

# Resultate der EU-Analyse von Nachschulungsprogrammen – Projekt „Andrea“

Dr. Gregor BARTL  
Kuratorium für Verkehrssicherheit, Wien  
Verkehrspsychologisches Institut  
Ölzeltgasse 3, 1031 Wien  
[Geogor.bartl@kfV.or.at](mailto:Geogor.bartl@kfV.or.at)

Rehabilitationsprogramme für verkehrsauffällige Kraftfahrer (Nachschulungen) werden in zunehmend mehr EU-Staaten zur Reintegration eingesetzt. Die Aufgabenstellung des EU-Projektes „Andrea“ war es, die einzelnen Wirkfaktoren dieser Kurse zu analysieren. Evaluationsstudien wurden analysiert, sämtliche in EU-Staaten angewendeten Kursmodelle beschrieben, Expertenworkshops abgehalten und in Frankreich, Österreich, Belgien, den Niederlanden und Norditalien eine Feedback-Studie mit 1.375 Kursteilnehmern und 60 Kursleitern durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Studie gewähren einen vertieften Einblick in das Kursgeschehen (Methoden, Inhalte und Klient-Trainer Beziehungsebene). Das Feedback ist generell positiv. Die Mehrheit der Teilnehmer bewertet die Kurse als nützlich, um in Zukunft Verkehrsdelikte zu vermeiden. Dies steht in guter Übereinstimmung mit Ergebnissen aus der Literaturanalyse, wonach das Rückfallrisiko von Kursteilnehmern im Vergleich mit Personen aus Kontrollgruppen ohne Kurs signifikant geringer ist.

## 1. Einleitung und Fragestellung

Die Aufgabenstellung des EU-Projektes „Andrea“ war es, die in EU-Staaten angewendeten Kursmodelle zu beschreiben, dazu vorhandene Evaluationsstudien zu analysieren, um daraus verallgemeinerbare Schlussfolgerungen in Form von Empfehlungen abzuleiten und die einzelnen Wirkfaktoren der Kurse zu beleuchten.

Das Akronym „Andrea“ steht für **A**nalysis of **d**river **r**ehabilitation **p**rogrammes. Der Untersuchungsgegenstand wurde folgendermaßen definiert:

Definition:

**Fahrer Rehabilitations-Programme** sind systematische Maßnahmen für verkehrsauffällige Fahrer – insbesondere alkoholauffällige und Fahrer mit Geschwindigkeitsdelikten – mit dem Ziel, deren Verhalten zu ändern, um weitere Verkehrsauffälligkeiten zu vermeiden und um den Wiedererwerb bzw Erhalt deren Lenkberechtigung zu ermöglichen.

Aus dieser Definition ist ersichtlich, dass es sich bei Fahrer-Rehabilitations-Programmen um Maßnahmen für eine kleine Gruppe von Personen handelt, die durch Fahrlässigkeit – nicht bloßes menschliches Fehlverhalten – ein erhöhtes Gefährdungspotential für den Straßenverkehr darstellen, und bei denen aus diesem Grund die Berechtigung zum Lenken von Kfz in Zweifel gezogen oder aberkannt wird. In diesem Sinne stellen die untersuchten Programme eine Chance zur Reintegration in das soziale Miteinander im Straßenverkehr dar. Im österreichischen Recht entspricht dies den Nachschulungen gem § 24 Abs 3 FSG.

Gemäß dem hierarchischen Stufenmodell des guten Autofahrers (*Keskinen*, 1996) setzen diese Programme auf den beiden höchsten Stufen an (persönliche Einstellungen und Einflüsse durch die jeweiligen Fahrtmotive), nicht hingegen im fahrtechnischen Bereich der beiden unteren Stufen:

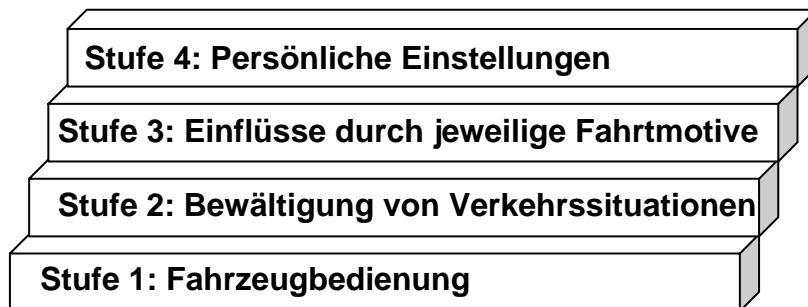


Abb. 1 Hierarchisches Stufenmodell des guten Autofahrers:

Es wird demnach postuliert, dass die in Nachschulungen behandelten Defizite primär im Persönlichkeitsbereich liegen und nicht im Bereich der Leistungsfähigkeit als Kraftfahrer.

Es wurden eine Literaturanalyse durchgeführt, alle in EU-Staaten angewandte Kursmodelle beschrieben, Expertenworkshops abgehalten und in Frankreich, Österreich, Belgien, Niederlande und Norditalien eine Feedback-Studie (nicht Evaluation mit Außenkriterium) mit 1.375 Kursteilnehmern und 60 Kursleitern zwischen April und August 2001 durchgeführt. In der Schweiz wurde diese Studie begonnen und die Erhebung läuft noch über das „Andrea“-Projektende hinaus<sup>1</sup>.

## 2. Ergebnisse der Literaturanalyse

Die Analyse der zur Verfügung stehenden Evaluationsstudien mit dem Kriterium der wiederholten Verkehrsauffälligkeit lässt den Schluss zu, dass durch Nachschulungskurse das Rückfallrisiko um etwa 50% gegenüber einer Kontrollgruppe ohne Kurs reduziert wird, wenn folgende Charakteristika zutreffen:

- Das Programm muss zielgruppenorientiert sein.
- Die Kursleiter müssen hoch qualifiziert sein, um eine professionelle Klient-Trainer-Beziehung aufzubauen, damit die unfreiwilligen Teilnehmer motiviert werden können.
- Kritische Selbstreflexion ist zwar schwieriger, aber zielführender als schulisches Lernen von Fakten.
- Die Kurssitzungen sollen über einige Wochen verteilt stattfinden, denn Einstellungsänderungen benötigen Zeit.
- Die Gruppengröße soll 10 Teilnehmer nicht überschreiten.

---

<sup>1</sup> Das Projektkonsortium setzte sich aus Wissenschaftlern der Universität Turku (*Keskinen* und *Hatakka*), der Deutschen Bundesanstalt für Straßenwesen (*Willmes-Lenz*) sowie der französischen INRETS (*Assailly* und *Chatenet*) zusammen und wurde vom KfV (*Bartl*) geleitet. Darüber hinaus wurden 15 weitere Experten, die Nachschulungskurse durchführen aus den EU-Staaten Italien, Portugal, Großbritannien, Frankreich, Österreich, Deutschland, Belgien und den Niederlanden sowie der Schweiz im Rahmen von zwei Workshops einbezogen. Seitens der Europäischen Kommission, DG TREN, wurde das Projekt inhaltlich begleitet (*Ruyters*, *Plank*) und finanziell unterstützt. Das Projekt startete im Februar 2000 und wurde im Dezember 2001 abgeschlossen.

In tieferstehender Tabelle werden die Ergebnisse der Evaluationsstudien, auf denen diese Ableitungen basieren, dargestellt. Gleichzeitig wird auch auf eine Studie hingewiesen, die keine Reduzierung der Rückfallwahrscheinlichkeit erbrachte. Gerade diese Evaluation bestätigt jedoch obige Ableitungen, denn dieses Programm wies gegensätzliche Charakteristika auf: Kursleiter waren zwar Experten auf ihren Gebieten (Medizin, Rechtswissenschaften), jedoch keine Experten für Gruppendynamik, es wurde ein starres Programm unterrichtet, statt persönlich zu diskutieren und das Programm war eher kurz (drei Nachmittage) mit jeweils 20 Personen pro Gruppe.

Staat	Studie von	Beobacht.- zeitraum	Rückfallraten von:		Rückfall- Reduktion
			Kursteil- nehmern	Kontroll- gruppe	
Austria	Michalke et al (1987)	2¼ Jahre	A 15.8% B1 12.5% B2 10.3%	30.6%	A 48.4% B1 59.2% B3 66.3%
Austria	Schützenhö-fer & Krainz (1999)	3 Jahre	22.7%	40.4%	43.8%
Germany	Winkler et al (1988)	3 Jahre	IFT 13.5% IRAK 12.8% LEER 14.0%	(17.7%) (18.6%) (18.3%)	keine Vergleichs- gruppe ζ)
Germany	Winkler et al (1990)	5 Jahre	IFT 19.6% IRAK 20.5% LEER 22.9%	(25.7%) (24.6%) (26.3%)	keine Vergleichs- gruppe ζ)
Germany	Jacobsha-gen (1997)	3 Jahre	14.4%	31.6%	54.4%
Switzerland	Mahey et al (1997)	5-6 Jahre	19.7%	19.7%	0 ζζ)
United Kingdom	Davies et al (1999)	3 Jahre	3.4%	9.6%	nach Korrektur 54% ζζζ)
USA	Jones et al (1997)	1 Jahr	5.6%	10.7%	47.7%

ζ Keine echte Kontrollgruppe, nur Gruppe von Klienten, die positiv begutachtet wurden.

ζζ Das Programm war essentiell unterschiedlich zu den übrigen Programmen.

ζζζ Reduktion nach Korrektur mit mathematischem Modell, welches den Einfluss des Selbst-selektions bias gewichtet und minimiert.

Abb. 2: Überblick: Evaluationsstudien und Rückfallraten:

Im Annex des „Andrea“ Endberichts finden sich sämtliche Studien nach einem einheitlichen Schema detailliert beschrieben.

Nachdem nun der Nachweis erbracht ist, dass Nachschulungen als Ganzes betrachtet wirkungsvoll sind, soll nun die Frage erörtert werden, welchen einzelnen Faktoren bzw Aspekten dieser Erfolg zugeschrieben werden kann. Als weiteres Ergebnis der Literaturanalyse in Zusammenführung mit den Ergebnissen des ersten Expertenworkshops lässt sich postulieren, dass sich folgende vier Wirkfaktoren für den Erfolg von Nachschulungen extrahieren lassen:

- Rahmenbedingungen für das gesamte Kurssystem (Setting, Selektionsinstrumentarium, Gesetz, Überwachung...)
- Klienten-Trainer Beziehungsebene
- Im Kurs verwendete Methoden
- Im Kurs angewandte Inhalte

Die im Projekt erarbeiteten Ergebnisse zu diesen vier Faktoren werden im folgenden in ihren wesentlichen Zügen dargestellt:

### **3. Rahmenbedingungen für das Kurssystem**

Rehabilitationskurse werden zwar von privaten Instituten angeboten, dennoch werden die Kriterien des freien Marktes, wonach Angebot und Nachfrage den Preis und die Qualität bestimmen, nicht erfüllt. Der wichtigste Kunde ist die Allgemeinheit, deren Wille zur Limitierung des Unfallrisikos im Straßenverkehr sich in einem Bundesgesetz manifestiert. Würde dieses Bundesgesetz, das die Nachschulung regelt, aufgehoben, würde der Markt für Nachschulungen zusammenbrechen. Es ist daher die Verpflichtung des Staates für Qualitätskontrolle Sorge zu tragen. Diese Voraussetzung ist in Österreich nur im Allgemeinen gegeben.

Denn die Anforderung, wonach zum Zwecke der Qualitätssicherung Kursmanuale erstellt und eine standardisierte Kursleiter-Aus- und Weiterbildung sowie Evaluation durchgeführt werden muss, ist in der Praxis in Österreich gegenwärtig nur teilweise erfüllt. Eine diesbezügliche Verbesserung wird derzeit ausgearbeitet und in einer Verordnung festgeschrieben werden.

Für den Erfolg der Maßnahme ist auch entscheidend, dass eine konsequente Überwachung durch die Exekutive und ein einheitliches sowie transparentes Kurs-Zuweisungssystem gegeben sind. Andernfalls wird jede Einstellungsänderung erschwert, da die Kursteilnehmer dann ihre Kursteilnahme dem Zufall und der Behörden-Willkür zuschreiben und in den Widerstand (im psychologischen Sinne) gehen. Im Gegensatz zu anderen EU-Staaten, wo beispielsweise nur in Einzelfällen eine richterliche Anordnung zur Nachschulung erfolgt, ist diese Einheitlichkeit und Transparenz großteils in Österreich gegeben.

Die optimale Selektion der Teilnehmer sollte in Form einer umfassenden individuellen psychologischen Begutachtung erfolgen. Die bloße Höhe der Blutalkoholkonzentration zum Tatzeitpunkt ist gemäß den o.a. Evaluationsstudien kein geeigneter Indikator für den Kurserfolg. Demgemäß wäre eine verkehrspsychologische Untersuchung vor dem Kurs die Optimalforderung auch für Österreich.

Letztendlich sei auch noch erwähnt, dass eine breite Information über die Nachschulkurse in der Öffentlichkeit einerseits den Vorteil in sich birgt, dadurch auch generalpräventiv zu wirken, und andererseits eine positive Meinung über die Kurse im sozialen Umfeld des jeweiligen Kursteilnehmers nur förderlich auf die beabsichtigte Einstellungsänderung wirken kann.

### **4. Die professionelle Klient-Trainer Beziehungsebene**

In der Psychotherapieforschung kam man zu dem Schluss, dass die Beziehung zwischen Klienten und Therapeuten wichtiger für den Therapieerfolg ist als die Methode der Therapie (Grawe, 1994; Tschuschke/Czongalik, 1990). Im Wesentlichen

lassen sich diese Erkenntnisse auch auf Nachschulungskurse übertragen. Eine professionelle Beziehung bedeutet in diesem Zusammenhang nicht eine durch Freundlichkeit oder Höflichkeit gekennzeichnete Beziehung. Offenheit und Mut zur Konfrontation sind wichtiger, wobei ein Abgleiten in das andere Extrem der Gefühlskälte oder Überheblichkeit zu vermeiden ist.

Die vielschichtigen Aspekte einer positiven Beziehung sind bisher noch nicht ausreichend evaluiert. Einzig *Eckert/Biermann-Ratjen* (1990) formulierten folgendes Kriterium für eine positive Beziehungsebene, welches durch Hinweise aus Nachschulungsevaluationen von *Posch* (2000) und *Christ* (2000) indirekt unterstrichen wird: Der Trainer und der Klient sollten die selben „subjektiven Theorien“ (iS von Meinungen) darüber haben, wodurch der Kurs bzw die Therapie wirkt. Es ist daher von Kursleitern anzustreben, diese Zielabstimmung in den drei Bereichen Kursziele, Kursinhalte und angewandte Methoden möglichst herzustellen:

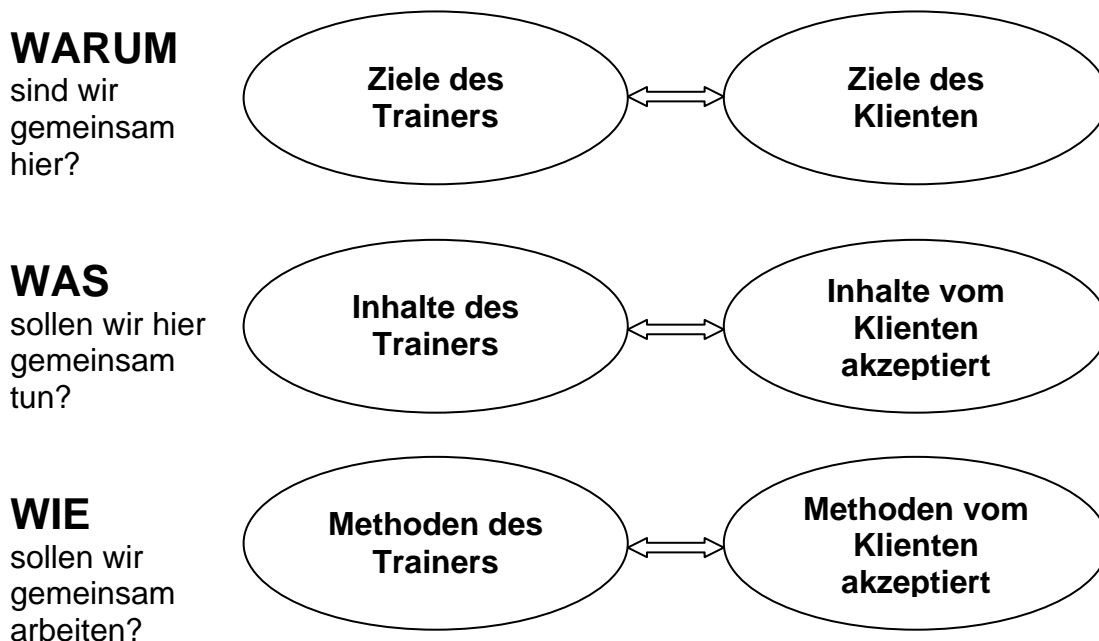


Abb. 3 Basis für eine professionelle Klient-Trainer Beziehung Übereinstimmung in folgenden Bereichen:

Die Herstellung einer Zielabgleichung hinsichtlich der Methoden scheint bei den im Rahmen der „Andrea“ Feedback-Studie analysierten Kursen in Österreich, Belgien, Niederlande und Italien gelungen zu sein. Klienten, die nach dem Kurs befragt wurden, befürworteten in statistisch signifikant höherem Ausmaß jene Methoden, die auch von den Trainern favorisiert wurden, im Vergleich zu Teilnehmern, die vor dem Kurs befragt wurden. So waren die Klienten nach dem Kurs in höherem Maß der Meinung, dass ein guter Trainer eher über Persönliches als über Sachthemen reden sollte und dass man auch über Unangenehmes reden soll. Weiters begrüßten die Teilnehmer in relativer Übereinstimmung mit den Trainern eher die Methode der Diskussion als die des Vortrages und meinten, dass Problemlösungen nicht von den Trainern vorgegeben werden sollten, sondern selbst zu erarbeiten seien, wie aus tieferstehendem Polaritätsprofil zu ersehen ist:

## Wie wären (bzw sind) Sie, wenn sie ein guter Kursleiter sein möchten?

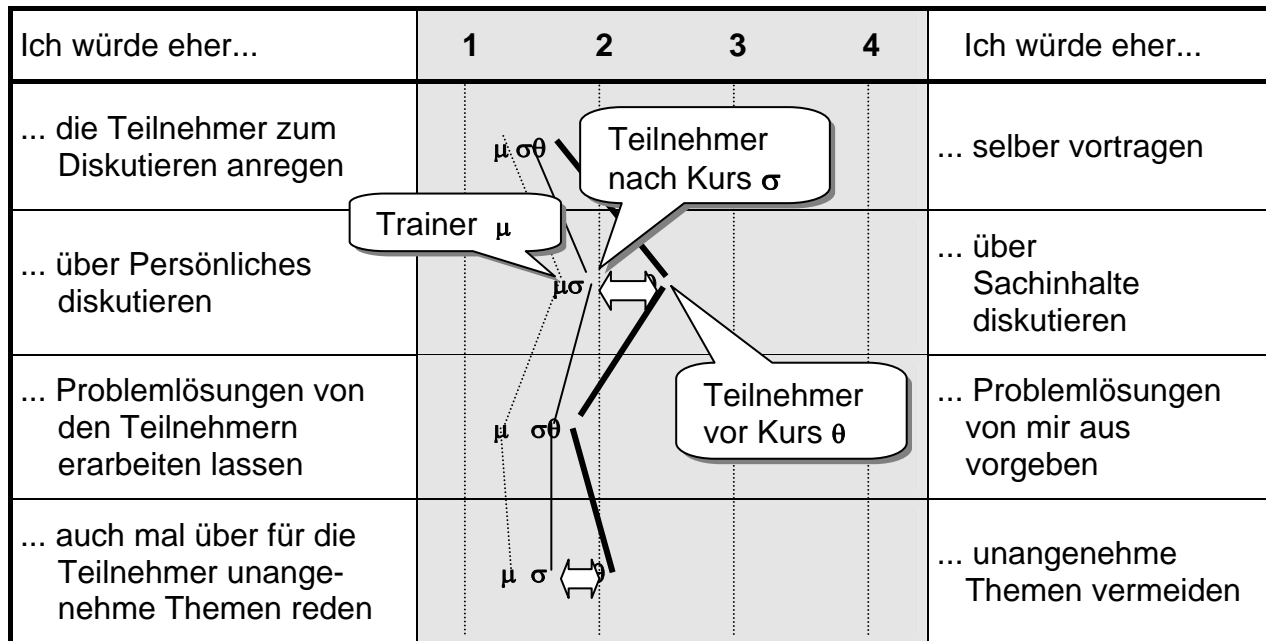


Abb. 4

Statement	θ Teilnehmer vor Kurs: Mittelw./Std.Abw.	σ Teilnehmer nach Kurs: Mittelw./Std.Abw.	μ Kursleiter: Mittelw./Std.Abw.
Diskussion vs. Vortrag	1.65 / 1.10	1.54 / .93	1.42 / .62
Persönliches vs. Sachinhalte	2.62 / 1.34	1.99 / 1.12	1.84 / .70
Lösungen von Teiln. statt Trainern	1.85 / 1.19	1.72 / 1.08	1.29 / .55
Unangenehmes vs. Vermeidung	2.08 / 1.29	1.66 / 1.03	1.47 / .76

\*) signifikant: U-test,  $p < .01$

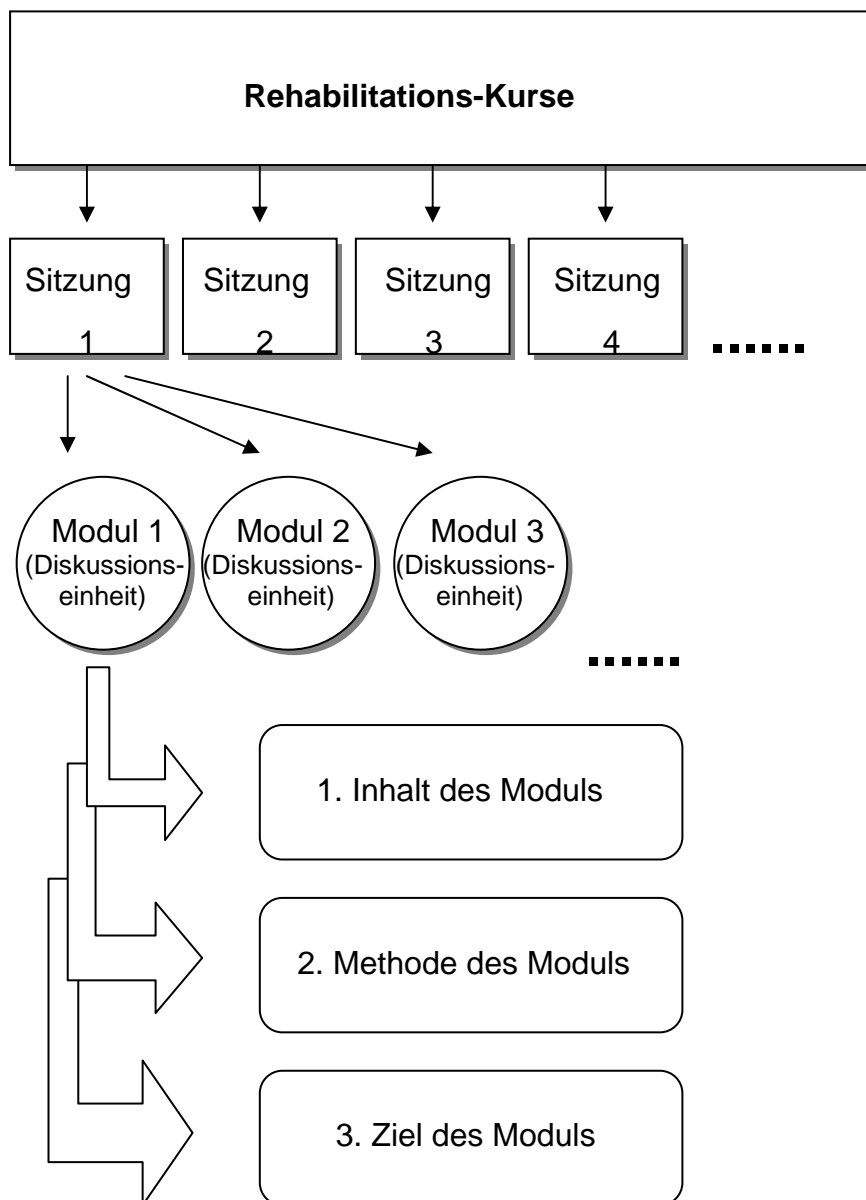
Abb. 5

Auf die Frage, ob der Kurs dazu beigetragen hat, dass man in Zukunft Verkehrsdelikte vermeiden wird, antworteten in Österreich, Belgien, den Niederlanden und Norditalien 89% der Teilnehmer mit ja und 9% mit nein. Die Ergebnisse in Frankreich unterscheiden sich. Hier antworteten nur 69% mit ja und 20% mit nein (11% keine Antwort). Die Kurse in Frankreich sind hinsichtlich der Klientel unterschiedlich (Alkohol- und andere Verkehrsdelikte sind gemischt), Gruppengröße bis 20 Teilnehmer, Kursdurchführung an zwei aufeinanderfolgenden Tagen mit einem fixen Programm und mit zwei Kursleitern, einem Psychologen und einem Fahrschullehrer. Bei den Kursen in Österreich, Belgien, Niederlande und Italien war ein Vorher-Nachher-Vergleich möglich: Dabei zeigte sich aufgrund der zusätzlich abgegebenen schriftlichen Teilnehmerkommentare, dass vor dem Kurs ca 18% der Teilnehmer meinten, der Kurs werde zwar wirken, aber nur weil er so teuer ist. Nach dem Kurs fanden sich nur 8,5% mit einem derartigen aversiven Statement. Aus 75,5% der

Teilnehmerstatements war abzuleiten, dass die Wirksamkeit des Kurses in den positiven Inhalten liege. Die Feedback-Bögen wurden anonym ausgefüllt.

### 5. Feedback hinsichtlich Methoden und Kursinhalten

Um nicht nur Erkenntnisse über den Kurs insgesamt, sondern auch über einzelne Inhalte und Methoden zu gewinnen, wurden Kursprotokolle von den Trainern angefertigt, wobei auf einzelne Module (Diskussionseinheiten) heruntergebrochen wurde. Jedes dieser Module wurde am Ende des Kurses von den Teilnehmern dahingehend bewertet, wie nützlich es zur Vermeidung weiterer Delikte in der Zukunft sein würde und wie interessant es war. Das theoretische Konzept dieser Zugangsweise lässt sich am einfachsten grafisch darstellen:



Die Effektivität der Kurse wurde bereits mehrfach analysiert. In der „Andrea“ Studie sollen hingegen die einzelnen Wirkfaktoren analysiert werden.

Die Kurse bestehen aus einer Anzahl von Kurssitzungen. Auf Grund von Problemen mit einer Kontrollbedingung ist eine Analyse der einzelnen Sitzungen nicht möglich.

Kurssitzungen können in einzelne Module (oder Diskussionseinheiten) unterteilt werden. Das sind die kleinsten beschreibbaren Elemente der Rehabilitations- Kurse.

Es ist Aufgabe der Andrea Feedback-Studie, Informationen über die einzelnen Kursmodule zu gewinnen.

Erstens wurden die Module nach Inhalten, Methode und Zielen beschrieben.

Zweitens wurden die Module sowohl von Kursleitern als auch von Kursteilnehmern bewertet.

Abb. 6: Theoretischer Hintergrund der „Andrea“ - Feedback-Studie

Von den Trainern wurde verlangt, die Module inhaltlich kurz zu beschreiben (diese Kursprotokolle finden sich im Annex des „Andrea“ Endberichts in Englisch, Deutsch und Französisch, sodass sie zum internationalen Erfahrungsaustausch beitragen können) und dass sie ihre Module nach Methode und Zielen kategorisieren. Hierzu wurde folgender Katalog vorgegeben, der vom Projektteam erarbeitet wurde und vom externen Expertenteam als umfassend beurteilt wurde. (Etwaige sonstige Einflüsse auf das subjektive Erleben bei den einzelnen Modulen durch die jeweilige Gruppendynamik oder durch dem jeweiligen Modul vorangegangene Inhalte konnten hier nicht berücksichtigt werden.):

**im Modul verwendete Methode:**

**code**

Eher Präsentation (eher lehren – zwar nicht nur Vortrag, sondern auch diskutieren, jedoch, nur der Kursleiter weiß die letzte „Wahrheit“).	<b>P</b>
Eher Diskussion iS von Selbstreflexion (nur der Teilnehmer kann seine eigene Wahrheit finden).	<b>D</b>

**Ziel des Moduls (Wissensvermittlung oder Selbstreflexion):**

**code**

Problemlösung durch <b>Wissensvermittlung</b> im Bereich <b>Verkehrsrecht</b>	<b>KL</b>
Problemlösung durch <b>Wissensvermittlung</b> im Bereich <b>Physik</b>	<b>KPH</b>
Problemlösung durch <b>Wissensvermittlung</b> im Bereich <b>Psycho-Physiologie</b>	<b>KPS</b>
<b>Symptom-orientierte</b> Problemlösung durch Selbstreflexion: Allgemeines Bewusstmachen des Symptoms (Alkohol, Rasen...) im Leben des Klienten. Typische Teilnehmeraussage: „Ich habe kein Problem!“	<b>SA</b>
<b>Symptom-orientierte</b> Problemlösung durch Selbstreflexion: Sensibilität bezüglich subjektiver Alkoholtoleranz/ Gefahren des Schnellfahrens. Typische Teilnehmeraussage: „Ich kann auch nach 5 Bieren fahren!“	<b>SS</b>
<b>Symptom-orientierte</b> Problemlösung durch Selbstreflexion: bessere Selbstkontrolle der eigenen Impulsivität. Typische Teilnehmeraussage: „Ich mache das, wozu ich gerade Lust habe!“	<b>SI</b>
<b>Symptom-orientierte</b> Problemlösung durch Selbstreflexion: Akzeptanz von Gesetzen und sozialen Normen. Typische Teilnehmeraussage: „Nur die Starken kommen durch, Gesetze sind dazu da, um gebrochen zu werden!“	<b>SN</b>
<b>Symptom-orientierte</b> Problemlösung durch Selbstreflexion: Eigenverantwortung: (internal statt external). Typische Teilnehmeraussage: „Es war einfach Pech. So etwas kann jederzeit jedem passieren!“	<b>SR</b>
<b>Ursachen-orientierte Problemlösung</b> durch Selbstreflexion. Typische Teilnehmeraussage: „Mein Leben ist ohnedies voll in Ordnung!“	<b>PS</b>

Abb. 7

Die folgenden Kurselemente sind in diesem Sinne nicht Module, da sie zwar als Selbstzweck dienen, um den Kurs in Gang zu bringen, nicht aber direkt dem Hauptziel der Verhaltensänderung unterzuordnen sind: Besprechung von organisatorischen Fragen, Stimmungsbarometer bzw Stimmungsblitzlicht, kurze Vorstellungsrunde ... . Die systematische Bearbeitung von Resultaten etwaiger Hausaufgaben im Kurs konnte aber sehr wohl vom Kursleiter als Modul beschrieben werden. (Die codes stammen aus der englischen Version.)



Die Module wurden von den Teilnehmern auf einem Ranking von 1 (sehr nützlich/interessant) bis 5 (nicht nützlich/interessant) mit durchschnittlich ca 2 und somit überdurchschnittlich positiv beurteilt.

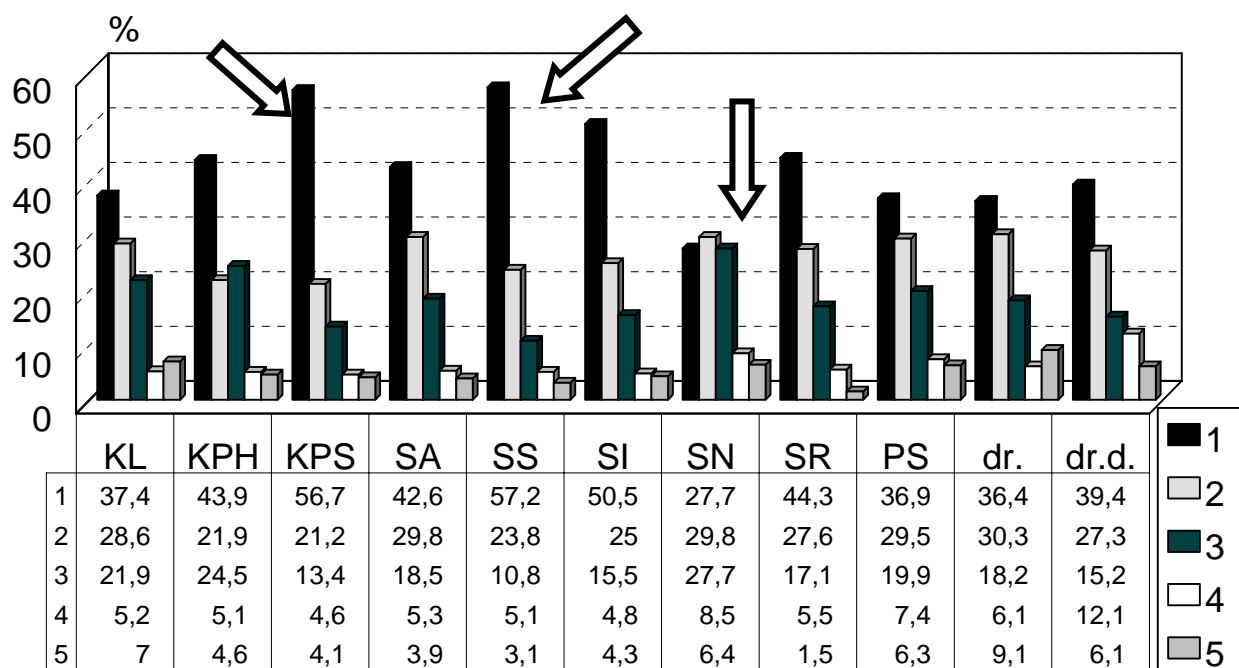
Die Ergebnisse zeigen, dass mehrheitlich Module mit Diskussionscharakter (also Selbstreflexion) verwendet werden (ca 60%). Module mit Diskussionscharakter wurden zwar sowohl von den Teilnehmern als auch von den Trainern als interessanter, nicht aber als weniger nützlich bewertet. Daraus lässt sich schließen, dass Selbstreflexion zwar als ein eher mühsamer Weg erlebt wird, der affektiv weniger geschätzt wird (weniger interessant), aber letztendlich nicht als weniger nützlich eingeschätzt wird.

Bei der Bewertung der Module nach Modulzielen fand sich keine signifikante Differenzierung zwischen interessant und nützlich. Allerdings wurden Module mit den folgenden zwei Zielen signifikant besser (nützlicher/interessanter) als die übrigen Module bewertet:

1. Modulziel: Symptom-orientierte Problemlösung durch Selbstreflexion: Sensibilität bezüglich subjektiver Alkoholtoleranz oder Gefahren des Schnelfahrens vertiefen. Code: SS. (Typische problematische Teilnehmeraussage: „Ich kann auch nach 5 Bieren fahren!“ Modulziel: Man sollte weniger oder überhaupt nichts trinken, wenn man sicher Auto fahren will).
2. Modulziel: Problemlösung durch Wissensvermittlung im Bereich Psycho-Physiologie (Alkohol im Organismus...). Code: KPS.

Als signifikant weniger nützlich und interessant wurden die Module mit dem Ziel der Förderung der Akzeptanz von Gesetzen und sozialen Normen mittels Selbstreflexion bewertet. Code: SN. (Typische problematische Teilnehmeraussage: „Nur die Starken kommen durch, Gesetze sind dazu da, um gebrochen zu werden!“ Modulziel: Soziale Normen und Gesetze sind auch für mich sinnvoll und positiv.)

Die Differenzen sind im Chi2-Test signifikant ( $p=.000$ ). In folgender Grafik sind die Häufigkeiten der Bewertungen von 1 bis 5 hinsichtlich der Nützlichkeit der einzelnen Module, zusammengefasst nach Modulzielen, dargestellt:



Codes siehe obige Tabelle. Zusätzlich: dr.: Feedbackfahrt mit Fahrschullehrer, dr.d. Gruppendiskussion der Feedbackfahrt

Abb. 8: Klienten Feedback: „Nützlichkeit“ der Module, zusammengefasst nach Modulzielen (Häufigkeiten von 1 sehr nützlich bis 5 nicht nützlich):

Allerdings ist festzuhalten, dass die Korrelation zwischen dieser subjektiven Bewertung und dem tatsächlichen Rückfallrisiko nicht bekannt ist. Jedoch fällt auf, dass sowohl *Posch* (2000) als auch *Davies et al* (1999) in ihren Evaluationen fanden, dass die subjektive Alkoholtoleranz nach dem Kurs in positivem Sinne verändert war. Dh, die Teilnehmer gaben nach den Kursen geringere Trinkmengen an, wenn sie noch sicher Auto fahren wollten. Dies steht in guter Übereinstimmung mit der positiven Bewertung der entsprechenden Module (SS).

## 6. Zusammenfassung und Ausblick

Insgesamt lässt sich aus diesen Ergebnissen folgende Empfehlung für die inhaltliche Gestaltung eines erfolgreichen Nachschulungskurses ableiten:

Informationen über die Wirkung von Alkohol und/oder Fahrdynamik auf das menschliche Verhalten sollten präsentiert und diskutiert werden, möglicherweise eher am Beginn des Kurses, nicht nur wegen der Informationsvermittlung, sondern auch, um die Teilnehmer mit einem für sie interessanten Thema positiv zu aktivieren bzw zu motivieren. Verkehrsrechtliche Aspekte sollten noch kürzer behandelt werden.

Jedenfalls sollte die Chance genutzt werden, das Gefahrenbewusstsein hinsichtlich Alkohol (subjektive Alkoholtoleranz) oder Schnellfahren etc zu sensibilisieren. Bei dieser Thematik sind eher keine Widerstände von den Teilnehmern zu erwarten. Konfliktreicher scheint hingegen die Konfrontation mit sozialen Normen zu sein. Jedoch ist dieses Thema besonders wichtig, auch wenn, oder gerade weil es die Teilnehmer als relativ uninteressant und nutzlos erleben. Aber hier ist zu beachten, dass ja gerade ein Defizit im Bereich der Akzeptanz sozialer Normen die vielleicht wesentlichste Ursache für deren Verkehrsverstöße ist.

Insgesamt sollte in den Kursen die Methode der Diskussion (Selbstreflexion) überwiegen, wobei Themen, die für die Teilnehmer auch mal unangenehm sein können, nicht vermieden werden sollen. Weiters sollen Lösungsstrategien von den Teilnehmern selber ausgearbeitet werden. Und es erscheint zielführender über Persönliches als über Sachinhalte zu diskutieren.

Bezüglich der Rahmenbedingungen erscheinen die in Punkt 2. (Ergebnisse der Literaturanalyse) abgeleiteten Empfehlungen essentiell: zielgruppenorientiertes Programm, hohe Qualifikation der Kursleiter, Kurssitzungen sollen über einige Wochen verteilt stattfinden, die Gruppengröße soll 10 Teilnehmer nicht überschreiten und last but not least, die Qualitätskontrolle der Kurse ist Staatsangelegenheit und kann in diesem Geschäftsfeld nicht dem freien Markt überlassen werden. Der internationale Vergleich zeigt, dass bis auf einzelne noch zu verbessernde Aspekte des letztgenannten Punktes, das Kursgeschehen in Österreich bereits den Erkenntnissen aus dem hier auszugsweise vorgestellten EU-Projekt „Andrea“ entspricht und somit unser Staat diesbezüglich in der EU – gemeinsam mit Deutschland – eine Vorreiterrolle einnimmt. Die Qualität ist natürlich immer verbesserungsfähig, aber auch die Implementierung von noch zielgruppenspezifischeren Programmen, wie etwa einer Langzeitrehabilitation für hochgradig und wiederholt auffällige Kraftfahrer scheint empfehlenswert.

#### **Literatur:**

**Borkenstein/Crowther/Shumate/Ziel/Zylman**, The role of Drinking Driver in Traffic Accidents (The Grand Rapids Study). Department of Police Administration, Indiana University, second edition prepared especially for Blutalkohol (re-edited by R.F. *Borkenstein*). Blutalkohol 1974/II.

**Christ**, Driver improvement courses for novice drivers in Austria. What determines the effect? Recherche Transports Sécurité, 2000/67 (Avril-Juin).

**Davies/Harland/Broughton**, Drink/driver rehabilitation courses in England and Wales. Transport Research Laboratory, Crowthorne, UK, TRL Report 426, 1999

**Eckert/Biermann-Ratjen**, Ein heimlicher Wirkfaktor: die „Theorie“ des Therapeuten. In *Tschuschke/Czogalik* (Hrsg) Psychotherapie – Welche Effekte verändern? Zur Frage der Wirkmechanismen therapeutischer Prozesse. Springer, Berlin Heidelberg New York 1990.

**Grawe**, Psychotherapie im Wandel. Hogrefe, Göttingen 1994.

**Jacobshagen**, Nachschulungskurse für alkoholauffällige Fahranfänger (NAFA) – Kurspraxis, Wirksamkeit und Akzeptanz. Verlag TÜV Rheinland, Köln 1997.

**Jacobshagen**, Nachschulungskurs für alkoholauffällige Fahranfänger nach dem Modell NAFA in Deutschland: Klientel, Kursdurchführung, Wirksamkeit und Akzeptanz. In Driver Improvement 6. Internationaler Workshop. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 93, 1998.

**Keskinen**, Why young drivers have more accidents? Reports from the First Interdisciplinary Conference of Young Drivers, 12-14 December 1994 in Cologne, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen: Mensch und Sicherheit, Heft M 52, Bergisch Gladbach 1996.

**Krüger**, (Hrsg) Das Unfallrisiko unter Alkohol. Analyse, Konsequenzen, Maßnahmen. Fischer, Stuttgart 1995.

**Mahey/Fahrenkrug/Schmid**, Wiederholt angetrunkene Fahrzeuglenker im Strafvollzug im Kanton Zürich – Abschlußbericht. Lausanne: Schweizerische Fachstelle für Alkohol- und andere Drogenprobleme, 1997.

**Michalke/Barglik-Chory/Brandstätter**, Effizienzkontrolle von Gruppentrainingsmaßnahmen für alkoholauffällige Kraftfahrer - Driver Improvement. Institut für Verkehrspsychologie, KfV, Wien 1987.

**Posch**, Veränderungen von Einstellungen und Befindlichkeit alkoholauffälliger Kraftfahrer im Laufe von Driver Improvement Kursen. Diplomarbeit. Leopold-Franzens-Universität, Innsbruck 2000.

**Jones/Lacey/Berning/Fell**, An Assessment of Sanctions for DWI Offenders. In Mercier-Guyon (Ed) Proceedings of 14<sup>th</sup> International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety, CERMT, Annecy/France, 63-72, 1997.

**Schmid/Mahey/Fahrenkrug**, Wiederholt angetrunkene Fahrzeuglenker im Strafvollzug im Kanton Zürich – Modellversuch zur Verminderung ihrer Rückfallhäufigkeit. In: Driver Improvement 6. Internationaler Workshop. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 93, 1997.

**Schützenhöfer/Krainz**, Auswirkungen von Driver Improvement-Maßnahmen auf die Legalbewährung, ZVR 1999, 138.

**Tschuschke/Czogalik**, (Hrsg) Psychotherapie – Welche Effekte verändern? Zur Frage der Wirkmechanismen therapeutischer Prozesse. Springer, Berlin Heidelberg New York 1990.

**Winkler/Jacobshagen/Nickel**, Wirksamkeit von Kursen für wiederholt alkoholauffällige Kraftfahrer. Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr. Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft 64, 1988.

**Winkler/Jacobshagen/Nickel**, Zur Langzeitwirkung von Kursen für wiederholt alkoholauffällige Kraftfahrer. Untersuchungen nach 60 Monaten Bewährungszeit. Blutalkohol, 1990/27, 154.