuwachs. Tendenzielle Veränderungen in der intendierten Richtung ergaben sich im Bereich Rückfallgefahr und Verlangen nach Cannabis. Die Gesamtbeurteilung der Maßnahme und der Kursleitung durch die Kursteilnehmer war durchgängig positiv und ließ auf eine hohe Akzeptanz schließen. Die Rückfallquote – erhoben mittels Selbstauskunft und Verkehrszentralregister - bezogen auf einen dreijährigen Bewährungszeitraum lag bei 7,8 %.

### **5.2.3 Österreichische Alkolenker-Studie 2010**

Eine österreichspezifische und institutsübergreifende Erhebung wurde im Jahr 2010 von Bartl et al. durchgeführt. Die Studie lieferte nicht nur Informationen über die Kursbeurteilung, sondern auch konkrete Daten über die Alkoholfahrten (siehe Kapitel 3.3). Ziel der Erhebung war es, die Vorteile der psychologisch/therapeutischen Interventionsform (Nachschulung) aufzuzeigen und damit die Nachschulung von einer rein pädagogischen Maßnahme

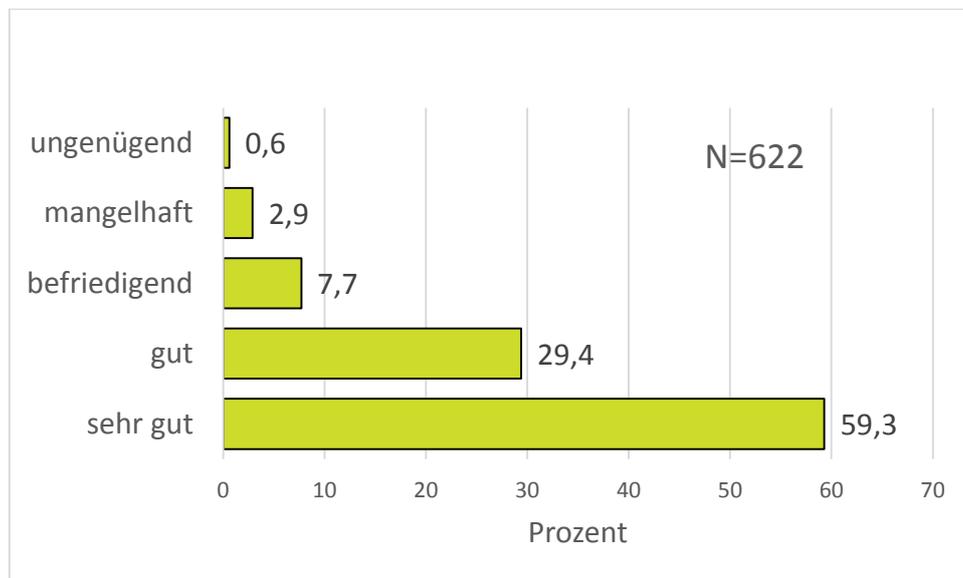
(Wissensvermittlung im Rahmen des Verkehrscoachings; die Autoren sprechen aufgrund der dabei eingesetzten Methodik von „Schocktherapie“) abzugrenzen.



**Abbildung 9: Beurteilung der Methoden und Techniken der Kursleiter (Bartl et al., 2010)**

Innerhalb eines dreimonatigen Erhebungszeitraums (April 2010 bis Juni 2010) wurden die Daten von N = 644 Kursteilnehmer gesammelt und systematisch ausgewertet. Es zeigte sich einmal mehr, dass die Betroffenen den Kursnutzen als hoch einschätzen und die Methoden und Techniken der Kursleiter zu fast 90 Prozent als gut bis sehr gut einstufen (siehe Abbildungen 9 und 10).

Darüber hinaus wurden der persönliche Nutzen, die Kursleiterkompetenz, das Kursklima und die Gesamtqualität zu 90 Prozent mit 1 bis 2 (nach dem österr. Schulnotensystem) beurteilt. Ebenso gut bewerteten die Teilnehmer das Ausmaß, in welchem im Rahmen des Kurses auf sie eingegangen worden war. Am wertvollsten wurden seitens der Teilnehmer neben den Informationen zur Promilleberechnung die Gruppendiskussionen wahrgenommen. Wie bereits mehrfach erwähnt und nachgewiesen steht und fällt die Qualität des Kurses mit der (Methoden-)Kompetenz der Kursleiter. Im Rahmen der Erhebung wurde die Kursleiterkompetenz zu 98,2 Prozent mit „sehr gut“ (81%) bis „gut“ (17,2%) beurteilt.



**Abbildung 10: Beurteilung des Kursnutzens (Bartl et al., 2010)**

Posch (2000), Schickhofer (2003), Lüftenegger (2006) und Bardodej (2010) beschäftigten sich vorwiegend mit der Evaluierung von Kursen für alkoholauffällige Lenker, Kacena (2011) bezog sich ausschließlich auf die Gruppe verkehrsauffälliger Lenker. Alle o.g. Arbeiten lehnen sich an das Konstrukt der Bereitschaft zur Verkehrsanpassung an, wie sie in der Führerscheingesetz-Gesundheitsverordnung (FSG-GV, §18(3)) beschrieben wird, um Effektivitätskriterien festzulegen und so den Erfolg der Rehabilitationsmaßnahme Nachschulung anhand diagnostischer Daten messbar zu machen.

Als verkehrszuverlässiger Lenker gilt demnach, wer über ausreichende (zumindest normgerechte) psychische Stabilität, Selbstkontrolle und soziales Verantwortungsbewusstsein verfügt sowie über nicht erhöhte Risikobereitschaft und einen unauffälligen emotionalen Bezug zum Autofahren.

Die oben genannten Evaluationsstudien beziehen sich auf das hierarchische 4-Stufen-Modell von Kirkpatrick (1998), welches neben der Kursbeurteilung durch die Teilnehmer (*Reaktionsebene*) Wissen, Einstellungen, Fähigkeiten und Emotionen (*Lernebene*) als bedeutend zur Beurteilung des Erfolgs einer Maßnahme definiert. Darüber hinaus soll das Gelernte auch im Alltag umgesetzt werden (*Verhaltensebene*) und schließlich – z.B. in Form einer Reduzierung der Rückfallquoten (s.o.) – auch auf institutionaler/organisationaler Ebene Ausdruck finden (*Ergebnisebene*). Da die Rückfallquoten den einzelnen Instituten in Österreich als Außenkriterium für die Kursevaluation derzeit nicht zur Verfügung stehen, beziehen sich die oben genannten Studien vorwiegend auf die ersten beiden Ebenen. Auf

beiden Stufen konnten signifikante Ergebnisse erzielt werden. Allen Studien gemeinsam ist eine deutliche Wissenszunahme im Vergleich zwischen Kursbeginn und Kursende.

### 5.3 Österreichweite relevante Evaluationsstudien im Überblick

Land	Autoren, Jahr	Typ <sup>1</sup>	Zeit- raum <sup>2</sup>	Anzahl TN <sup>3</sup>	RFR <sup>4</sup> mit Kurs	RFR <sup>5</sup> ohne Kurs	Wichtigste Ergebnisse
Österreich	Michalke et al. (1987)	A	27		15.8%	30.6%	Reduktion des Rückfallrisikos um 48.4%
		B1	27		12.5%	30.6%	Reduktion des Rückfallrisikos um 59.2%
		B2	27		10.3%	30.6%	Reduktion des Rückfallrisikos um 66.3%
Österreich	Schützenhöfer & Krainz (1999)	A	36	N=375	22.7%	40.4%	Reduktion des Rückfallrisikos um 43.8%
Österreich	Posch (2000)	A	1-1,5 <sup>6</sup>	N=104	-	-	Anstieg des deliktspezifischen Fachwissens Weniger externale Attribuierungen hinsichtlich der Deliktursachen Reduzierung der fatalistischen Verkehrseinstellung Absinken der subjektiv erlebten Trinkfestigkeit Gewinn an Zukunftshoffnung Verbesserte Problemlösestrategien Sehr positive Kursbeurteilung
Österreich	Christ (2001c)	A V DI	±23	N <sub>A</sub> =617 N <sub>V</sub> =378 N <sub>DI</sub> =165	24% 15% 9%	-	Psychologische Schwerpunktsetzung in ihrer Bedeutung bestätigt Identifikation von Teilnehmereigenschaften, die mit Rückfälligkeit korrelieren
Österreich	Schickhofer (2003)	A	1-1,5 <sup>6</sup> +1,5 <sup>7</sup>	N=221 N=67	-	-	Anstieg des deliktspezifischen Fachwissens Höhere Schuldeinsicht Positivere Einstellung zur Nachschulung und zu den gesetzlichen Vorschriften Annahme einer realistischeren Sichtweise der eigenen Fähigkeiten Ursachenzuschreibung verstärkt bei sich selbst
Österreich	Drexler (2005)	A	1-1,5 <sup>6</sup>	N=147 Follow up N= 67	-	-	Verbesserung des Wissens um alkoholspezifische Beeinträchtigungen, Sicherheitsrisiken und gesundheitliche Folgen von problematischem Alkoholkonsum Zunahme sicherheitsorientierter Einstellungen bezüglich Alkohol und Fahren Eigener Alkoholkonsum wird reflektierter und selbstkritischer gesehen Bereitschaft, auf Alkohol angesichts einer bevorstehenden Fahrt zu verzichten sowie ein generell etwas verringerter Konsum

Land	Autoren, Jahr	Typ <sup>1</sup>	Zeit- raum <sup>2</sup>	Anzahl TN <sup>3</sup>	RFR <sup>4</sup> mit Kurs	RFR <sup>5</sup> ohne Kurs	Wichtigste Ergebnisse
Österreich	Lüftenegger (2006)	A V D	1-1,5 <sup>6</sup>	N <sub>A</sub> =285 N <sub>V</sub> =51 N <sub>D</sub> =5	-	-	Anstieg des deliktspezifischen Fachwissens (A,V) Anstieg der Selbstwirksamkeitserwartungen (A) Ursachenzuschreibung verstärkt bei sich selbst (A) Anstieg der emotionalen Stabilität (V) Sehr positive Kursbeurteilung (A, V, D)
Österreich	Bardodej (2010)	A V	1-1,5 <sup>6</sup>	N <sub>A</sub> =360 N <sub>V</sub> =29	-	-	Anstieg des deliktspezifischen Fachwissens Zunahme sicherheitsorientierter Einstellungen Verbesserte Einstellung hinsichtlich Alkoholgrenzen Ursachenzuschreibung verstärkt bei sich selbst Sehr positive Kursbeurteilung Wirksamkeit unabhängig von Herkunft und Muttersprache
Österreich	Bartl, Urbanek, Chaloupka-Risser, Gfrerer, Ortner, Schrader, Schützhofer, Strauß, Strobl (2010)	A	- <sup>8</sup>	N=644	-	-	Hohe Einschätzung des Kursnutzens Methoden/Techniken der Kursleiter zu fast 90% als gut bis sehr gut eingestuft Bedeutsamkeit des persönlichen Nutzens nachgewiesen Kursleiterkompetenz, Kursklima, Gesamtqualität zu 90% mit gut bis sehr gut beurteilt
Österreich	Kacena (2011)	V	1-1,5 <sup>6</sup>	N=88	-	-	Anstieg des deliktspezifischen Fachwissens Anstieg der Selbstwirksamkeitserwartungen Anstieg der emotionalen Stabilität Absinken der Risikobereitschaft Sehr positive Kursbeurteilung

Tabelle: 1 Österreichweite relevante Evaluationsstudien im Überblick (teilweise übernommen und adaptiert von Bartl et al., 2002)

<sup>1</sup> Nachschulungstyp: A, B1, B2, DI=Alkohol, V=Verkehrsauffälligkeit, D=Drogen (sonstige Problematik)<sup>3</sup> Anzahl der Teilnehmer<sup>5</sup> Rückfallrate ohne Kursbesuch<sup>7</sup> Prä-Posttest-Design und „follow up“ Befragung 6 Wochen nach Kursende<sup>2</sup> Zeitraum in Monaten<sup>4</sup> Rückfallrate nach Kursbesuch<sup>6</sup> Prä-Posttest-Design (mind. 22, max. 40 Tage)<sup>8</sup> Befragung nach Kursende

## 5.4 Weitere nationale und europaweite Evaluationsstudien im Überblick

Land	Autoren/Modelle, Jahr	Typ <sup>1</sup>	Zeitraum <sup>2</sup>	Anzahl TN <sup>3</sup>	RFR <sup>4</sup> mit Kurs	RFR <sup>5</sup> ohne Kurs	Wichtigste Ergebnisse
Deutschland	Winkler et al. (1988)	IFT (A)	36		13.5%	(17.7%) <sup>6</sup>	
		IRAK (A)	36		12.8%	(18.6%) <sup>6</sup>	
		LEER (A)	36		14.0%	(18.3%) <sup>6</sup>	
Deutschland	Winkler et al. (1990)	IFT (A)	60		19.6%	(25.7%) <sup>6</sup>	
		IRAK (A)	60		20.5%	(24.6%) <sup>6</sup>	
		LEER (A)	60		22.9%	(26.3) <sup>6</sup>	
Deutschland	Jacobshagen (1997)		36		14.4%	31.6%	
Schweiz	Mathey et al. (1997)		60-72		19.7%	19.7%	
USA	Jones et al. (1997)		12		5.6%	10.7%	
Großbritannien	Davies et al. (1999)		36		3.4%	9.6%	
EU + Schweiz	Bartl et al. (2000)	DAN-Report					Beschreibung und Analyse von Maßnahmen nach Erwerb der Lenkberechtigung sowie Bewertung der jeweiligen Evaluationsstudien als Basis für die Erarbeitung von best-practice-Empfehlungen für Fahranfänger (s. Kapitel 5.1.3)
EU	Bartl et al. (2002)	ANDREA-Studie (A) <sup>8</sup>					Beschreibung der in Europa eingesetzten Kursmodelle Analyse von deren Evaluationsstudien Umfangreiche Teilnehmerbefragung Erarbeitung von best-practice-Empfehlungen für Alkoholnachschulungen (4 postulierte Wirkfaktoren zur Reduktion des individuellen Rückfallrisikos) (s. Kapitel 5.1.2)
Deutschland	Biehl et al. (2004)	DRUGS (D)	36	N=181	8,8%	21,1%	Rückfallquote mehr als halbiert deutlich reduziertes Rückfalltempo
Deutschland	Birnbaum et al. (2005)	IRAK-S (A) Mainz 77 (A)	36	N=106 N=106	4,7% 13,2%	<sup>7</sup>	reduziertes Rückfalltempo

Land	Autoren/Modelle, Jahr	Typ <sup>1</sup>	Zeitraum <sup>2</sup>	Anzahl TN <sup>3</sup>	RFR <sup>4</sup> mit Kurs	RFR <sup>5</sup> ohne Kurs	Wichtigste Ergebnisse
Deutschland	Schülken et al. (2006)	CONTROL (A) REAL (A)	+60	N=837 N <sub>C</sub> =341 N <sub>R</sub> =496			Gesteigertes Problembewusstsein Aneignung konstruktiver Bewältigungsstrategien Sehr hohe MPU-Bestehensquote (94,4 Prozent) Geringe Rückfälligkeit über 36 Monate
EU	Bukasa, et al. (2009)	DRUID WP 5 (A, D) <sup>8</sup>		In Österreich N=1.646			Wirksamkeit auf der Verhaltensebene am größten durch Ermutigung, sich neue Ziele zu setzen und einzuhalten Kursleiter als motivationaler Faktor für die Einstellungs- und Verhaltensänderung identifiziert Sehr positive Kursbeurteilung Reduzierung der Rückfallquoten um durchschnittlich 45,5 Prozent
Deutschland	ifs (2009)	IFT (A)	±36	N=290	10,0%	<sup>7</sup>	
Deutschland	DEKRA (2009)	IFT (A)	36	N=435	6,7%	<sup>7</sup>	
Deutschland	Nord-Kurs (2009)	SPEED 02 (D)	36	N=500	7,8%	5,3 <sup>9</sup>	Verbesserung des Problembewusstseins und Abstinenzlerlebens Erwünschter Wissenszuwachs Tendenzielle Veränderungen in der erwünschten Richtung ergaben sich im Bereich Rückfallgefahr und Verlangen nach Cannabis
Deutschland	AFN (2010)	IRAK (A)	±36	N=273	6,6%	<sup>7</sup>	
Deutschland	Nord-Kurs (2010)	LEER (A)	36	N=507	7,3%	<sup>7</sup>	
Deutschland	Pluspunkt (2011)	PLUS 70 (A)	±36	N=1846	7,99%	<sup>7</sup>	
Deutschland	Schülken et al. (2011)	K70 (A)	60	N=688	7,3%	<sup>7</sup>	Gesteigertes Problembewusstsein Aneignung konstruktiver kognitiver Bewältigungsstrategien Nach 3 Jahren Rückfallquote von 7,3 Prozent (N=358)

Tabelle: 2 (teilweise übernommen und adaptiert von Bartl et al., 2002 und Kalwitzki et al., 2011)

**Legende:**

- <sup>1</sup> Kursmodell, Nachschulungstyp in Klammer: A=Alkohol, V=Verkehrsauffälligkeit, D=Drogen      <sup>2</sup> Zeitraum in Monaten  
<sup>3</sup> Anzahl der Teilnehmer      <sup>4</sup> Rückfallrate nach Kursbesuch  
<sup>5</sup> Rückfallrate ohne Kursbesuch      <sup>6</sup> Keine Kontrollgruppe, aber Referenzgruppe von positiv begutachteten Personen  
<sup>7</sup> Keine Kontrollgruppe, Kriterium ist der von der BASt vorgegebene Referenzwert von 18,8%      <sup>8</sup> 87 Kursprogramme in ganz Europa wurden untersucht  
<sup>9</sup> Vergleich mit einer Kontrollgruppe: Medizinisch-Psychologische Untersuchung (MPU) mit positivem Ergebnis

## 6 ZUSAMMENFASSUNG UND NACHWORT

Wir hoffen, dass wir Ihnen mit dieser Zusammenfassung der Erfolgsgeschichte Nachschulung einen fundierten Einblick in dieses wichtige, wirksame und spannende verkehrspsychologische Tätigkeitsfeld geben konnten.

Der eindrucksvolle Erfolg der Maßnahme ist stark an den hohen, einheitlichen Mindeststandard in Bezug auf Rahmenbedingungen und Setting gekoppelt und die Tatsache, dass es durch gesetzlich festgelegte Preisrahmen kein Preisdumping auf Kosten der Qualität gibt. Die hohe Qualifizierung der Nachschulungsleiter ist ebenfalls dafür ausschlaggebend, Österreich nimmt hier in Europa eine Vorbildrolle ein. Regelmäßige Evaluierungen und Interventionen, deren Ergebnisse wieder theoretisch - über neue wissenschaftliche Erkenntnisse und besseres Verständnis der Zielgruppe - und praktisch - über Adaptierungen und Erweiterungen der Interventionstools - in das Nachschulungsmodell einfließen, sichern und verbessern laufend die Qualität der Verkehrspsychologischen Nachschulung. Es gibt einen lebendigen Kreislauf und ständige gegenseitige Anregung von Theorie und Praxis. Erfreulich ist in diesem Zusammenhang, dass auch die Kursteilnehmer – trotz zunächst unfreiwilliger Kursteilnahme – am Ende der Nachschulung angeben, sehr davon profitiert zu haben und von den Kursinhalten in der eigenen Persönlichkeitsentwicklung unterstützt worden zu sein.

Die Verkehrspsychologische Nachschulung trägt nachweislich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei.

Möge das Erfolgsmodell Nachschulung Fachkollegen und Entscheidungsträger dazu inspirieren, es auch auf andere Bereiche der Einstellungs- und Verhaltensänderung zu übertragen. Im Verkehrsbereich ist eine auf die Nachschulung aufbauende und diese vertiefende Verkehrspsychologische Verkehrstherapie für mehrfach auffällig gewordene Lenker mit verfestigten problematischen Verhaltensmustern wünschenswert und notwendig. Aus fachlicher Sicht ist des Weiteren anzuraten, dass alle drogen- und/oder medikamentenauffälligen Lenker wieder der zielgruppenspezifischen Maßnahme der Verkehrspsychologischen Nachschulung zugeordnet werden und es hier zu einer Korrektur des Gesetzes kommt. Ebenso ist es auf Grund der eben ausführlich dargestellten wissenschaftlichen Evidenz empfehlenswert, die Gruppe der Alkolenker zwischen 0,8 und 1,19 ‰ BAK auch von der gut evaluierten und nachweislich wirksamen Maßnahme

„Verkehrspsychologische Nachschulung“ profitieren zu lassen. Wir freuen uns auf einen vertiefenden fachlichen Austausch und Diskurs mit politischen Entscheidungs- und Meinungsträgern, um gemeinsam weitere effektive Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit entwickeln und implementieren zu können.

## 7 ANHANG

### 7.1 Literaturverzeichnis

- Achermann, Y., Bächli-Biétry, J. & Siegrist, S. (2007). *SUPREME-THEMATIC REPORT REHABILITATION & DIAGNOSTICS*.  
[http://ec.europa.eu/transport/roadsafety\\_library/publications/supreme\\_f3\\_thematic\\_report\\_rehabilitation\\_and\\_diagnostics.pdf](http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/supreme_f3_thematic_report_rehabilitation_and_diagnostics.pdf) (letzter Zugriff 30.08.2014)
- Bardodej, J. (2010). *Evaluation of driver rehabilitation programmes*. Unveröffentlichte Diplomarbeit. Universität Wien.
- Bartl, G. (1995). Aktueller Überblick über die Kursmodelle zur Kraftfahrerrehabilitation. *Mitteilungen der österreichischen Sanitätsverwaltung*, 96, Heft 4/15. April 1995, 133-136.
- Bartl, G. (2000). *DAN-Report: Results of an EU-Project: Description and Analysis of Post-Licensing Measures for Novice Drivers*. Wien: Kuratorium für Verkehrssicherheit.
- Bartl, G., Keskinen, E., Hatakka, M., Evers, C. & Pannacci, M. (2000). Discussion of Results. In Bartl, G. (Hrsg.). *DAN-Report: Results of an EU-Project: Description and Analysis of Post-Licensing Measures for Novice Drivers*. Wien: Kuratorium für Verkehrssicherheit.
- Bartl, G., Assailly, J.-P., Chatenet, F., Hatakka, M., Keskinen, E. & Willmes-Lenz, G. (2002). *EU-Project „Andrea“. Analysis of Driver Rehabilitation Programmes*. Wien: Kuratorium für Verkehrssicherheit.
- Bartl, G., Urbanek, K., Chaloupka-Risser, C., Gfrerer, W., Ortner, W., Schrader, C., Schützhofer, S., Strauß B. & Strobl, C. (2010). *Österreichische Alkolenker-Studie 2010*. Wien: Institut alles-führerschein.at GmbH.
- Biehl, B. & Birnbaum, D. (2004). Evaluation eines Rehabilitationskurses für drogenauffällige Kraftfahrer. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit* 1, 28-32.
- Birnbaum, D., Biehl, B. & Seehars, I. (2005). Die Wirksamkeit des Nachschulungsmodells IRAK-S für erstmals alkoholauffällige Kraftfahrer. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit* 4, 202-207.

- Brandstätter, C. & Christ, R. (1997). Determinanten der Effizienz von Nachschulungsmaßnahmen bei Fahranfängern in Österreich. *Deutscher Psychologenverlag*, 307-322.
- Bukasa, B. (2007). Evaluation of rehabilitation models for different types of traffic offenders. In: Risser, R. & Nickel, W.-R. (Hrsg.). *Fit to Drive, 2<sup>nd</sup> International Traffic Expert Congress Vienna 2007*, Proceedings. Bonn: Kirschbaum Verlag.
- Bukasa, B., Klipp, S., Braun, E., Panosch, E., Wenninger, U., Boets, S., Meesmann, U., Ponocny-Seliger, E. & Assailly, J.-P. (2008). Good Practice: In-Depth Analysis on Recidivism Reasons & Analysis of Change Process and Components in Driver Rehabilitation Courses. *DRUID, 6<sup>th</sup> Framework Programme, Deliverable D 5.2.1 Revision 2.0. European Commission*. Verfügbar unter: [http://www.druid-project.eu/Druid/EN/deliverables-list/downloads/Deliverable\\_5\\_2\\_1.pdf?blob=publicationFile&v=1](http://www.druid-project.eu/Druid/EN/deliverables-list/downloads/Deliverable_5_2_1.pdf?blob=publicationFile&v=1) [abgerufen am 20.08.2014].
- Bukasa, B., Braun, E., Wenninger, U., Panosch, E., Klipp, S., Boets, S., Meesmann, U., Roesner, S., Kraus, L., Gaitanidou, L., Assailly, J.-P. & Billard, A. (2009). Validation of existing Driver Rehabilitation Measures. *DRUID, 6<sup>th</sup> Framework Programme, Deliverable D 5.2.4 Revision 1.0. European Commission*. Verfügbar unter: [http://www.druid-project.eu/Druid/EN/deliverables-list/downloads/Deliverable\\_5\\_2\\_4.pdf?blob=publicationFile&v=1](http://www.druid-project.eu/Druid/EN/deliverables-list/downloads/Deliverable_5_2_4.pdf?blob=publicationFile&v=1) [abgerufen am 25.08.2014].
- Bukasa, B., Chaloupka-Risser, C., Christ, R., Kaltenegger, A. & Salamon, B. (2010). *Handbuch: Rechtsgrundlagen der Führerschein-Nachschulung*. Erstellt im Auftrag des Verkehrspsychologischen Koordinationsausschusses gem. FSG-NV.
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2013). *Informationen zum Führerschein-Vormerksystem und andere Rechtsfolgen schwerer Verkehrsübertretungen*. Verfügbar unter: <http://www.bmvit.gv.at/bmvit/service/publikationen/verkehr/strasse/downloads/vormerksystem4.pdf> [abgerufen am 17.07.2014]
- Christ, R. (2000): *Driver improvement courses for novice drivers in Austria – what determines the effect?* RTS No 67 – Avril-Juin 2000, p21-38. Elsevier, Paris.

- Christ, R. (2001a): *Das evaluierte Kursmodell - Schutz der Klientel vor Verbesserungen? Überlegungen zur Begleitforschung für Kursmodellentwicklung und -optimierung.* Referat anlässlich des 7. Internationalen Kongress „Driver Improvement“ in Salzburg, 8.-10. Oktober 2001.
- Christ, R. (2001b). Auf der Suche in der Wundertüte – Ergebnisse einer Evaluationsstudie zu Driver-Improvement und Nachschulungskursen für Fahranfänger. *Psychologie in Österreich*, 3, 212-217.
- Christ, R. (2001c): *Das universelle Kursmodell? – Ergebnisse österreichischer Evaluationsstudien zu unterschiedlichen Kursmodellen.* Referat anlässlich des 7. Internationalen Kongress „Driver Improvement“ in Salzburg, 8.-10. Oktober 2001.
- Davies, G. P., Harland, D. G., & Broughton, J. (1999). Drink/driver rehabilitation courses in England and Wales. Transport Research Laboratory, Crowthorne, UK, *TRL Report* 426.
- DeVol, D., Hilger, N., Schupa, J. (2012). SPEED-02 – Wirksamkeit von Rehabilitation (gem. § 70 FeV) und Begutachtung. *Blutalkohol*, 49, 3, 133-146.
- Drexler, A. (2005). *Veränderungen von handlungsleitenden Faktoren durch eine Nachschulung bei alkoholauffälligen Kraftfahrern; Kurs INKA.* Dissertation, Universität, Naturwissenschaftliche Fakultät, Innsbruck
- Drexler, A. (2008). *Die Wirkung von Nachschulungen bei Kraftfahrern. Eine Evaluation von behördlich angeordneten Nachschulungen nach einem Alkoholdelikt im Straßenverkehr, Kurs INKA.* Saarbrücken: VDM-Verlag Müller.
- Führerscheinggesetz (FSG): Bundesgesetz über den Führerschein (BGBl I 1997/120 idF BGBl I 2009/93).
- Führerscheinggesetz-Durchführungsverordnung (FSG-DV): Verordnung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr über die Durchführung des Führerscheinggesetzes (BGBl II 1997/320 idF BGBl II 2009/26).
- Führerscheinggesetz-Gesundheitsverordnung (FSG-GV): Verordnung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr über die gesundheitliche Eignung zum Lenken von Kraftfahrzeugen (BGBl II 1997/322 idF BGBl II 2011/280).

Führerscheingesezt-Nachschulungsverordnung (FSG-NV): Verordnung über verkehrspsychologische Nachschulungen (BGBl II 2005/220).

Jacobshagen, W. (1998). Nachschulungskurse für alkoholauffällige Fahranfänger nach dem Modell NAFA in Deutschland: Klientel, Kursdurchführung, Wirksamkeit und Akzeptanz. In: Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.). *Driver Improvement, 6. Internationaler Workshop*. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, 261-274). Bergisch Gladbach: BAST.

Jones, R. K., Lacey, J. H., Berning, A. & Fell, J. C. (1997). An assessment of sanctions for DWI offenders. In: Maervier-Guyon (Hrsg.), *Proceedings of 14<sup>th</sup> International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety. CERMT*, 63-72.

Kacena, S. (2011). *Evaluation von Nachschulungskursen für verkehrsauffällige Lenker: Eine wissenschaftliche Untersuchung zur Effektivität einer verkehrspsychologischen Rehabilitationsmaßnahme*. Diplomarbeit, Universität Wien.

Kalwitzki, K.-P., Höcher, G., Kollbach, B., Schroerswarz, S., Stengl-Hermann, D., Veltgens, U. & Brieler, P. (2011). Der Beitrag der Kurse nach § 70 FeV zur Verkehrssicherheit. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit* 3, 142-148.

Kirkpatrick, D.L. (1998). *Evaluating training programs: The four levels*. San Francisco: Berett-Koehler, 2. Auflage.

Kraftfahrgesezt (KFG): Bundesgesezt über das Kraftfahrwesen (BGBl 1967/267 idF BGBl I 2014/26)

Keskinen, E. (1996). Why do young drivers have more accidents? Junge Fahrer und Fahrerinnen. Referat der Ersten Interdisziplinären Fachkonferenz 12. – 14. Dezember in Köln. In: *Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Mensch und Sicherheit*, Heft M 52.

Lüftenegger, M. (2006). *Evaluation von verkehrspsychologischen Nachschulungskursen*. Unveröffentlichte Diplomarbeit. Universität Wien.

Mathey, M.-C., Fahrenkrug, H. & Schmid, H. (1997). *Wiederholt angetrunkene Fahrzeuglenker im Strafvollzug im Kanton Zürich – Abschlussbericht*. Lausanne: Schweizerische Fachstelle für Alkohol- und andere Drogenprobleme.

- Michalke, H., Barglik-Chory, Ch. & Brandstätter, Ch. (1987). *Effizienzkontrolle von Gruppentrainingsmaßnahmen für alkoholauffällige Kraftfahrer – Driver Improvement*. Institut für Verkehrspsychologie, Kuratorium für Verkehrssicherheit, Wien.
- Nechtelberger, M. (2008). Design und Qualitätssicherung von verkehrspsychologischen Nachschulungsprogrammen. Vortrag auf der 2. österreichischen Tagung für Verkehrspsychologie (VK-Kongress) am 29.05.2008.
- Nechtelberger, M., Nechtelberger, F. & Bardodej, J. (2009). Die kontinuierliche Evaluation von Fahrernachschulungsprogrammen in Österreich. In: Hennighausen, R. & Mattern, R. (Hrsg.). *Verkehrsmedizin: Neueste Erkenntnisse im gesamten Spektrum. Tagungsband zum 35. Kongress der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V. (DGVM) in Goslar*, 153-155. Bonn: Kirschbaum Verlag.
- Prochaska, J. O. & DiClemente, C. C. (1982). Transtheoretical therapy: Toward a more integrative model of therapy. *Psychotherapy: Theory, Research, and Practice*, 19, 267-288.
- Prochaska, J. O. & DiClemente, C. C. (1986). Toward a comprehensive model of change. In Miller, W. R. & Heather, N. (Eds.). *Treating addictive behaviors: Processes of change* (pp. 3-17). New York: Plenum Press.
- Posch, C. (2000). *Veränderungen von Einstellungen und Befindlichkeit alkoholauffälliger Kraftfahrer im Laufe von Driver Improvement Kursen*. Diplomarbeit. Leopold Franzens Universität Innsbruck.
- Schickhofer, E. (2003). *Die Evaluierung von Nachschulungskursen für alkoholauffällige Verkehrsteilnehmer: Kompetenz- und Kontrollüberzeugungen*. Unveröffentlichte Diplomarbeit, Universität Wien.
- Schülken, T., Leisch, M., Sachse, R. & Veltgens, U. (2006). Zur Wirksamkeit der verkehrspsychologischen Rehabilitationsprogramme CONTROL und REAL für alkoholauffällige Fahrer. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit* 4, 194-201.
- Schülken, T., Leisch, M., Sachse, R., Veltgens, U. (2011). Zur Wirksamkeit des verkehrspsychologischen Kurses „K70“ (zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung für alkoholauffällige Kraftfahrer). *Zeitschrift für Verkehrssicherheit* 1, 28-33.

Schützenhöfer, A. & Krainz, D. (1999). Auswirkungen von Driver Improvement Maßnahmen auf die Legalbewährung. *Zeitschrift für Verkehrsrecht*, 4, 138-143.

Schützhofer, B., Gruber, E.M., Rabenstein, C. (2006). *Nachschulungsmanual für verkehrsauffällige Lenker. sicher unterwegs – verkehrspsychologische Untersuchungen GmbH.*

Statistik Austria (2014): Straßenverkehrsunfälle Jahresergebnisse 2013. Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden. Wien: Statistik Austria.

Statistik Austria (2012): Straßenverkehrsunfälle 2011. Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden. Wien: Verlag Österreich GmbH.

Strohbeck-Kühner, P., Zambili, R., Van der List-Weiß, D. & Mattern, R. (1999). Kontrollüberzeugung – ein Mosaikstein bei der Begutachtung alkoholauffälliger Kraftfahrer. In: Bundesanstalt für Straßenwesen – BAST (Hrsg.), Kongressbericht 1999 der deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V. 30. Jahrestagung. Berlin, 10. Bis 13. März 1999. Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, *Mensch und Sicherheit*, M 111, S. 186-190.

Winkler, W., Jacobshagen, W. & Nickel, W. (1990). Zur Langzeitwirkung von Kursen für wiederholt alkoholauffällige Kraftfahrer. Untersuchung nach 60 Monaten Bewährungszeit. *Blutalkohol*, 27, 154-174.

## 7.2 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Beurteilung der Kursleiterkompetenz (übernommen aus Bartl, Urbanek, Chaloupka-Risser, Gfrerer, Ortner, Schrader, Schützhofer, Strauß & Strobl, 2010) .....	10
Abbildung 2: Anhaltungen nach Wochentag (übernommen aus Bartl et al., 2010) .....	12
Abbildung 3: Anhaltungen nach Uhrzeit (übernommen aus Bartl et al., 2010).....	12
Abbildung 4: Verletzte im Straßenverkehr im Jahr 2013 nach Altersklassen (Statistik Austria, 2014).	14
Abbildung 5: Aufgaben der Kursleiter im Überblick.....	19
Abbildung 6: Sechs Stadien der Veränderung (Prochaska & DiClemente, 1986).....	21
Abbildung 7: Kursbeurteilung (Bukasa et al., 2008).....	24
Abbildung 8: Entwicklung der Rückfallquoten über die Zeit (Schützenhöfer & Krainz, 1999).....	27
Abbildung 9: Beurteilung der Methoden und Techniken der Kursleiter (Bartl et al., 2010).....	29
Abbildung 10: Beurteilung des Kursnutzens (Bartl et al., 2010) .....	30

### 7.3 Weiterführende Literatur

- Biehl, B. & Birnbaum, D. (2004). Evaluation eines Rehabilitationskurses für drogenauffällige Kraftfahrer. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 50, 28-32.
- Brieler, P., Zentgraf, B., Krohn B., Seidl J., Kalwitzki K.-P. (2009). Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung gem. § 70 FeV – Evaluation des Kursprogramms für verkehrsauffällige Kraftfahrer ABS. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit* 3, 139 – 143.
- Brieler, P. & Zentgraf, M. (2010). Kurs zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung gem. § 70 FeV für alkoholauffällige Kraftfahrer Programm IFT – Teilnehmerstruktur und Wirksamkeit. *Blutalkohol*, 47, 383-393.
- Chaloupka-Risser, C., Risser, R. & Zuzan, W.-D. (2011). *Verkehrspsychologie. Grundlagen und Anwendungen*. Wien: Facultas.
- Christ, R. (1995). Die Evaluation psychologischer Maßnahmen - behördlicher Auftrag oder berufsständische Pflicht? Die verkehrspsychologische Nachschulung als Fallbeispiel. *Psychologie in Österreich* 2, 40-43.
- Christ, R. (1996): *Evaluation of measures in Austria to reduce the risk of young drivers*. Paper presented at the ICTTP (International Conference on Traffic and Transport Psychology), Valencia May 22-25, 1996.
- Christ, R. & Brandstätter, C. (1997). Determinanten der Effizienz von Nachschulungsmaßnahmen bei Fahranfängern in Österreich. Referat im Rahmen des 36. bdp Kongress für Verkehrspsychologie, Dresden, 18.-20. September 1996. In: Schlag, B. (Hrsg.): *Fortschritte der Verkehrspsychologie*, Bonn, 1997. S.307-322.
- Christ, R. (1999). *Driver improvement courses for novice drivers in Austria - what makes them work?* Paper presented at AEPSAT-Conference Angers, June 16-19, 1999.
- Klipp, S., Escrihuela-Branz, M., Boets, S., Meesmann, U., Roesner, S., Kraus, L., Panosch, E., Bukasa, B., Braun, E. Wenninger. U. & Siegrist, S. (2008). *Quality Management Systems established along with Driver Rehabilitation Schemes*. DRUID – 6th Framework Programme, Deliverable D 5.2.3. Verfügbar unter: <http://www.druid-project.eu/Druid/EN/deliverables->

[list/downloads/Deliverable\\_5\\_2\\_3.pdf?\\_blob=publicationFile&v=1](#) [abgerufen am 14.08.2014]

Kraus, C. (2011). *Successful Evaluation of the Rehabilitation Program „LEER“*. Vortrag beim 5. Internationalen Kongress „Fit to Drive“ am 7. & 8. April 2011 in Den Haag.

Nickel, W.-R. (1992). Kriterien zur Beurteilung von Programmen zur Rehabilitation auffälliger Kraftfahrer. *Blutalkohol* 29, 373-381.

Rudinger, G., Hilger, N. & Kollbach, B. (2010). Zur Wirksamkeit des § 70 Kurses zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung für alkoholauffällige Kraftfahrer in der Weiterentwicklung durch die DEKRA Akademie GmbH, *Blutalkohol* 47, 5, 20.

Rudinger, G., Hilger, N., DeVol, D. (2009). Zur Wirksamkeit eines Nachschulungskurses für drogenauffällige Kraftfahrer gemäß § 70 FeV. In: W. Schubert, V. Volker (Hrsg.): *Faktor Mensch – Zwischen Eignung, Befähigung und Technik*. Tagungsband. 5. Gemeinsames Symposium der DGVP und DGVM in Weimar, Bonn: Kirschbaum Verlag.

Schulze, H., Schumacher, M., Urmeew, R., Auerbach, K. (2012). DRUID – 6<sup>th</sup> Framework Programme, Deliverable 0.1.8. *Final Report: Work performed, main results and recommendations*. Revision: 2.0.

Stephan, E., Brenner-Hartmann, J. & Bartl, G. (2009). Verkehrspsychologische Nachschulung und Verkehrspsychologische Therapie. In: Krüger, H.-P. (Hrsg.): *Anwendungsfelder der Verkehrspsychologie. Enzyklopädie der Psychologie (D/VI/2)*, 285-358. Göttingen: Hogrefe.