

REDAKTION:

Hon.-Prof. DDr. Robert Dittrich
HRdOGH Dr. Karl-Heinz Danzl
Dr. Georg Kathrein
GA Dr. Wilfried Seidl

STÄNDIGE MITARBEITER:

Univ.-Prof. Dr. Hans R. Klecatsky
Univ.-Prof. Dr. Hermann Knoflacher
Dr. Walter Melnizky
Dr. Josef Pichler
Univ.-Prof. Dr.h.c.mult. Dr. Fritz Schwind
Dr. Othmar Thann

INHALT

■ Beiträge

Verena Murschetz/Astrid Tangl

Neue Beurteilungsmethoden zur Einschätzung der Lawinengefahr und Eigenverantwortlichkeit beim Tourengehen

■ ZVR-Spruchbeilage Nr. 20–24 (Auszug)

§§ 1090 ff ABGB – Haftungsfolgen für umstürzenden Baum auf Campingplatz

§ 1486 Z 1 ABGB – Kurze Verjährung für Ansprüche aus Sponsorenwerbung bei Autorennteam

§ 5 PHG – Produkthaftung bei zuzufolge Instruktionsfehler fehlerhaftem Tieflader

■ Kuratorium für Verkehrssicherheit

Gregor Bartl

EU-Projekt „Andrea“: Analyse von Fahrer-Nachschulungsprogrammen

Soweit sich der Kl aber weiterhin auf das PHG stützt, ist im RevVerfahren nur mehr zu prüfen, ob ein Fehler des Produkts gem § 5 Abs 1 Z 1 PHG, also auf Grund seiner Darbietung, gegeben ist; zieht die Rev doch – zu Recht – nicht in Zweifel, dass hier weder ein Konstruktions- noch ein Produktionsfehler vorliegt.

Bei einem Instruktionsfehler – nur ein solcher kommt hier in Betracht – macht die unzureichende Darbietung das Produkt fehlerhaft. Zu den Instruktionspflichten des Herstellers gehört es auch, den Benutzer auf gefährliche Eigenschaften des Produkts hinzuweisen, ja ihn uU selbst vor widmungswidrigem Gebrauch zu warnen. Die Pflicht zur Warnung vor gefährlichen Eigenschaften des Produkts besteht aber nur bei einem Schutzbedürfnis des Verbrauchers. Ein solches ist nach stRsp nur dann gegeben, wenn der Hersteller damit rechnen muss, dass sein Produkt in die Hände von Personen gerät, die mit den Produktgefahren nicht vertraut sind (1 Ob 323/98 a mzwN; zuletzt: 1 Ob 62/00 z).

Beurteilungsmaßstab ist dabei der Idealtypus des durchschnittlichen Produktbenutzers. Was im Erfahrungswissen eines solchen (potenziellen) Abnehmers liegt, muss nicht zum Inhalt einer Warnung gemacht werden (1 Ob 62/00 z mwN).

Die Vorinstanzen haben einen Instruktionsfehler verneint, weil sie nach den Umständen des Einzelfalls in ihrer rechtlichen Beurteilung davon ausgegangen sind, dass die Bekl mit einer Montage der Holzaufgabe nicht

rechnen musste und darauf vertrauen durfte, dass die Dienstnehmer der Käuferin im Umgang mit dem Tieflader vertraut seien. Bei einem Benutzer eines Tiefladers könne nämlich als allgemein bekannt vorausgesetzt werden, dass eine Quetschgefahr nicht gänzlich ausgeschlossen werden kann.

Mit dieser Beurteilung ist das BerG von den Grundsätzen höchstgerichtlicher Rsp jedenfalls nicht eklatant abgewichen (vgl 6 Ob 535/94, wo eine fehlende Montageanleitung als nicht haftungsbegründend angesehen wurde, weil der Hersteller darauf vertrauen durfte, das Gerät werde durch einen Fachmann montiert; bzw 1 Ob 323/98 a, wo der OGH die vorinstanzliche Auffassung, der Transportbetonlieferant habe annehmen dürfen, dass der Besteller über bautechnische Fachkenntnisse verfüge und daher auch mit den spezifischen Produktgefahren von Beton vertraut sei, gebilligt hat, indem er die diese Ansicht bekämpfende ao Rev zurückwies [zitiert in 1 Ob 62/00 z]).

Derartige Einzelfallentscheidungen (vgl RIS-Justiz RS0107605) sind durch den OGH nur dann überprüfbar, wenn im Interesse der Rechtssicherheit ein grober Fehler bei der Auslegung der anzuwendenden Rechtsnorm korrigiert werden müsste (EvBl 1993/59; RIS-Justiz RS0029874 und RS0044088). Da eine derartige offenkundige Fehlbeurteilung hier jedoch nicht zu erkennen ist, war die Rev mangels Vorliegens einer erheblichen Rechtsfrage zurückzuweisen (2 Ob 207/99 a; 9 Ob 76/99 p ua).

KURATORIUM
FÜR VERKEHRS
SICHERHEIT



Beilage für Verkehrssicherheit

Mag. Dr. Gregor Bartl¹⁾

EU-Projekt „Andrea“: Analyse von Fahrer-Nachschulungsprogrammen

Zum Inhalt: Nachschulungen für verkehrsauffällige Kraftfahrer werden in zunehmend mehr EU-Staaten zur Reintegration eingesetzt. Aus analysierten Evaluationen ist abzuleiten, dass eine Halbierung des Rückfallrisikos im Vergleich zu einer Kontrollgruppe ohne Nachschulung erzielbar ist, wenn ua folgende Voraussetzungen gewährleistet sind: Hoch qualifizierte Kursleiter, die klientenzentriert in Kleingruppen von etwa 10 Personen über einen längeren Zeitraum hinweg arbeiten. Eine Feedback-Analyse im Rahmen des EU-Projekts „Andrea“ zeigt eine hohe Akzeptanz der Maßnahme bei den unfreiwilligen Teilnehmern.

1. Einleitung und Fragestellung

Die Aufgabenstellung des EU-Projekts „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:

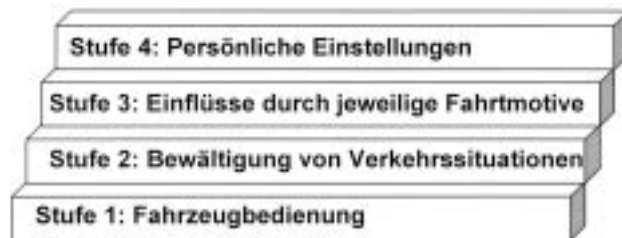
¹⁾ Mag. Dr. Gregor Bartl ist Verkehrspsychologe im Kuratorium für Verkehrssicherheit.

Definition: **Fahrer-Rehabilitations-Programme** sind systematische Maßnahmen für verkehrsauffällige Fahrer – insb alkoholauffällige und Fahrer mit Geschwindigkeitsdelikten – mit dem Ziel, deren Verhalten zu ändern, um weitere Verkehrsauffälligkeiten zu vermeiden und um den Wiedererwerb bzw Erhalt deren Lenkberrechti gung 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 Gefährdungspotenzial 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 österr 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:

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 1375 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.²⁾

2. Ergebnisse der Literaturanalyse

Die Analyse der zur Verfügung stehenden Evaluationsstudien mit dem Kriterium der wiederholten Ver-

²⁾ 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.

kehrsauffälligkeit 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.

In der Tabelle auf Seite 103 oben 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.

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 Markts, 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 Staats, für Qualitätskontrolle Sorge zu tragen. Diese Voraussetzung ist in Österreich nur im Allgemeinen gegeben.

Überblick: Evaluationsstudien und Rückfallraten

| Staat | Studie von | Beobachtungszeitraum | Rückfallraten von: | | Rückfall – Reduktion |
|----------------|-------------------------------|----------------------|---------------------------------------|-------------------------------|---------------------------------|
| | | | Kursteilnehmern | Kontrollgruppe | |
| 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 | Schützenhöfer & 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 Vergleichsgruppe*) |
| Germany | Winkler et al (1990) | 5 Jahre | IFT 19.6% IRAK 20.5% LEER 22.9% | (25.7%) (24.6%) (26.3%) | keine Vergleichsgruppe*) |
| Germany | Jacobshagen (1997) | 3 Jahre | | 14.4% 31.6% | 54.4% |
| Switzerland | Mahey et al (1997) | 5–6 Jahre | | 19.7% 19.7% | 0**) |
| United Kingdom | Davies et al (1999) | 3 Jahre | | 3.4% 9.6% | nach Korrektur 54%***) |
| USA | Jones et al (1997) | 1 Jahr | | 5.6% 10.7% | 47.7% |

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

***) Das Programm war essenziell unterschiedlich zu den übrigen Programmen.

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

Denn die Anforderung, wonach zum Zweck 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 Kurszuweisungssystem gegeben sind. Andernfalls wird jede Einstellungsänderung erschwert, da die Kursteilnehmer dann ihre Kursteilnahme dem Zufall und der Behördenwillkür 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 oben erwähnten Evaluationsstudien kein geeigneter Indikator für den Kurs Erfolg. Demgemäß wäre eine verkehrspsychologische Untersuchung vor dem Kurs die Optimalforderung auch für Österreich.

Letztendlich sei auch noch erwähnt, dass eine breite Information über die Nachschulungskurse 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 för-

derlich auf die beabsichtigte Einstellungsänderung wirken kann.

4. Die professionelle Klient-Trainer-Beziehungsebene

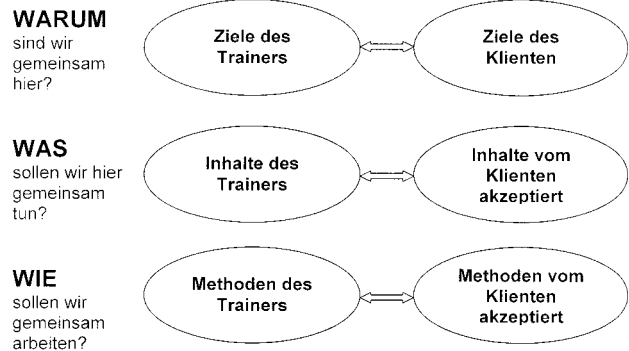
In der Psychotherapieforschung kam man zu dem Schluss, dass die Beziehung zwischen Klienten und Therapeuten wichtiger für den Therapieerfolg ist als die Methode der Therapie (Grawe, 1994; Tschuschke/Czongalik, 1990). Im Wesentlichen lassen sich diese Erkenntnisse auch auf Nachschulungskurse übertragen. 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 dieselben „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:

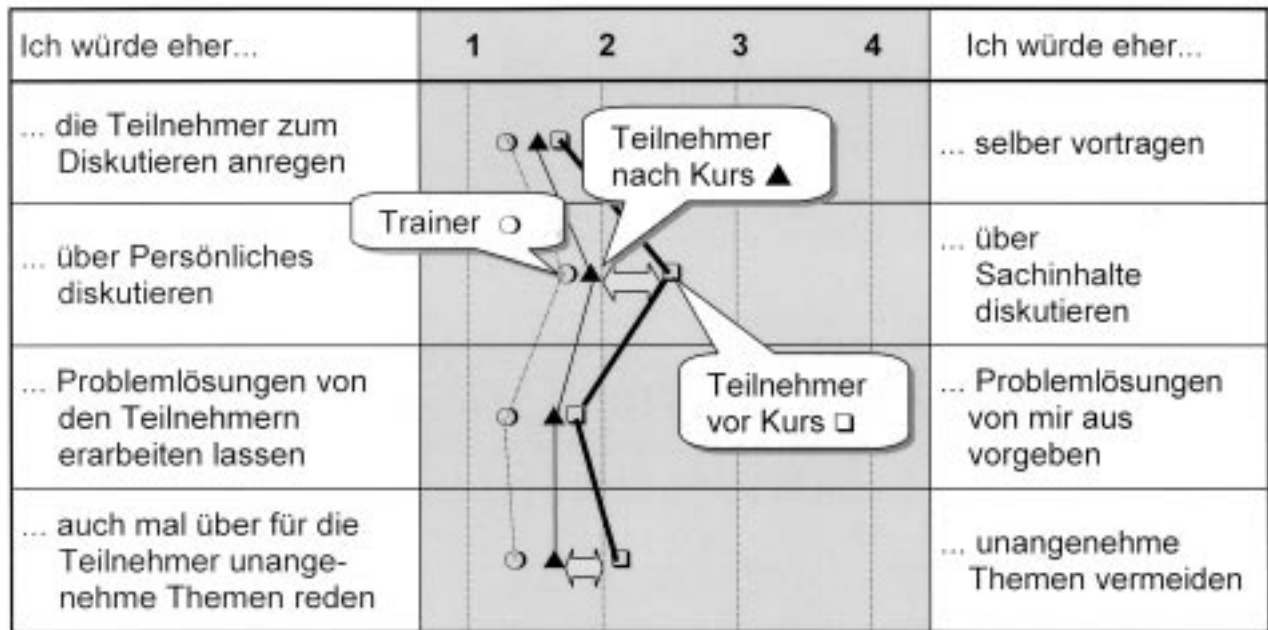
Die Herstellung einer Zielabgleichung hinsichtlich der Methoden scheint bei den im Rahmen der „Andrea“-Feedback-Studie analysierten Kursen in Öster-

reich, 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 Vortrags und meinten, dass Problemlösungen nicht von den Trainern vorgegeben werden sollten, sondern selbst zu erarbeiten seien, wie aus tiefer stehendem Polaritätsprofil zu ersehen ist.

**Basis für eine professionelle Klient-Trainer-Beziehung
Übereinstimmung in folgenden Bereichen**



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



| Statement | □ Teilnehmer vor Kurs: Mittelw/Std Abw | ▲ Teilnehmer nach Kurs: Mittelw/Std Abw | ○ 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 Teilnehmern 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

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 aufeinander folgenden Tagen mit einem fixen Pro-

gramm und mit zwei Kursleitern, einem Psychologen und einem Fahrlehrer. Bei den Kursen in Österreich, Belgien, Niederlande und Italien war ein Vorher-nachher-Vergleich möglich. Dabei zeigte sich auf Grund 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 positi-

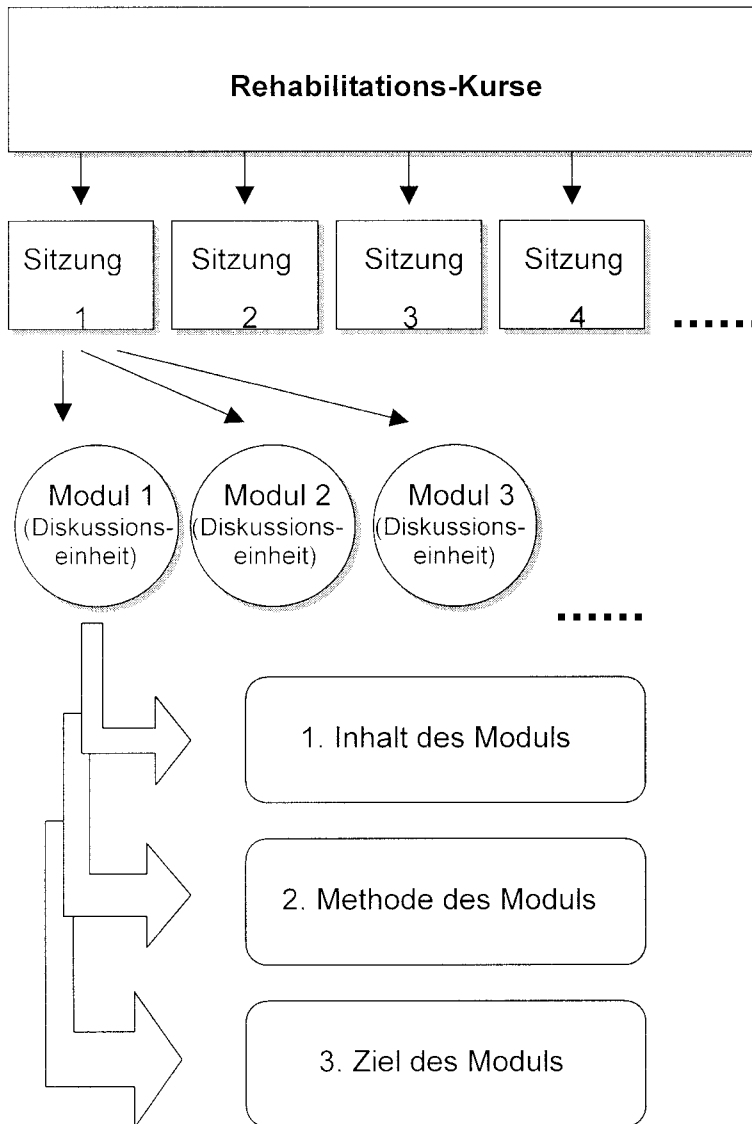
ven Inhalten liege. Die Feedback-Bögen wurden anonym ausgefüllt.

5. Feedback hinsichtlich Methoden und Kursinhalten

Um nicht nur Erkenntnisse über den Kurs insgesamt, sondern auch über einzelne Inhalte und Metho-

den 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 dahin gehend 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:

Theoretischer Hintergrund der „Andrea“-Feedback-Studie



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.

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 Mo-

dul 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“) | P |
| Eher Diskussion iS von Selbstreflexion (nur der Teilnehmer kann seine eigene Wahrheit finden) | D |

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

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

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 inte-

ressant), 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 Schnellfahrens 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 der Grafik auf Seite 107 sind die Häufigkeiten der Bewertungen von 1 bis 5 hinsichtlich der Nützlichkeit der einzelnen Module, zusammengefasst nach Modulzielen, dargestellt.

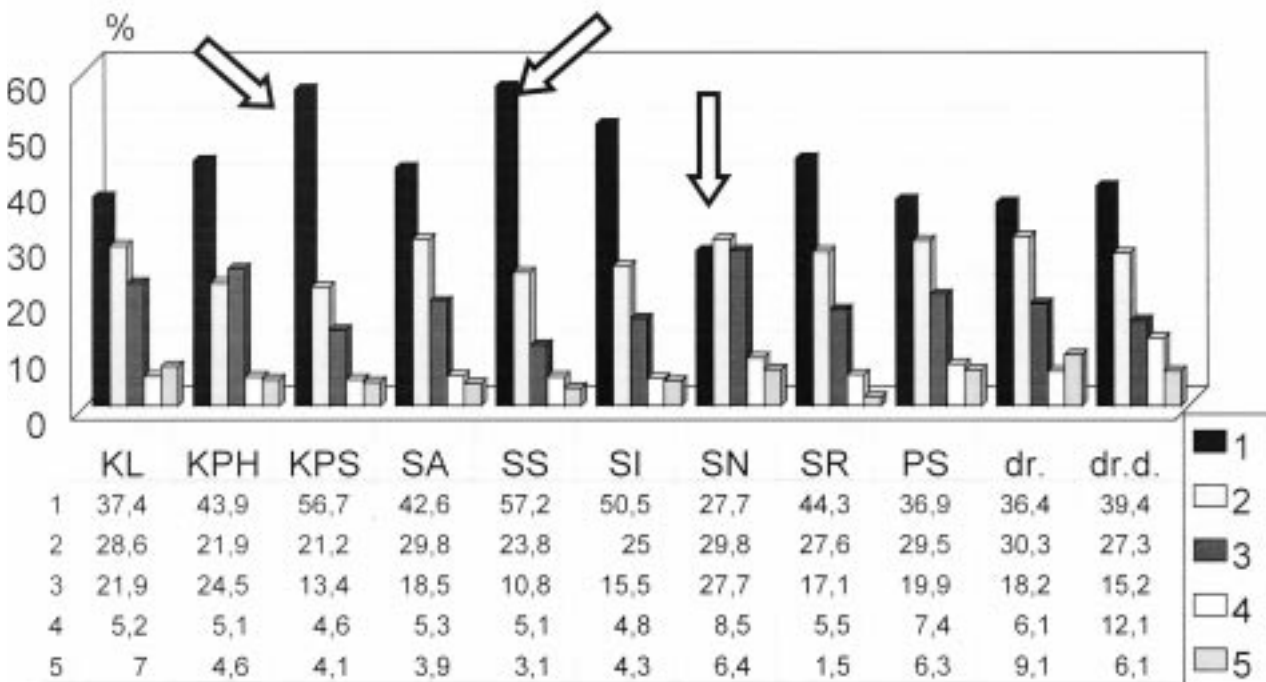
Allerdings ist festzuhalten, dass die Korrelation zwischen dieser subjektiven Bewertung und dem tatsächlichen Rückfallrisiko nicht bekannt ist. Jedoch fällt auf, dass sowohl *Posch* (2000) als auch *Davies et al* (1999) in ihren Evaluationen fanden, dass die subjektive Alkoholtoleranz nach dem Kurs in 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

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



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

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/Czagalik* (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 Kraft-

fahrer – 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 14th 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.