

Verkehrsrecht in der EU
Nomadic Devices

EU-Projekt
Videreflexion in der
Fahrlehrerausbildung

Unfallanalyse
Auffällige Knotenpunkte
für Motorräder

Sicherheitsbewertung
Griffigkeit von
Fahrbahnmarkierungen

Verkehrsverhalten
Müdigkeit und
Gefahrenwahrnehmung

Evaluation
Kurse nach §70 FeV

Mitteilungen
Österreichisches
Sicherheitsprogramm
Präventionskampagnen
Regelverstöße



Der folgende Beitrag ist dem Ehrenvorsitzenden der AFN Dr. Edgar Spoerer gewidmet, der am 6. Mai dieses Jahres 75 Jahre alt wurde. Seine Beschäftigung mit Driver-Improvement-Programmen in den USA und in Kanada in den 60er-Jahren führte ihn in seiner Tätigkeit als Verkehrspsychologe zur Entwicklung erster Modellversuche für alkoholauffällige Kraftfahrer in der Bundesrepublik Deutschland, die 1999 eine Grundlage für die gesetzliche Regelung der Kurse nach § 70 FeV bildeten.

Der Beitrag der Kurse nach § 70 FeV zur Verkehrssicherheit*

K.-P. Kalwitzki, G. Höcher, B. Kollbach, S. Schroerscharz, D. Stengl-Herrmann, U. Veltgens, P. Brieler

Zusammenfassung: Seit 1999 sind Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung rechtsförmlich in die Fahrerlaubnisverordnung (§ 70) eingebunden. Neuere Evaluationsstudien eröffnen die Möglichkeit aktueller Aussagen über die Wirksamkeit dieser verkehrspsychologischen Interventionen. – Die Autoren stellen die wichtigsten Kursprogramme für alkohol- und drogenauffällige Kraftfahrer mit ihren Eckdaten sowie – am Beispiel der Alkoholkurse – die gemeinsamen und programmspezifischen Ziele und Methoden vor. Anschließend werden für die Programme PLUS 70, IFT (DEKRA Akademie; IfS), K 70, IRaK und LEER sowie SPEED 02 und DRUGS die Kenngrößen und Ergebnisse der jüngsten Evaluationsstudien vorgestellt. Diese bestätigen eindrucksvoll die Wirksamkeit dieser verkehrspsychologischen Intervention, die vor allem durch die Vermeidung von Rückfällen, d. h. erneuten Alkohol- oder Drogenauffälligkeiten der betroffenen Kraftfahrer, zur Verkehrssicherheit beitragen. Außerdem stoßen sie auf hohe Akzeptanz bei den Teilnehmern. Weitere Implikationen wie Qualitätskontrolle, methodische Aspekte der Evaluation (z. B. Vorgehensweise; Erfolgskriterien) und neue Anwendungsmöglichkeiten werden diskutiert.

The contribution of rehabilitation programmes towards improving road safety

Abstract: Since 1999 traffic-psychological course programmes for re-establishing fitness to drive are formally incorporated into German driving license regulations (§ 70 FeV). Recent evaluation studies offer the possibility to re-assess the effectiveness of these rehabilitation measures. The authors describe the most important course programmes for persons driving under the influence (e. g. of alcohol or of drugs; „DUI-offenders“) with their key numbers and – considering the alcohol programmes – the joint as well as specific objectives and methods. Subsequently the features and results of recent evaluation studies for the programmes PLUS 70, IFT (DEKRA Akademie; IfS), K 70, IRaK and LEER as well as SPEED 02 and DRUGS are presented. These studies highly confirm the effectiveness of the traffic-psychological interventions, which contribute towards improving road safety especially by preventing re-offences. Moreover they are highly accepted by the course participants. Further implications as quality control, methodological aspects of evaluation (f. e. procedures, performance criteria) and new applications are discussed.

Dokumentation: Kalwitzki, K.-P., Höcher, G., Kollbach, B., Schroerscharz, S., Stengl-Herrmann, D., Veltgens, U., Brieler, P.: Der Beitrag der Kurse nach § 70 FeV zur Verkehrssicherheit. Z. f. Verkehrssicherheit 57 (2011) Nr. 3, S. 142

Schlagwörter: Forschungsarbeit (8557), Straßenverkehrsrecht (1544), Führerscheinentzug (1500), Fahrerlaubnis (1550), Fahrmacherziehung (1591), Rechtsprechung (1547), Fahrtauglichkeit (2226), Prognose (0122), psychologische Untersuchung (2276), Bewertung (9020), Risikobewertung (9129)

Einleitung

Aufbauend auf Forderungen Anfang der 1960er-Jahre, psychologische Kompetenz zur Beeinflussung von Kraftfahrern zu nutzen, und erster Erprobung ab Ende der 60er-Jahre wurde ab 1978 der erste Modellversuch zur Nachschulung mehrfach alkoholauffälliger Kraftfahrer unter Federführung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) initiiert [1]. Evaluationsstudien zur Wirksamkeit der Nachschulungskurse, die die Rückfallhäufigkeiten der Kursteilnehmer (negativ begutachtete Kraftfahrer mit Kursempfehlung) mit denen einer Kontroll-

gruppe (positiv begutachtete Kraftfahrer) über einen 3-jährigen (bzw. 5-jährigen) Bewährungszeitraum verglichen, belegten den Erfolg dieser Ansätze: Während 18,2 % (26,4 %) der Kontrollgruppe erneut mit Alkohol im Straßenverkehr auffällig wurden, waren es bei den Kursteilnehmern nur 13,3 % (21,6 %) [2]. Eine 10-Jahres-Auswertung, die heute wohl aus Datenschutzgründen kaum mehr möglich wäre, wies mit Rückfallwerten von 30,4 % bei den Kursteilnehmern und 36,9 % in der Kontrollgruppe sogar einen Langzeiteffekt der damals untersuchten Kurse nach [3].

Ein weiterer Ansatz betraf Kurse, nach deren erfolgreicher Teilnahme das Gericht die verhängte Sperrfrist vor möglicher Neuerteilung der Fahrerlaubnis abkürzen konnte. Der Erfolg dieser Schulungen konnte in einer Evaluationsstudie grundsätzlich bestätigt werden [4]. 1986 wurden im Rahmen der Einführung der Fahrerlaubnis auf Probe schließlich auch für alkoholauffällige Fahranfänger Nachschulungskurse unter der Leitung von dafür anerkannten Diplom-Psychologen in der damaligen Straßenverkehrszulassungs-Ordnung (StVZO) verankert. Auch diese Kurse erwiesen sich in der Evaluation als erfolgreich: Bei einem Nachkontrollzeitraum von 3 Jahren reduzierte sich die Rückfallrate um 54 % [5].

* Peer-Reviewed Article

Auf dem 30. Verkehrsgerichtstag wurde nach fast 25-jähriger Erfahrung mit Rehabilitationsmaßnahmen für auffällige Kraftfahrer u. a. bilanziert, dass diese nicht nur eine große Resonanz bei Teilnehmern und Behörden finden, sondern auch langfristig wirken und mit hohem Qualitätsstandard durchgeführt werden [1]. 1999 unterhielten die anerkannten Maßnahmenträger bundesweit ein dichtes Netz von örtlichen Rehabilitationszentren, sodass für die damals ca. 33.000 Kraftfahrer mit Schulungsnotwendigkeit, aber überwiegend ohne im Besitz der Fahrerlaubnis zu sein, wohnortnah ein Angebot kompetenter Ansprechpartner zur Verfügung stand.

Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung (§ 70 FeV)

Die positiven Erfahrungen und die Veränderungswirksamkeit verkehrspsychologischer Rehabilitation bei auffälligem Verhalten im Straßenverkehr führten bei der Novellierung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) 1998 sowie der Einführung der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) ab dem 1.1.1999 u. a. zur rechtsförmlichen Einbindung der Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung in den §§ 11 (10) und 70 der FeV. Eine Voraussetzung für eine aktive Teilnahme am Straßenverkehr ist die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen: „Geeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist, wer die notwendigen körperlichen und geistigen Anforderungen erfüllt und nicht erheblich oder nicht wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder gegen Strafgesetze verstoßen hat.“ (§ 2 Abs. 4 Satz 1 StVG). Bei durch Tatsachen begründeten Bedenken gegen die Eignung oder Befähigung des Bewerbers „kann die Fahrerlaubnisbehörde anordnen, dass der Antragsteller (...) ein Gutachten einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung (...) innerhalb einer angemessenen Frist beibringt.“ (§ 2 Abs. 8 StVG) Die Gutachter können mit einem positiven oder einem negativen Ergebnis ihr Gutachten abschließen; im letzteren Fall können sie die Teilnahme an einem anerkannten Kurs zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung empfehlen. Nach Teilnahme „genügt in der Regel zum Nachweis der Wiederherstellung der Eignung statt eines erneuten medizinisch-psychologischen Gutachtens eine Teilnahmebescheinigung, wenn

1. der betreffende Kurs nach § 70 anerkannt ist,
2. auf Grund eines medizinisch-psychologischen Gutachtens einer Begutachtungsstelle für Fahreignung die Teilnahme des Betroffenen an dieser Art von Kursen als geeignete Maßnahme angesehen wird, seine Eignungsmängel zu beheben, und
3. die Fahrerlaubnisbehörde der Kursteilnahme nach Nr. 2 zugestimmt hat.“ (§ 11 Abs. 10 FeV)

Die Voraussetzungen für eine Anerkennung gelten gem. § 70 Abs. 1 FeV als erfüllt, wenn:

1. den Kursen ein auf wissenschaftlicher Grundlage entwickeltes Konzept zugrunde liegt,
2. die Geeignetheit der Kurse durch ein unabhängiges wissenschaftliches Gutachten bestätigt worden ist,
3. die Kursleiter ...
 - a) den Abschluss eines Hochschulstudiums als Diplom-Psychologe oder einen gleichwertigen Master-Abschluss in Psychologie
 - b) eine verkehrspsychologische Ausbildung an einer Universität oder gleichgestellten Hochschule oder bei einer Stelle, die sich mit der Begutachtung oder Wiederherstellung der Kraftfahreignung befasst,

- c) Kenntnisse und Erfahrungen in der Untersuchung und Begutachtung der Eignung von Kraftfahrern und
 - d) eine Ausbildung als Kursleiter in den Kursen für Kraftfahrer, die Zuwiderhandlungen gegen verkehrsrechtliche Vorschriften begangen haben, nachweisen,
4. die Wirksamkeit der Kurse in einem nach dem Stand der Wissenschaft durchgeführten Bewertungsverfahren (Evaluation) nachgewiesen worden ist und
 5. ein Qualitätssicherungssystem gemäß dem nach § 72 vorgesehenen Verfahren (Begutachtung durch die BAST) vorgelegt wird.

Nach einer ersten Evaluation sind die Kurse jeweils bis zum Ablauf von 15 Jahren nachzuevaluieren (§ 70 Abs. 2 FeV). Nach und nach sind für die verschiedenen Zielgruppen (Alkohol-, Drogen-, Verkehrsauffällige) spezifische Kursprogramme entwickelt worden. Da für die meisten von ihnen inzwischen Evaluationsstudien durchgeführt worden sind, eröffnet sich die Möglichkeit, aktuelle Aussagen über die Wirksamkeit dieser verkehrspsychologischen Interventionen zu treffen. Wegen der besonderen Situation bei den Kursen nach § 70 FeV für verkehrsauffällige Kraftfahrer – hier fehlen zurzeit gültige Kriterien, anhand derer die Wirksamkeit beurteilt werden kann [6] – beschränken wir uns an dieser Stelle auf die Kurse für alkohol- und drogenauffällige Kraftfahrer.

Kursträger und Kursprogramme nach § 70 FeV

Im Sommer 2010 waren 10 Träger von Stellen, die Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung nach § 70 FeV durchführen, bei der BAST akkreditiert. Sie bieten acht verschiedene Kursprogramme für alkoholauffällige, fünf für drogenauffällige und vier für verkehrsauffällige Kraftfahrer an. Im vorliegenden Beitrag konnten die in Tabelle 1 aufgeführten Kursprogramme und -träger berücksichtigt werden.

Tabelle 1: Kurse für alkohol- und drogenauffällige Kraftfahrer nach § 70 FeV: Programme und Träger

Kursprogramme für Kraftfahrer bei Auffälligkeit/en mit		Alkohol	Drogen
Kursträger	Kurzbezeichnung		
AFN – Gesellschaft für Ausbildung, Fortbildung und Nachschulung e.V.	AFN	IRaK	DRUGS
DEKRA Akademie GmbH	DEKRA	IFT	SPEED 02
IVT-Hö Individualpsychologische Verkehrstherapie	IVT-Hö	CAR	IRIS
IFS – Institut für Schulungsmaßnahmen GmbH	IFS	IFT	GOOD
Impuls – Institut für medizinisch-psychologische Unternehmensleistungen und Schulungen GmbH	Impuls	K 70	CLEAN
Nord-Kurs GmbH & Co KG	Nord-Kurs	LEER	SPEED 02
TÜV SÜD Pluspunkt GmbH	Pluspunkt	PLUS70	DRUGS

Eckdaten

Tabelle 2a und 2b geben eine Übersicht über die Eckdaten der verschiedenen Kursprogramme. Für alle Programme gilt eine Mindestteilnehmerzahl von 4 Personen; maximal können 8 bis 12 Personen teilnehmen, wobei die Gesamt-Stundenzahl (12 bis 26) sowie der Zeitraum (meist 3 bis 6 Wochen) der Kursdurchführung teilweise mit der Gruppengröße variieren. Meist finden 4 Gruppensitzungen (Alkohol) bzw. 4 bis 6 Sitzungen (Drogen) statt.

Tabelle 2a: Eckdaten der Kurse für alkoholauffällige Kraftfahrer (Anbieter: Kurzbezeichnung; vgl. Tabelle 1)

Kursmodell	CAR	IFT	IFT ⁰	IRaK	K 70	LEER	PLUS 70
Anbieter	IVT-Hö	DEKRA	IFS	AFN	Impuls	Nord-Kurs	Pluspunkt
Teilnehmerzahl	4–12	4–12	6–12	4–10	4–10	4–12	4–12
Anzahl Sitzungen	4 ¹	≥ 4	4	4	4–5 ²	4	4
im Zeitraum (Wochen)	4 ¹	≥ 3	≥ 3	≥ 3	≥ 3	≥ 3	≥ 3
Anzahl Stunden ges.	12 ¹	≥ 26 ³	26	14	12–18 ²	14	12–16 ²

0 Inzwischen geänderte Eckdaten: IFT/IFS: 4–10 TN, Dauer 12–18 Stunden (abhängig von TN-Zahl)

1 plus 4,5 Std. freiwilliger Nachsorge nach indiv. Zeit

2 abhängig von TN-Zahl

3 davon mind. 14 Präsenzstunden, bei verbindlichen Übungen und eigenständig zu bearbeitenden Aufgaben zwischen den Sitzungen

Tabelle 2b: Eckdaten der Kurse für drogenauffällige Kraftfahrer (Anbieter: Kurzbezeichnung; vgl. Tabelle 1)

Kursmodell	Clean	DRUGS ⁰	DRUGS	GOOD	IRIS	SPEED 02
Anbieter	Impuls	AFN	Pluspunkt	IFS	IVT-Hö	Nord-Kurs
Teilnehmerzahl	4–9	6–10	4–10	4–8	4–8	4–8
Anzahl Sitzungen	5	6	6	≥ 4	4 ¹	6
im Zeitraum (Wochen)	≥ 4	≥ 5 ²	≥ 5 ²	≥ 3	4 ¹	≥ 6
Anzahl Stunden ges.	14–18 ³	24	18–24 ³	15	12 ¹	22

0 Inzwischen geänderte Eckdaten: 4–10 TN, Dauer 15–24 Stunden (abhängig von TN-Zahl)

1 plus 4,5 Std. freiwilliger Nachsorge nach indiv. Zeit

2 inkl. 4 Wochen (DRUGS) bzw. 2 Wochen Erprobungsphase mit Drogenscreening

3 abhängig von TN-Zahl

Rahmenbedingungen

Die Rahmenbedingungen für alle Kurse folgen den Anforderungen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt). Jeder Teilnehmer erhält einen Vertrag, in dem die Teilnahmebedingungen (u. a. die regelmäßige, pünktliche und damit vollständige Teilnahme an allen Kurssitzungen; die Mitarbeit während der Kurssitzungen; die Anfertigung von Kursaufgaben zwischen den Sitzungen, Alkohol- und/oder Drogenfreiheit zu den Kursterminen, Einhalten der Schweigepflicht) definiert sind. Nur bei Einhaltung der Teilnahmebedingungen wird eine Teilnahmebescheinigung erteilt.

Gemeinsame und programmspezifische Ziele und Methoden

Alle Kursprogramme sehen die Vermittlung zielgruppenspezifischer Informationen vor, die vom Kursleiter oder von Teilnehmern mündlich vorgetragen und/oder anhand schriftlichen Materials (z. B. in Teilnehmerheften oder Broschüren; teilweise im Rahmen von Hausaufgaben) von den Teilnehmern selbst erarbeitet werden. Außerdem werden die Teilnehmer in die Grundlagen der zentralen Erklärungs-, Veränderungs- und/oder Interventionsmodelle des jeweiligen Kursprogramms eingeführt. Am Beispiel der Kursprogramme für alkoholauffällige Kraftfahrer werden die unterschiedlichen Interventionsziele und -methoden deutlich (Drogenauffälligkeiten werden sinngemäß bearbeitet).

PLUS 70/Pluspunkt

Das Kursmodell stellt eine unterstützende und klärende Kurzintervention dar. Ziele des Kurses sind, dem Teilnehmer die Zusammenhänge zwischen hohem Alkoholkonsum und hohem Risiko einer alkoholisierten Verkehrsteilnahme aufzuzeigen und deutlich zu machen, dass das Trinkverhalten mit dem Wunsch nach Wirkung aufgrund von zugrunde liegenden Bedürfnissen entwickelt wurde. Deshalb wird die Entwicklung alternativer Bedürfnisbefriedigungsstrukturen angeleitet und unterstützt. Zudem werden konkrete Vorsätze zur Vermeidung einer erneuten alkoholisierten Verkehrsteilnahme erarbeitet und stabilisiert. Methodisch steht das Arbeiten in/mit der

Gruppe (z. B. Plenumsarbeit, Kleingruppenarbeit, Einzelarbeit in der Gruppe) mit den Themen: biografische Analyse des Trinkverhaltens; Problemlösetraining und Rückfallvorsorge im Vordergrund. Dem Umgang mit den Themen der Klienten liegt das Verhaltensänderungsmodell nach Prohaska & DiClemente zugrunde; dabei nutzt der Kursleiter Elemente der motivierenden Gesprächsführung.

Das Stadienmodell nach Prohaska & DiClemente dient sowohl als Erklärungsmodell für den Teilnehmer, der dadurch den Veränderungsprozess besser nachvollziehen kann, als auch als Handlungsleitung für den Kursleiter. In der Problemanalyse werden die ursächlichen Bedingungen einer Alkoholfahrt, die das Verhalten „alkoholisierte Verkehrsteilnahme“ aufrechterhaltenden Bedingungen sowie realistische, umsetzbare Lösungsansätze schrittweise erarbeitet. Zu den Bearbeitungsschritten gehören neben der Problembeschreibung und -analyse auch die Lösungs- oder Veränderungsplanung und die Bewertung und Überprüfung des erprobten Lösungsweges. Die genutzten Elemente der Motivierenden Gesprächsführung sollen den Teilnehmer bei seinem Veränderungsprozess unterstützen und lenken an dieser Stelle das Augenmerk auf die folgenden Aufgaben des Kursleiters: Empathie ausdrücken, um die Akzeptanz der Person zu betonen. Diskrepanz entwickeln, um die Eigenmotivation zu stärken. Beweisführungen vermeiden, um keinen Widerstand zu provozieren. Widerstand aufnehmen, um die Bereitschaft zur Diskrepanzentwicklung zu schaffen. Selbstwirksamkeit fördern, um wieder Vertrauen in die eigene Entscheidungs- und Handlungsfähigkeit zu gewinnen.

CAR / IVT-Hö

Nach einer Einführung in die Regeln, Interaktionsweisen und Ziele des Kursprogramms stehen Selbsttherapeutische Schulungen und Übungen (z. B. die individualpsychologische/IP-Methode der fokalen Lebensstilanalyse) und Selbstmanagementplanungen in Reifungsschritten (wachsende Selbstkompetenz) im Mittelpunkt der Kursarbeit. Die Verkehrsauffälligkeiten werden als Symptome lebensstiltypischer Irrtümer und daraus folgender Selbstmanagementdefizite aufge-

fasst, deren Korrektur ein im Kurs verstärkt zum Bewusstsein kommendes existenzielles Eigenbedürfnis des Betroffenen ist. Dementsprechend wird eine Sanierung im Symptombereich als eine der Folgen fokalthérapeutischer Lebensstillkorrekturen erwartet. Die Verkehrs- oder Drogenproblematik wird deshalb immer im psycho-sozialen Zusammenhang mit defizitärer Ressourcennutzung im Bereich der grundsätzlichen Lebensaufgabe (im Sinne der IP) gesehen. Die Methode ist lösungsorientiert und benutzt im IP-fundierten Gesamtkonzept auch Erkenntnisse und Vorgehensweisen der systemischen Therapie, der Verhaltenstherapie und LACANs.

Für die Zielgruppen der Programme CAR und IRIS ist jeweils ein spezifisches theoretisches/therapeutisches Konstrukt entwickelt worden, in dem Alkohol als „Gefühlsverblöder“ (BLEULER) und Drogengefährdung als eskapistische Folge der Unterdrückung von „poietischer Aufsässigkeit“ (SCHIFFER) verstanden wird.

IFT/DEKRA Akademie

Das 1978 im Auftrag der BAST vom Institut für Therapiefor-schung München auf verhaltenstherapeutisch-behaviouris-tischer Grundlage konzipierte IFT-Programm wurde in der Weiterentwicklung durch die DEKRA Akademie (2003) um An-sätze der kognitiven und systemischen Therapie ergänzt. Kursteilnehmer erlernen Selbstkontroll-, Vermeidungs- und Ablehnungstechniken. Alkoholmissbrauch und verkehrsdelinquentes Verhalten wie Trunkenheitsfahrten werden im Sinne einer kognitiven Umstrukturierung auf zugrunde liegen-de irrationale Überzeugungen und unangemessene Erwartun-gen untersucht, infrage gestellt und neu bewertet. Die Teil-nehmer werden zu ressourcen- und lösungsorientierten Denk- und Handlungsweisen geführt, die im konkreten Alltag ver-schiedene Systemkomponenten berücksichtigen. Eigenständi-ge Erarbeitungen und Übungen aus dem konkreten Alltag werden in den Gruppensitzungen reflektiert.

IFT/IFS

Hauptziel dieses Kurses ist eine stabile Änderung von Ein-stellungen und Verhalten – nämlich das Erlernen eines kon-trollierten Umgangs mit Alkohol bzw. die Stabilisierung eines bereits gewählten Alkoholverzichts, um letztlich Trinken und Fahren zuverlässig voneinander trennen zu können. Überge-ordnetes Lernziel ist die Entwicklung von Selbstkontrolle und der Fähigkeit, Verantwortung für das eigene Handeln über-nehmen zu können.

Dies wird angestrebt durch die Anleitung zur systematischen Beobachtung des eigenen Verhaltens, die Entwicklung von Verhaltensalternativen sowie deren Verstärkung durch u. a. systematische Erprobung.

Voraussetzungen zum Erreichen dieser Ziele sind das Erken-nen der Gesetzmäßigkeiten des menschlichen Verhaltens und Lernens, die Identifizierung derjenigen persönlichen Bedin-gungen (Auslöser, Folgen) des eigenen problematischen Ver-haltens, die dieses Verhalten kontrollieren bzw. aufrechter-halten, sowie die Entwicklung und Einübung von Verhaltens-alternativen, um diese in problematischen Situationen ver-fügbare zu haben.

Der Analyse der Delikte kommt eine besondere Bedeutung zu, da sich in deren Zustandekommen alle unangemessenen, für den jeweiligen Teilnehmer typischen Einstellungen und Verhaltensweisen ausdrücken, die es im Rahmen des Kurses zu bearbeiten gilt. Zusätzlich liefert die Deliktanalyse die für das Vermeiden zukünftiger Trunkenheitsfahrten notwendigen Informationen.

Bei Auslösern wie Ärger, Wut, Angst, Stress oder Abge-spanntheit wird Alkohol meistens wegen seiner entspannen-den Wirkung getrunken. Durch ein Entspannungstraining kön-nen die Kursteilnehmer in die Lage versetzt werden, Stress zu reduzieren und den Zustand der Entspannung ohne Sucht-mittelinnahme zu erzielen. Gleichzeitig wird die Vorstellungs-fähigkeit verbessert, was besonders bei einigen verhaltens-therapeutischen Verfahren, die im Kursverlauf eingesetzt wer-den (z. B. Vorwegnahme unangenehmer Folgen und Gedan-kenstopp), wichtig ist.

K 70/Impuls

In diesem Kursprogramm steht jeder Teilnehmer einmal im Mittelpunkt des Geschehens. Der Kursleiter führt mit ihm ge-mäß der Rational-Emotiven Verhaltenstheorie (Ellis) eine Ana-lyse (A-B-C-Schema) eines Problemverhaltens (vorrangig die aktenkundige Auffälligkeit, Probleme in anderen Lebensbe-reichen) durch. Auslösende Ereignisse (A), irrationale Denk- und Bewertungsmuster (B) und die damit verbundenen un-angemessenen emotionalen Reaktionen (C) werden identifi-ziert. Die irrationalen Denk- und Bewertungsmuster werden disputiert und in rationale Kognitionen überführt (sokratischer Dialog) zum Zweck einer Veränderung unangemessener emo-tionaler Reaktionen, die in der Vergangenheit zum dem ak-tenkundigen oder einem anderen Problemverhalten geführt haben. Ziel der Analyse und der Disputation ist es, dem Teil-nehmer zu verdeutlichen, dass die wesentliche Ursache sei-nes Problemverhaltens in irrationalen Denk- und Bewertungs-mustern zu suchen ist und dass er mit rationalem Denken seine Gefühle so beeinflussen kann, dass er sein Verhalten besser kontrollieren kann. Um diese theoretischen Erkennt-nisse praktisch anzuwenden, entwickelt der Teilnehmer mit-hilfe des Kursleiters eine praktische Trainingsaufgabe, um ein aktuelles Anliegen zu bearbeiten. In der Folgesitzung berich-tet er über die Erledigung.

Im Lösungsorientierten Vorgehen (DeShazer) wird nicht nach den Ursachen des Problemverhaltens gesucht, sondern in einer Zukunftsschau werden Lösungen erarbeitet unter Ein-beziehung individueller Ressourcen (Wunderfrage, Frage nach Ausnahmen, Ressourcen). Beide Methoden können in der Einzelarbeit kombiniert werden.

IRaK/AFN

Die fokale Lebensstillanalyse basiert auf der Individualpsycho-logie (IP) Alfred Adlers. Unter „Lebensstil“ werden die typi-schen Muster von Denk- und Handlungsstrategien zur Bewäl-tigung von – vor allem: schwierigen – Lebensaufgaben ver-standen, die ein Individuum im Laufe seiner Lebensgeschich-te entwickelt.

Unter sich wandelnden Lebensbedingungen, speziell belas-tenden Ereignissen, kann es von der „normalen“ Kompensa-tion erlebter Defizite zu einer Überkompensation kommen. Das „vernünftige Maß“ und die Flexibilität im Denken und Handeln gehen verloren, zunehmend stellen sich Probleme ein (z. B. Misserfolge, Stress, Unzufriedenheit, Einsamkeit; geringes Selbstwertgefühl). Statt den veränderten Bedingun-gen mit neuen Zielen und Strategien zu begegnen, wird eine „Lösung“ und Entlastung im Konsum von Alkohol und Dro-gen gesucht – und vorübergehend auch gefunden.

Die Intervention besteht darin, den jeweiligen Lebensstil, das problematische Nüchternverhalten für den Einzelnen erkenn-bar und veränderbar zu machen. In der Gruppe tragen Kurs-leiter, der Protagonist und die übrigen Teilnehmer die leben-stiltypischen Strategien jedes Einzelnen zusammen und ent-

Tabelle 3: Kenngrößen und Ergebnisse der Evaluationsstudien zu Kursen nach § 70 FeV

Kursmodell	IFT	IFT	IRaK	K 70	LEER	PLUS 70	SPEED 02	DRUGS
Träger	IfS	DEKRA	AFN	Impuls	Nord-Kurs	Pluspunkt	Nord-Kurs	AFN, Pluspunkt
N Experim. Grp	290	435	273	688	507	1846	267	90
N Kontroll Grp	1	1	1	1	1	1	245	90
Anteil Frauen	ca. 9 %	ca. 8 %	ca. 10 %	ca. 11 %	?	10,2 %	?	7 %
Kursteilnahme Exp. Grp	2005	2004/05	2005–06	2004–07	2005	2006/07	2002–05	1996–98
Bewährungszeit (Monate)	±36	36	±36	36	36	±36	36	36
Abschluss	2009	2009	2010	2008	2010	2011	2009	2003
Rückfallquote	10,0 %	6,7 %	6,6 %	7,3 %	7,3 %	7,99 % ²	7,8 %	8,8 %
Referenzwert BASt	18,8 %	18,8 %	18,8 %	18,8 %	18,8 %	18,88	5,3 ³	21,1% ³
Publiziert	[8]	[9]	–	[10]	[11]	–	[12]	[7]

1 keine Kontrollgruppe; Kriterium ist der von der BASt vorgegebene Referenzwert

2 Vorabinformation (Mai 2011) zum noch unveröff. Evaluationsbericht

3 Vergleich mit einer Kontrollgruppe (SPEED 02: „MPU mit positivem Ergebnis“; DRUGS: ohne Kursteilnahme = mit Wiedererteilung der Fahrerlaubnis)

wickeln für ihn gemeinsam neue Ziele und wirksamere Strategien, die das frühere Konsumverhalten überflüssig machen. Dabei stellt sich bei allen Beteiligten nicht nur die Erkenntnis ein, dass das bisherige Nüchternverhalten mindestens genauso problematisch wie das Konsumverhalten war. Endlich können die Delikte auch im Kontext der gesamten Person und ihrer Lebensgeschichte gesehen, verstanden und bearbeitet werden.

LEER/Nord-Kurs

Die Grundstruktur des Kurses besteht einerseits in der gruppenspezifischen Orientierung, andererseits in der Betonung der individuellen Problemlage der Kursteilnehmer. Die Gruppe wird als Methode eingesetzt mit dem Ziel, jedem Kursteilnehmer die Bedingungen seines problematischen Umgangs mit Alkohol und seiner Trink-/Fahrgewohnheiten bewusst zu machen und Alternativen zu entwickeln, zu erproben und einzuüben.

Die gruppenspezifische Orientierung bietet den Vorteil,

- aufgrund ähnlicher, vergleichbarer Probleme der Gruppenteilnehmer eine emotionale Entlastung für den Einzelnen zu schaffen,
- unter den Bedingungen einer offenen Kommunikation die Möglichkeit zu schaffen, eigene Gefühle und die der anderen Teilnehmer wahrzunehmen,
- das Feedback in der Gruppe für Veränderungen zu nutzen,
- Erfahrungen der Teilnehmer im Hinblick auf praktische Lösungsvorschläge zu nutzen,
- die Interaktionen in der Gruppe als Ressource zu sehen.

Evaluation der Kursprogramme

Die Fahrerlaubnisverordnung sieht vor, dass die Kursträger die Wirksamkeit ihrer Kurse in einem nach dem Stand der Wissenschaft durchgeführten Bewertungsverfahren (Evaluation) nachweisen. Für sechs der beschriebenen sieben Kursprogramme ist dies in den letzten beiden Jahren geschehen; seit 2003 liegt außerdem das Ergebnis für das Kursprogramm DRUGS vor [7]. Tabelle 3 gibt einen Überblick über Kenngrößen und Ergebnisse der Evaluationsstudien (für das Programm PLUS 70 werden die Ergebnisse im Laufe dieses Jahres erwartet).

Die Vorgehensweisen bei der Evaluation von Kursen für alkoholauffällige Kraftfahrer waren weitgehend identisch: Für eine (Experimental-) Gruppe von Kursteilnehmern, die übrigens zu rund 90 % männlich sind, wurde nach Neuerteilung der Fahrerlaubnis und einer Bewährungszeit von im Schnitt 3

Jahren mit Unterstützung des Kraftfahrt-Bundesamtes geprüft, wie viele dieser ehemaligen Kursteilnehmer in dieser Zeit erneut mit Alkohol im Straßenverkehr aufgefallen sind. Die sich ergebende Rückfallquote wurde mit einem von der BASt vorgegebenen Referenzwert verglichen, der auf empirischen Untersuchungen (u. a. auch dem Vergleich mit der Rückfallquote alkoholauffälliger Kraftfahrer, die nach einer positiven Begutachtung ihre Fahrerlaubnis zurückerhielten) basiert; die Rückfallquote der Kursteilnehmer sollte dabei keinesfalls höher als der Referenzwert liegen. Die Tabelle zeigt, dass die Rückfallquoten der Teilnehmer aller hier vorgestellten Kursprogramme bedeutend niedriger liegen.

Bei den Kursen für drogenauffällige Kraftfahrer sind dagegen die Rückfallquoten einer Kontrollgruppe zum Vergleich herangezogen worden: im Falle von SPEED 02 Kraftfahrer, die in der MPU ein positives Begutachtungsergebnis und folglich ihre Fahrerlaubnis zurückerhielten (Wirksamkeitskriterium: keine deutlich höheren Rückfallquoten der ehemaligen Kursteilnehmer), und im Falle von DRUGS Kraftfahrer, die nach Verstreichen der Sperrfrist ihre Fahrerlaubnis direkt zurückerhielten (Kriterium: die Evaluation sollte deutlich niedrigere Rückfallquoten der Kursteilnehmer ausweisen). In beiden Fällen werden die Kriterien erfüllt.

Weitere Ergebnisse zur Wirkung der Kursprogramme

In drei Fällen sind weitere Untersuchungen zur Wirkung der Kursteilnahme durchgeführt worden.

In den IRaK-Kursen der AFN wurden 1.000 Feedback-Bögen der Kursteilnehmer aus der 2. Jahreshälfte 2009 zur Erkundung der Kurswirkung auf die Teilnehmer ausgewertet. Auf die Frage „Was hat mir der Kurs persönlich gebracht?“ (1.) nannten die Kursteilnehmer vor allem das Wissen über die Wirkungen oder den Auf- und Abbau von Alkohol, Selbstreflexion („hat nachdenklich gemacht“), die Auseinandersetzung mit der eigenen Person, die Erkenntnis konkreter Handlungsmöglichkeiten oder bereits erzielter Erfolge sowie die Anregungen aus der Gruppe. Zur Frage „Was hat mir am Kurs gefallen?“ (2.) wurden vor allem die Offenheit (der anderen; Möglichkeit, selber offen zu reden), das Erleben von Gemeinschaft, die persönliche Atmosphäre im Kurs sowie (neue) Erfahrungen zur eigenen Person genannt. Dem ganz überwiegenden Teil der Befragten hat der Kurs etwas persönlich gebracht bzw. gefallen: Nur 2,4 % (1. Frage) bzw. 3,8 % (2.) aller Teilnehmer haben hier nichts genannt.

In 89 IFT-Kursen der DEKRA Akademie wurden zur Erfassung von weiteren Evaluationskriterien, Veränderungen von Ein-

stellung und Verhalten, Wissenszuwachs und Akzeptanz der Maßnahme bei einer Stichprobe von 568 Teilnehmern mittels Prä-Post-Befragung ohne Kontrollgruppe Daten erhoben. Die gerichtete Forschungshypothese bestand darin, dass Teilnehmer zum Messzeitpunkt 2 mehr Fragen in Schlüsselrichtung und mehr Wissensfragen richtig beantworten können.

1. Eine bereits vor dem Kurs vorhandene positive Einstellung (Einsicht und klare Absicht zur Verhaltensänderung sind ja Voraussetzungen einer Kursempfehlung im Gutachten) zeigte sich nach Kursteilnahme noch einmal leicht verbessert.

2. Die Ergebnisse zur Verhaltensänderung (17 Items) hinsichtlich eines kontrollierten Umgangs mit Alkohol oder einer alkoholfreien Lebensweise wiesen einen Anstieg von prä 45 % auf post 59 % auf. Die im Kurs bearbeiteten und in der Re-Evaluation erfragten Verhaltensweisen waren einem Großteil der Teilnehmer vorher eher unbekannt oder nicht beachtenswert, beispielsweise Mengenbegrenzung und Einhaltung festgelegter Trinkmengen, Abschätzung der Blutalkoholkonzentration, aber auch langsames Trinken, Benutzung kleiner Gläser, ferner Veränderungen im Freizeitverhalten und Meiden von Orten, die in Versuchung führen könnten, darüber hinaus bewusste Selbst-Belohnung.

3. Auch Wissenszuwachs konnte quantifiziert werden; durchschnittlich wurden 2,5 Fragen mehr positiv beantwortet (bei 14 Items je Befragung).

4. Die Tatsache, dass 97 % der Befragten den Kurs einem betroffenen Freund empfehlen würden, deutet auf die hohe Akzeptanz des Kurses hin. Je nach Gruppengröße (4–5, 6–7, 8–12 TN) wurden keine signifikanten Unterschiede zu Wissenszuwachs, Güte des Erfahrungsaustauschs und Gruppendynamik festgestellt.

Zur Evaluation des Kursmodells K 70 wurden neben der Ermittlung der Legalbewährung Selbstbeurteilungsfragebögen eingesetzt, die die Wirksamkeit des Kurses untermauern sollten. Mittels 13 etablierten Skalen wurden im Prä-Post-Vergleich intrapsychische Veränderungen von 620 Teilnehmern erfasst. Varianzanalytische Befunde konnten die Wirksamkeit des Kurses K 70 insgesamt belegen. Signifikante Veränderungen innerhalb der psychodiagnostischen Kennwerte wiesen auf ein gesteigertes Problembewusstsein und die Aneignung konstruktiver kognitiver Bewältigungsstrategien der Teilnehmer hin. Positive Veränderungen zeigten sich insbesondere in der Selbstakzeptanz, funktionaleren Stressverarbeitungsstrategien und der Handlungsorientierung nach Misserfolg und bei der Handlungsplanung. Die Teilnehmer waren nach Beendigung des Kurses K 70 stärker in der Lage, Entscheidungen zu treffen und Verantwortung zu übernehmen. Sie besaßen eine höhere Frustrationstoleranz und mehr volitionale Kompetenz.

Im Rahmen der Evaluationsstudie PLUS 70 wurden u. a. Prä-Post-Werte zu „Einstellungsänderungen“ und „Wissenszuwachs“ erhoben. Hier zeigten sich weitgehend signifikante Veränderungen in die erwartete Richtung. Aus regelmäßigen Kundenbefragungen zum Kurs PLUS 70 ergibt sich folgendes Bild (Daten aus 2009/1049 Befragte): Positive Erwartungen der Kursteilnehmer beziehen sich besonders auf den Führerschein, Zukunftsplanungen und Problemlösungen, die Aufarbeitung der Problematik sowie allgemeine Aufklärung (Zustimmung jeweils um die 90 %). Negative Erwartungen richten sich vor allem darauf, dass der Kurs zeitintensiv ist (69 %) und langweilig sein könne (19 %), und dass es trotz Kurs nicht zu Veränderungen kommt (17 %).

Aspekte wie Kompetenz des Kursleiters/Erwartungen an den Kurs erfüllt/Umsetzbarkeit der Kursinhalte/Freundlichkeit der

Kursleiter/Hausaufgaben/Unterlagen/Methoden im Kurs/Möglichkeit zur Diskussion/Beiträge/Themen/Atmosphäre im Kurs wurden im Schulnotensystem bewertet und liegen zwischen 1,3 und 2,3; am besten wurden Freundlichkeit und Kompetenz des Kursleiters bewertet, am schlechtesten mit 2,3 die Hausaufgaben. Den Kurs weiterempfehlen wollen 91 % der Teilnehmer.

Fazit

Die Evaluationsergebnisse für die hier beschriebenen Kurse zur Wiederherstellung der Fahreignung alkohol- und drogenauffälliger Kraftfahrer nach § 70 FeV bestätigen eindrucksvoll die Wirksamkeit dieser verkehrspsychologischen Intervention: Die Kursteilnehmer

- weisen nach Wiedererteilung der Fahrerlaubnis außerordentlich geringe Rückfallquoten von maximal 10 % auf. Die Rückfallquoten sind denen vergleichbar, die bei in der MPU positiv begutachteten Kraftfahrern ermittelt wurden (SPEED 02) bzw. übertreffen diese sogar (Referenzwert der BAST).
- profitieren auf vielfältige Weise von der Teilnahme (Erweiterung verschiedener Kenntnisse und Kompetenzen, nützliche Erfahrungen mit der eigenen Person)
- akzeptieren die Kursprogramme in hohem Maße.

Der Beitrag zur Verkehrssicherheit liegt insbesondere in der Vermeidung von Rückfällen, d. h. erneuten Alkoholauffälligkeiten der betroffenen Kraftfahrer.

Rahmenbedingung für die Wirksamkeit der Interventionen dürfte die regelmäßige Qualitätskontrolle durch die Begutachtung der BAST sein. Sie sorgt dafür, dass die Kursträger auf einem hohen qualitativen Niveau arbeiten.

Inhaltlich zeigt sich, dass offenbar viele Wege (unterschiedliche theoretische Basis der Interventionen) zum Ziel führen. Grundsätzlich lassen sich individualpsychologische (AFN, IVT-Hö) und lerntheoretische Orientierungen (alle übrigen Anbieter) unterscheiden, die offensichtlich gleichermaßen erfolgversprechend sind.

In allen Wirksamkeitsuntersuchungen spielt die Legalbewährung der Kursteilnehmer (Rückfallquote) eine zentrale Rolle. Die Bewertung der Rückfälle nach Kursteilnahme erfordert die Bereitstellung je aktueller Referenzwerte; im entsprechenden Leitfadens wird darauf hingewiesen, „dass die angegebenen Referenzwerte auf der Grundlage neuer empirischer Ergebnisse angepasst werden“ [13]. Die BAST führt derzeit in Zusammenarbeit mit dem Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) das Projekt ‚Legalbewährung nach Neuerteilung der Fahrerlaubnis‘ durch, in dessen Rahmen die Anforderungen für die Evaluation von § 70-Kursen, insbesondere aktualisierte und valide Referenzwerte, erarbeitet werden sollen [14], um die Voraussetzungen für die Durchführung und sachgerechte Bewertung von Evaluationsstudien zu schaffen. Jacobshagen & Nickel [15] haben jüngst einen interessanten Vorschlag gemacht, wie die Wirksamkeit von Maßnahmen (neben Kursen z. B. auch MPU und Aufbau Seminaren) statt – wie hier geschildert – mit aufwendigen Sondererhebungen einheitlich per Totalerhebung kontinuierlich geprüft werden könnte.

Leider fehlen zurzeit gültige Kriterien, anhand derer die Wirksamkeit von Kursen für verkehrsauffällige Kraftfahrer – insbesondere der sog. Mehrfach-Punktetäter – beurteilt werden kann [6]. Angesichts der wachsenden Bedeutung dieser Delinquentengruppe, die z. B. in der zunehmenden Zahl von im VZR erfassten Personen oder auch in den zuletzt steigenden Untersuchungszahlen in den BfFs zum Ausdruck kommt, verdient das o. a. BAST-Projekt mit Priorität abgeschlossen zu

werden, um eine angemessene Bewertung der Kurse für verkehrsauffällige Kraftfahrer zu ermöglichen und die Erkenntnisse im Rahmen der Weiterentwicklung des Mehrfachtäter-Punktsystems berücksichtigen zu können.

Literatur

[1] Spoerer, E., Ruby, M. (1996): Zurück ans Steuer. Theorie und Praxis der Rehabilitation auffälliger Kraftfahrer. Braunschweig: Rot-Gelb-Grün (Faktor Mensch im Verkehr 39)

[2] Winkler, W., Jacobshagen, W., Nickel, W. R. (1988): Wirksamkeit von Kursen für wiederholt alkoholauffällige Kraftfahrer. Bergisch Gladbach, Bundesanstalt für Straßenwesen, Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Heft 64

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

[3] Jacobshagen, W. (1996): ALKOEVA und kein Ende? Eine 10-Jahres-Nachlese zu einer Evaluationsstudie. Blutalkohol 33, 257-266

[4] Stephan, E. (1988): Wirksamkeit der Nachschulungskurse bei erstmals auffälligen Kraftfahrern. Bestandsaufnahme nach drei Jahren. Bericht zum Forschungsprojekt 8035 der Bundesanstalt für Straßenwesen. Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen

[5] Jacobshagen, W. (1997): Nachschulungskurse für alkoholauffällige Fahranfänger (NAFA) – Kurspraxis, Wirksamkeit und Akzeptanz. Forschungsberichte des Verbandes der Technischen Überwachungsvereine e. V. Köln: Verlag TÜV Rheinland

[6] vgl. z. B. Brieler, P., Jacobshagen, W., Kalwitzki, K.-P., Seidl, J., Zentgraf, M. (2010): Zur Wirksamkeit von Kursen nach § 70 FeV für verkehrsauffällige Kraftfahrer/-innen, Z. f. Verkehrssicherheit 56, Nr. 2, S. 91

[7] DRUGS/AFN: veröffentlicht durch Biehl, B. & Birnbaum, D. (2004). Evaluation eines Rehabilitationskurses für drogenauffällige Kraftfahrer. Z. f. Verkehrssicherheit, 50 (1), 28-32. Für PLUS 70 und CLEAN werden die Evaluationsergebnisse noch in diesem Jahr erwartet, für CAR in 2013. GOOD wird erst seit 2010 angeboten.

[8] Brieler, P., Zentgraf, M. (2010): Kurs zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung gem. § 70 FeV für alkoholauffällige Kraftfahrer Programm IFT – Teilnehmerstruktur und Wirksamkeit. Blutalkohol (47) (i. Ersch.)

[9] 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 No. 5 Suppl. 2, S. 20

[10] Schülken, T., Leisch, M., Sachse, R., Veltgens, U. (2011): Zur Wirksamkeit des verkehrspsychologischen Kurses „K 70“ zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung für alkoholauffällige Kraftfahrer, Z. f. Verkehrssicherheit 57, Nr. 1, S. 28

[11] 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/NL

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

[13] Schmidt, S., Pfafferott, I. (2002): Leitfaden zur Anerkennung von Kursen gemäß § 70 FeV. Zeitschrift für Verkehrssicherheit (48), 134/135

[14] www.bast.de – „Evaluation der § 70-Kurse (Forschungsbericht Nr.4409002)“

[15] Jacobshagen, W., Nickel, W. R. (2010): Bessere Wirksamkeit von MPU und Kursen. Warum die Routinemittelungen an das Verkehrszentralregister ergänzt werden müssen. Z. f. Verkehrssicherheit 56, Nr. 2, S. 74



Dr. Klaus-Peter Kalwitzki (geb. 1952), Diplom-Psychologe, Herausgeber der Fachzeitschrift VERKEHRSZEICHEN, 1. Vorsitzender der AFN Gesellschaft für Ausbildung, Fortbildung und Nachschulung e.V., Köln



Dr. German Höcher (geb. 1940), Diplom-Psychologe, Psychologischer Psychotherapeut, fachlicher Leiter der IVT-Hö



Birgit Kollbach (geb. 1958), Diplom-Psychologin, Kursstellenleiterin DEKRA Akademie

Svenja Schroerschwartz (geb. 1964), Diplom-Psychologin, Geschäftsführerin Nord-Kurs GmbH & Co KG (ohne Foto)



Doris Stengl-Herrmann (geb. 1963), Diplom-Psychologin, Fachliche Leiterin TÜV SÜD Pluspunkt GmbH



Ulrich Veltgens (geb. 1953), Diplom-Psychologe, Geschäftsführer der Impuls GmbH, Köln



Dr. Paul Brieler (geb. 1958), Diplom-Psychologe, Geschäftsführer des IFS Institut für Schulungsmaßnahmen, Hamburg

Hinweis der ZVS-Redaktion:

Driving under the Influence of Drugs,
Alcohol and Medicines

DRUID Final Conference 2011

Köln, 27.-28. September 2011

Vom 27.9. bis zum 28.9.2011 findet in der Kölner Wolkenburg die **Abschlusskonferenz** des auf fünf Jahre angelegten EU-Projektes **DRUID** statt. Experten aus 18 Ländern und 37 Forschungseinrichtungen, die an dem Projekt beteiligt waren, werden ihre Forschungsergebnisse präsentieren und zur Diskussion stellen. Es werden mehr als 300 Teilnehmer erwartet. Das Gesamtvorhaben im Auftrag der EU-Kommission wurde von der BASt koordiniert. Konferenzsprache ist Englisch.

Weitere Angaben zur Konferenz erhalten Sie beim Konferenzsekretariat:

Herr Guido Rosemann Tel: 02204/43 402
E-Mail: RosemannG@bast.de

Herr Dr. Raschid Urmeew Tel: 02204/ 43 439,
E-Mail: urmeew@bast.de

Korrespondierender Autor:
Dr. Klaus-Peter Kalwitzki
AFN – Gesellschaft für Ausbildung, Fortbildung und Nachschulung e.V.
Sülzburgstraße 13
50937 Köln
kalwitzki@afn.de