

Zur Wirksamkeit und Erfolg eines verkehrspsychologischen Kurses zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung gemäß § 70 FeV für alkoholauffällige Kraftfahrer*

Th. Schülken, M. Leisch, R. Sachse, U. Veltgens

Zusammenfassung: Das verkehrspsychologische Kursprogramm K 70 zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung (gemäß § 70 FeV) für alkoholauffällige Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer wurde über einen Zeitraum von 5 Jahren evaluiert. Entgegen geläufiger Zwei-Gruppen-Designs stellen die Autoren ein Modell vor, welches die Einbeziehung unterschiedlicher Erfolgskriterien zur Erfassung der Wirksamkeit von Kursprogrammen im Bereich verkehrspsychologischer Rehabilitationen beinhaltet. Die Wirksamkeit des Kursprogramms K 70 wurde anhand verschiedener Selbstbeurteilungsfragebögen im Prä-Post-Design sowie der Erfolg (Nachhaltigkeit) anhand eines externen Kriteriums, der Legalbewährung, ermittelt. Datengrundlage bildeten 688 Kursteilnehmer. Signifikante Veränderungen innerhalb der psychodiagnostischen Kennwerte weisen auf ein gesteigertes Problembewusstsein und die Aneignung konstruktiver kognitiver Bewältigungsstrategien der Kursteilnehmer im Prä-Post-Vergleich hin. Darüber hinaus werden diese positiven Befunde durch eine geringe Rückfälligkeit innerhalb des Beobachtungszeitraumes von 36 Monaten belegt.

The Effectiveness and success of the Traffic-Psychological Course Program K 70 for Persons Driving Under the Influence (DUI)

Abstract: The traffic-psychological Course Program K 70 for drink-driving motorists were evaluated over a period of about five years. The authors present a model which, unlike the usual two-group designs, includes different success criteria for assessing the effectiveness of the driver improvement course program. The effectiveness of the course program was ascertained based on various pre-post self-assessment questionnaires and external criteria (recidivism rate). The database comprised 688 clients. Significant changes in the psychodiagnostic data as shown by the pre-post comparison suggest that the clients have increased their awareness of the problem and acquired constructive coping strategies. In addition, these positive findings are evidenced by a low recidivism rate during the 36-month observation period.

Dokumentation: Schülken, TH., Leisch, M., Sachse, R., Veltgens, U.: Zur Wirksamkeit und Erfolg eines verkehrspsychologischen Kurses zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung gemäß § 70 FeV für alkoholauffällige Kraftfahrer. Z. f. Verkehrssicherheit 57 (2011) Nr. 1, S. 28

Schlagwörter: Straßenverkehrsrecht (1544), Verwaltung (0145), Führerscheinentzug (1500), Fahrerlaubnis (1550), Fahrernacherziehung (1591), Rechtsprechung (1547), psychologische Untersuchung (2276), Bewertung (9020), Risikobewertung (9129)

1 Einleitung

Bereits 2006 stellten wir in der ZVS [1] ein Evaluationsdesign im Bereich des Driver Improvements vor, welches neben der Legalbewährung als externes Erfolgskriterium auch Selbstbeurteilungsinstrumente (psychodiagnostische Messinstrumente) zugrunde legte, deren Einsatz die Wirksamkeit und Nachhaltigkeit der Rehabilitationsmodelle CONTROL und REAL bescheinigte und die Vorteile eines erweiterten Evaluationskonzeptes verdeutlichte. Im Folgenden berichten wir unsere Befunde der Evaluation des verkehrspsychologischen Kursprogramms K 70 zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung (gemäß § 70 FeV) für alkoholauffällige Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer. Ein § 70-Kurs dient dem Ziel der Wiederherstellung der Fahreignung. Die Anforderungen an das Kursmodell sind in § 70 Fahrerlaubnisverordnung geregelt. Die Anbieter der Kurse nach § 70 FeV werden von der Akkreditie-

rungsstelle der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) akkreditiert. Wissenschaftliche Wirksamkeitskontrollen (Evaluationen) und auch Re-Evaluationen bereits anerkannter Kursmodelle sind nach spätestens 15 Jahren vorgeschrieben.¹

Die Impuls GmbH, mit Sitz in Köln, wurde im Januar 1998 als Tochtergesellschaft der TÜV Rheinland Group gegründet. Seit dem 1. Juni 2010 ist die Impuls GmbH ein souveränes Unternehmen und damit nicht länger der TÜV Rheinland Group angehörig. Ziele des Unternehmens waren und sind die Entwicklung und Vermarktung innovativer Angebote auf dem Gebiet der medizinischen, insbesondere aber der psychologischen Dienstleistungen und zwar in den Bereichen Verkehrspsychologie und Betriebspsychologie. Hinsichtlich des Bereichs Verkehrspsychologie ist die Impuls GmbH Trägerin umfassender Kurs- und Seminarangebote im Vorfeld und nach einer medizinisch-psychologischen Untersuchung (MPU). Zudem bietet sie verkehrspsychologische Ausbildungsgänge an. Das verkehrspsychologische Dienstleistungsspektrum umfasst im Einzelnen:

- MPU-Einzelberatungen und Informationsabende,
- Rehabilitationen zur Vorbereitung auf die MPU,
- Kurse zur Wiederherstellung der Fahreignung gem. § 70 FeV mit direkter Rechtsfolge,
- Besondere Aufbau Seminare im Rahmen des Punktesystems oder für Fahranfänger (§§ 43 u. 36 FeV).

Zu den angebotenen Kursen mit direkter Rechtsfolge (gem. § 70 FeV) zählen:

- K 70 (Kursprogramm für alkoholauffällige Kraftfahrer),,
- Clean (Kursprogramm für drogenauffällige Kraftfahrer),
- REHA-PS (Kursprogramm für punkteauffällige Fahrer).

Insgesamt 60 Verkehrspsychologen an über 50 Standorten führen die verschiedenen Einzel- und Gruppenprogramme durch.

* Peer-Reviewed Article

¹ Die im Folgenden dargestellte Unternehmensbeschreibung wurde von Ulrich Veltgens von der Impuls GmbH verfasst. Die wissenschaftliche Überprüfung der Wirksamkeit der Programme wurde vom Tales Institut unter der Leitung von Prof. Dr. Sachse durchgeführt und wird von diesen Autoren im Artikel dargestellt. Das Tales Institut ist ein eigenständiges Unternehmen und wurde von der Impuls GmbH mit der Evaluation der Kursprogramme beauftragt.

2 Untersuchungsdesign

Das Kursprogramm K 70 wurde über einen Zeitraum von fünf Jahren im Prä-Post-Design evaluiert. Zu Beginn und zum Ende der Kurse erhielten die Kursteilnehmer einen Fragebogen vorgelegt, der psychodiagnostische Messinstrumente enthielt. Es wurden ausschließlich Fragebögen eingesetzt, die bereits als empirisch hinreichend validiert angesehen wurden und darüber hinaus einen direkten Bezug zur Thematik aufwiesen. Erfahrungen aus der Evaluation von CONTROL und REAL [1] haben gezeigt, dass es unbedingt notwendig ist, den Ablauf bei der Datenerhebung möglichst gering zu halten, um die *Compliance* der Teilnehmer zu erhöhen. Diesem Umstand wurde mit dem Einsatz von Kurzskalen Rechnung getragen. Es wurden analog der früheren Studie folgende Inventare in der Kurzform eingesetzt:

- Handlungskontrolle nach Erfolg und Misserfolg – HAKEMP [2],
- Skala zur Erfassung der Selbstakzeptierung – SESA [3],
- Fragebogen zu Kontrollüberzeugungen – IPC [4],
- Stressverarbeitungsfragebogen – SVF [5],
- Toronto-Alexithymie-Skala-26 – TAS-26 [6].

Um die Einstellungsänderungen und Wissenszuwachs bei den Kursteilnehmern zu erfassen, wurde im Rahmen der Evaluationsstudie ein neues Messinstrument konstruiert, welches einen direkten Bezug zur Alkoholproblematik und zur Teilnahme am Straßenverkehr aufweisen sollte: das Inventar Verkehrspsychologische Messung – ALKOHOL, IVM-A. Soziodemografische Merkmale wurden ebenfalls erhoben. Auf die Erhebung einer Kontrollgruppe haben wir verzichtet, da uns die Operationalisierung eines entsprechenden Designs nicht Erfolg versprechend schien: Um die Wirksamkeit von Kursangeboten oder therapeutischen Programmen zu belegen werden häufig sog. Experimentalgruppen mit (vermeintlichen) Kontrollgruppen in Beziehung gesetzt. Ein solches Design soll die Wirksamkeit belegen. Auch im Bereich des *Driver Improvements* wurden in den vergangenen Jahren zahlreiche Untersuchungen dargestellt, denen ein solches (wissenschaftliches) Vorgehen zugrunde liegt. Dieses hatte zur Folge, dass z. T. heftige Diskussionen und Stellungnahmen zur Validität dieser Kontrollgruppen erfolgten. Meist wurden Kontrollgruppen herangezogen, die hinsichtlich wichtiger soziodemografischer Merkmale (Alter, Geschlecht, Blutalkoholkonzentration etc.) parallelisiert wurden. Weiterhin war es wichtig, dass die Kriteriumsvariable (z. B. Legalbewährung innerhalb eines bestimmten Zeitraumes) vergleichbar war. Auch wurde der große zeitliche Abstand von Referenzgruppen bzw. Kontrollgruppen moniert. Ferner musste gewährleistet werden, dass nicht unterschiedliche *Treatmentbedingungen* miteinander konfundiert waren. Streng genommen wäre hier eine Zuordnung der Probanden in Experimental- und Kontrollgruppe per Randomisierung notwendig. Dies ist jedoch in der Praxis kaum zu gewährleisten.

3 Hypothesen

Die Legalbewährung nach 36 Monaten, als externes Erfolgskriterium, soll eine Aussage über die Nachhaltigkeit des Kursprogramms K 70 ermöglichen, d.h. eine Antwort auf die Frage geben, ob die Kursteilnehmer in einem definierten Beobachtungszeitraum wieder verkehrsrechtliche Auffälligkeiten, insbesondere in Verbindung mit Alkohol, zeigen. Diese Vorgehensweise wurde bereits in anderen Studien wie: *ALKOEVA* mit den Kursmodellen *IFT*, *IRAK*, und *LEER* [7], *Mainz 77* [8], *IRAK-S* [9], *ABS* [10], angewandt und wird zudem von der

Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) im so genannten *Leitfaden zur Anerkennung von Kursen gemäß § 70 FeV* [11] als probates Mittel, zum Nachweis des Erfolges von Kursen für alkoholauffällige Kraftfahrer, empfohlen. Die Kurs-Absolventen sollten innerhalb dieser Zeiträume keine erneuten Alkoholauffälligkeiten zeigen, d. h. es sollten diesbezüglich keine aktuellen Eintragungen im VZR des KBA und dem Zentralen Fahrerlaubnisregisters (ZFER) vorliegen. Das Kriterium gibt entsprechend Auskunft über die Nachhaltigkeit der Intervention und sollte i. S. v. Benchmarks vergleichbarer Angebote entsprechen. Aktuelle Debatten zeigen allerdings die Problematik und Limitierung dieses Kriteriums auf [10], [12], [13]. Intrapyschische Veränderungen bei den Kursteilnehmern sollten sich dadurch zeigen, dass Kursteilnehmer im zeitlichen Verlauf funktionalere Einstellungsmuster aufweisen. Die Wirksamkeit sollte sich in unterschiedlichen Erfolgsaspekten widerspiegeln, so z. B. eine internal determinierte Veränderungsmotivation, die Aufdeckung und Aktivierung bestehender Ressourcen, die Kompetenzerweiterung zur Optimierung zielführender Bewältigungsstrategien, Einstellungsänderungen und kognitive Umstrukturierungsprozesse. Für eine ausführlichere Darstellung der Hypothesen zu den psychodiagnostischen Messinstrumenten verweisen wir auf den in der ZVS erschienen Artikel von 2006 [1]. Hinsichtlich des IVM-A sollten zwischen der Prä- und Postmessung bedeutend funktionalere Einstellungen und adäquates Wissen in Bezug auf die Alkoholproblematik und Teilnahme am Straßenverkehr von den Teilnehmern angeeignet worden sein.

Um auszuschließen, dass unsere im Folgenden dargestellten Ergebnisse durch so genannte Moderator-Variablen beeinflusst werden, sollten *Geschlecht*, *Alter* und *Blutalkoholkonzentration (BAK)* keine Interaktionseffekte mit den Kriteriumsvariablen aufweisen.

4 Ergebnisse

Im Erhebungszeitraum nahmen 688 Kursteilnehmer an der Studie teil. Insgesamt gaben 620 Probanden ihr Einverständnis, psychodiagnostische Daten zu erheben und zu verarbeiten. Männer sind mit einem Anteil von 89,5 % wesentlich stärker vertreten als Frauen (10,5 %). Das durchschnittliche Alter für die Stichprobe beträgt 33,2 Jahre (SD = 10,78). Der jüngste Kursteilnehmer ist 18 Jahre, der älteste 73 Jahre alt. Der Median liegt bei 30 Jahren. Von Trunkenheitsfahrten berichteten 583 Teilnehmer (98,3 %). Für 105 Probanden wurden hierzu keine Angaben mitgeteilt. Die durchschnittliche Blutalkoholkonzentration (BAK) betrug bei 583 Kursteilnehmern 1,62 ‰ (Min. = 0,26 ‰, Max. = 2,86 ‰, SD = 0,44). Der Median liegt bei 1,70 ‰. Bei EVAGUT [14] lagen die Ersttäter bei 2,36 ‰, die Mehrfachtäter bei 1,95 ‰.

4.1 Ergebnisse der Legalbewährung

Von den insgesamt 688 Probanden der Evaluationsstudie gaben 439 Kursteilnehmer ihre Einwilligung, Ermittlungen im VZR und ZFER bzgl. erneuter verkehrsrechtlicher Auffälligkeiten zu erheben. Da keine gesetzliche Grundlage existiert, die die Probanden zur Teilnahme an der Legalbewährung verpflichtet hätte, war diese Differenz nicht zu verhindern. 32 Personen konnten nicht eindeutig identifiziert werden oder waren nicht im VZR und ZFER registriert. Die Gründe dafür, warum für diese Probanden keine Treffer im VZR und ZFER erzielt werden konnten, sind hauptsächlich darin zu sehen, dass die personenbezogenen Angaben unvollständig, nicht mehr aktuell waren oder die Abfrage zu Doppeltreffern führ-

te. Zu weiteren 49 Teilnehmern konnten keine KBA-Mitteilungen gemacht werden, da keine Neuerteilung der Fahrerlaubnis (FE) nachgewiesen werden konnte. Für 358 Teilnehmer konnte entsprechend eine Neuerteilung der Fahrerlaubnis im VZR bzw. ZFER belegt werden.

Wir gehen davon aus, dass es zwischen den nicht im VZR bzw. ZFER registrierten Probanden, den Probanden für die keine Treffer erzielt werden konnten und den beauskunfteten Probanden keine bedeutsamen Unterschiede hinsichtlich der Rückfallquoten bestehen. In jüngster Zeit gibt es kontroverse Debatten darüber, wie mit diesen Gruppen umzugehen ist [10]. Im Folgenden werden wir diese beiden Gruppen unberücksichtigt lassen und ausschließlich Ergebnisse präsentieren, deren die im VZR identifizierten Teilnehmer zugrunde liegen. Von 358 im VZR bzw. ZFER identifizierten Teilnehmern des Kursprogramms K 70 wurden 23 Personen wegen erneuten Führens eines Kraftfahrzeugs unter Alkoholeinfluss auffällig. Ein weiterer Kursteilnehmer wurde ermittelt, der unter Drogen ein Kraftfahrzeug steuerte. Da es sich hierbei um einen so genannten *Verschiebungseffekt* handelt, wird Drogenauffälligkeit, im Sinne der Zielsetzung dieser Evaluation, als Rückfall gewertet. Eine weitere Drogenauffälligkeit stand in Verbindung mit einer Alkoholfahrt. Dieser Proband war bereits als rückfällig gewertet worden. Weitere zwei Kursteilnehmer müssen der Rückfallquote hinzugerechnet werden, da sie sich nach einem Verkehrsunfall unerlaubt vom Unfallort entfernt haben. Es muss angenommen werden, dass diese Unfallfluchten mit einer erneuten Alkoholauffälligkeit in Verbindung standen. Somit kann festgestellt werden, dass insgesamt 26 Kursteilnehmer als erneut am Steuer alkoholauffällig gerechnet werden müssen. Dies entspricht einer Rückfallquote von 7,3 %. Alle verkehrsrechtlichen Auffälligkeiten (VZR-Status) sind in Bild 1 zusammengefasst.

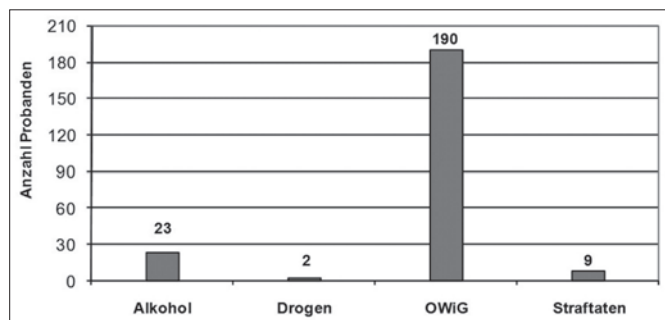


Bild 1: Alle verkehrsrechtlichen Auffälligkeiten (VZR-Status), getrennt nach Delikt (Mehrfachnennungen möglich).

4.2 Psychodiagnostische Kennwerte

Die eingesetzten Skalen sind mit ihren Mittelwerten in Tabelle 1 aufgeführt. Die multivariaten Befunde belegen die Wirksamkeit der K 70 Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung (gemäß § 70 FeV) in einem erheblichen Maße. Es zeigen sich signifikante Mittelwertsunterschiede zwischen der Prä- und Postmessung, $mF_{13,409} = 12,75, p < ,001$. Das partielle η^2 beträgt ,29.

Signifikante Befunde in der erwarteten Richtung zeigen sich bei den Skalen IPC 3 – Externalität / Machtlosigkeit, SVF 1 – Pos. Stressverarbeitung: Abwehr, SVF 2 – positive Stressverarbeitung: Ablenkung, SVF 4 – Vermeidungstendenz, SVF 5 – negative Stressverarbeitung, HAKEMP 1 – Handlungsorientierung nach Misserfolg und HAKEMP 2 – Handlungsorientierung bei Handlungsplanung. Nicht den Erwartungen entsprechend sind die Befunde bei den Skalen IPC 1 – Internalität/Kontrolle

sowie TAS 1 – Schwierigkeiten bei Identifikation von Gefühlen. Alle übrigen Mittelwertsunterschiede sind statistisch nicht bedeutsam.

Tabelle 1: Univariate Ergebnisse des Faktors „Zeit“.

Skala	MW Prä	MW Post	F	p
SESA Selbstakzeptierung	3,61	3,64	,52	,47
IPC 1 Internalität/Kontrolle	4,17	4,07	9,30	< ,01
IPC 2 Externalität/Machtlosigkeit	2,76	2,81	2,68	,10
IPC 3 Externalität/Fatalismus	3,00	2,89	11,83	< ,01
SVF 1 Pos. Stressverarbeitung: Abwehr	2,97	3,12	37,73	< ,001
SVF 2 Pos. Stressverarbeitung: Ablenkung	2,99	3,05	5,04	< ,05
SVF 3 Positive Stressverarbeitung: Kontrolle	3,75	3,72	1,92	,17
SVF 4 Vermeidungstendenz	3,31	3,64	19,53	< ,001
SVF 5 Negative Stressverarbeitung	2,47	2,41	6,88	< ,01
HAKEMP Handlungsorientierung nach Misserfolg	1,52	1,60	45,56	< ,001
HAKEMP Handlungsorientierung bei der Handlungsplanung	1,65	1,67	5,64	< ,05
TAS 1 Schwierigkeiten bei der Identifikation von Gefühlen	1,94	2,06	11,84	< ,01
TAS 2 Schwierigkeiten bei der Beschreibung von Gefühlen	2,44	2,42	,52	,47

Die Teilnehmer weisen zum zweiten Messzeitpunkt eine leicht gestiegene Selbstakzeptierung auf. Das Selbstwerterleben hat sich gesteigert und sie schätzen ihre Problemlösekompetenzen höher ein. Internale und externale Kontrollüberzeugungen (Externalität/Fatalismus) nehmen im zeitlichen Verlauf signifikant ab. Die Kursteilnehmer sehen ihr Verhalten nach Beendigung der Programme weniger durch sich selbst gesteuert, haben aber auch eine weniger fatalistische Sicht. Es zeigen sich nach Beendigung der Programme deutlich funktionalere Stressverarbeitungsstrategien. Die Kursteilnehmer zeigen nun signifikant weniger Vermeidungstendenzen und negative (dysfunktionale) Stressverarbeitung. Sie berichten über funktionalere Stressverarbeitungsstrategien hinsichtlich der Abwehr und Ablenkung. Die Kursteilnehmer berichten nach Beendigung des Kursprogramms K 70 signifikant mehr Handlungsorientierung und eine geringere Lageorientierung. Sie sind nun stärker in der Lage, Entscheidungen zu treffen und Verantwortung zu übernehmen. Teilnehmer besitzen eine höhere Frustrationstoleranz und mehr volitionale Kompetenz. Sie berichten von einem stärkeren Zugang zu ihren Gefühlen. Dieses bezieht sich jedoch ausschließlich auf die Identifikation der Gefühle.

Bezüglich der Kriteriumsvariable „psychodiagnostische Messinstrumente“ zeigen varianzanalytische Befunde, dass Geschlecht und Alter signifikante Ergebnisse hervorbringen. Die gemessene Blutalkoholkonzentration spielt dagegen keine Rolle. Entscheidend ist der Befund, dass alle Moderatorvariablen keine Interaktionen mit dem Faktor „Zeit“ aufwiesen. Es kann daher ausgeschlossen werden, dass diese Faktoren einen differentiellen Effekt auf den Erfolg des Kursprogramms K 70 haben.

4.3 Ergebnisse zum Inventar Verkehrspsychologische Messung – ALKOHOL (IVM-A)

Da es sich bei dem IVM-A um ein neues Messinstrument handelt, werden die Ergebnisse im Folgenden ausführlicher dargestellt. Das IVM-A beinhaltet insgesamt 17 Items. Die ersten beiden Items befassen sich mit der Frequenz und Intensität des Alkoholkonsums zum jeweiligen Messzeitpunkt. Die Be-

funde dieser beiden Items werden im Folgenden separat dargestellt. Probanden, die angaben, aktuell keinen Alkohol zu konsumieren, brauchten das zweite Item (Intensität) nicht mehr zu beantworten. Die Mittelwertsunterschiede wurden sequenziell mittels t-Tests überprüft (s. Tabelle 2). Eine Einbeziehung aller Items in eine multivariate Varianzanalyse hätte den Stichprobenumfang zu stark reduziert.

Im zeitlichen Verlauf weisen beide Items eine Zunahme auf, allerdings werden die Mittelwertsunterschiede nicht signifikant. Darüber hinaus liegen die Items zu beiden Messzeitpunkten deutlich unter dem Skalennittelwert. Somit kann konstatiert werden, dass die Probanden bereits vor Beginn der Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung (gemäß

Tabelle 2: t-Tests zur Überprüfung der Mittelwertsunterschiede (Prä-Post) hinsichtlich Frequenz und Intensität des Alkoholkonsums

Items	MW Prä	MW Post	t-Wert	p
Wie oft nehmen Sie ein alkoholisches Getränk zu sich? *	2,60	2,63	-1,06	,29
Wenn Sie alkoholische Getränke zu sich nehmen, wie viel trinken Sie dann typischerweise an einem Tag? **	1,72	1,77	-1,55	,12

* Skalierung: 1 = nie, 2 = 1 x im Monat oder weniger; 3 = 2–4 x im Monat; 4 = 2–4 x in der Woche; 5 = 4 x oder mehr in der Woche

** Skalierung: 1 = 1 oder 2 Getränke; 2 = 3 oder 4 Getränke; 3 = 5 oder 6 Getränke; 4 = 7–9 Getränke; 5 = 10 oder mehr Getränke

Tabelle 3: Univariate Ergebnisse bei des Faktors „Zeit“.

Faktor	MW Prä	MW Post	F	p
Wenn ich Alkohol trinke, dann trinke ich nicht mehr, als ich mir vorgenommen habe.	5,16	5,61	22,22	< ,001
In der letzten Zeit gehe ich wesentlich bewusster mit Alkohol um.	6,46	6,50	,30	,59
Es gibt Situationen, in denen ich nun auf Alkohol verzichte.	6,59	6,51	1,42	,23
Wenn ich Alkohol trinke, dann kann ich genau sagen, warum ich das tue.	5,10	5,39	10,40	< ,01
Ein Bier in Ehren, kann niemand verwehren.	2,67	2,66	,02	,89
Ich bin mir über die Wirkung des Alkohols auf meine Wahrnehmung und meinen Körper voll bewusst.	6,13	6,23	1,89	,17
Wenn ich mit dem Auto unterwegs bin, trinke ich keinen Tropfen Alkohol.	6,61	6,54	,85	,36
Ich trinke nicht mehr (so viel), damit ich keine weiteren Probleme mit meinem Führerschein bekomme bzw. bekommen werde.	5,67	5,97	7,77	< ,01
Bevor ich den ersten Schluck Alkohol trinke, weiß ich bereits wie ich nach Hause komme ohne selbst zu fahren.	6,55	6,52	,16	,69
Wenn ich Alkohol trinke, habe ich mehr Zutrauen in meine Stärken und Fähigkeiten.	2,43	2,76	10,73	< ,01
Freizeitaktivitäten, bei denen ich schon im Vorhinein weiß, dass viel Alkohol getrunken wird (z. B. Partys, Feste etc.) meide ich.	3,43	3,50	,45	,51
Alkohol gehört zu manchen Anlässen einfach dazu.	3,69	3,49	3,91	< ,05
Wenn ich auf Partys gehe, bleibe ich nicht mehr so lange wie früher.	4,39	4,24	1,98	,16
Ich denke, dass es schwierig sein wird, mit meinen neuen Trinkgewohnheiten umzugehen.	2,20	2,61	15,57	< ,001
Ich beschäftige mich in der letzten Zeit mit Problemen oder Problembereichen, an die ich mich vorher nicht herangetraut habe.	4,78	5,00	4,50	< ,05

Skalierung: 1 = stimmt überhaupt nicht; 7 = stimmt voll und ganz

§70 FeV) ihren Alkoholkonsum drastisch reduziert hatten. Zudem ist die zentrale Zielsetzung des Kursprogramms K 70 nicht die absolute Abstinenz, sondern ein funktionalerer Umgang mit Alkohol.

Betrachten wir im Folgenden die 15 Items, die sich mit funktionaleren Einstellungen in Bezug zur Alkoholproblematik und Teilnahme am Straßenverkehr befasst haben (Tabelle 3). Es zeigen sich signifikante Mittelwertsunterschiede zwischen der Prä- und Postmessung, $mF_{15;409} = 5,38$, $p < ,001$. Das partielle η^2 beträgt ,17.

Mittelwertsveränderungen in der erwarteten Richtung zeigen sich bei 10 der 15 Items. Mittelwertsunterschiede, die den Erwartungen zuwider laufen finden sich bei drei Items. Allerdings sind bei diesen Items starke Deckeneffekte zu beobachten. Die Kursteilnehmer wiesen hier bereits zu Beginn des Kurses sehr hohe Mittelwerte auf, die kaum noch zu übertreffen waren. Die Mittelwertsveränderungen dieser Items sind auch nicht statistisch bedeutsam. Zwei Items sind in ihren Formulierungen sehr widersprüchlich („Ein Bier in Ehren, kann niemand verwehren.“ und „Wenn ich auf Partys gehe, bleibe ich nicht mehr so lange wie früher.“). Zu diesen können keine weiteren Aussagen getätigt werden. Von den 10 Items, deren Mittelwertsunterschiede in die erwartete Richtung weisen, werden sieben signifikant.

5 Fazit und Diskussion

Wir konnten zeigen, dass das verkehrspsychologische Kursprogramm K 70 der Impuls GmbH, ein Kurs zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung (gemäß § 70 FeV) für alkoholauffällige Kraftfahrer, in einem erheblichen Maße wirksam ist. Das Kursprogramm wurde hinsichtlich unterschiedlicher Erfolgskriterien evaluiert. Zum einen wurde der Erfolg/die Nachhaltigkeit des Kurses anhand eines externen Erfolgskriteriums, der Legalbewährung, gemessen. Zusätzlich wurde – erstmalig in Deutschland –, ein Kurs zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung (gem. § 70 FeV) hinsichtlich seiner Wirksamkeit, anhand psychodiagnostischer Kennwerte, überprüft und ein „störungsspezifischer“ Fragebogen, das *Inventar Verkehrspsychologische Messung – ALKOHOL (IVM-A)* konstruiert, welches die Einstellungsänderung und den Wissenszuwachs der Kursteilnehmer erfasst. Obwohl die Überprüfung der Wirksamkeit behördlicherseits nicht explizit verlangt wurde, hielten es die Autoren bei der Konzeption der vorliegenden Untersuchung für unablässig, einen Blick in die „Black Box“ psychischer Prozesse bei alkoholauffälligen Kraftfahrern zu wagen und zu eruieren. Dieser Blick wurde bereits von anderen Autoren „gewagt“ [7], allerdings bei selbst definierten Skalen. Hieraus am Rückfall selektierte Items wurden später zu Prognoseskalen zusammengefasst, die bis zu $r = 0,32$ mit dem Rückfallkriterium korrelierten [14]. Derartiges war uns allerdings aus rechtlichen Gründen nicht möglich (s. u.).

620 Probanden gaben ihr Einverständnis, psychodiagnostische Daten zu erheben und zu verarbeiten. Zur Ermittlung der Legalbewährung aus dem VZR gaben 439 Teilnehmer ihr Einverständnis. Über die Gründe für diese abweichenden Zahlen kann an dieser Stelle nur spekuliert werden. So ist es einerseits möglich, dass die Probanden trotz sorgfältiger Vorbereitung der Evaluationsstudie Zweifel an der Anonymität und Sicherung des Datenschutzes hatten. Es könnte sein, dass sie die Befürchtung hatten, ihr Antwortmuster hätte einen Einfluss auf die Neuerteilung der Fahrerlaubnis. Weiterhin ist es denkbar, dass die Zahlen eine fehlende *Compliance* widerspiegeln.

Von den 439 Probanden, die ihr Einverständnis zur Abfrage der Legalbewährung im VZR gaben, konnten 358 Kursteilnehmer vom KBA beauskunftet werden. Insgesamt wurden 26 Probanden mit Alkohol oder mit Alkohol assoziierten Delikten auffällig, woraus sich eine Rückfallquote von 7,3 % ergibt. Gemäß dem *Leitfaden zur Anerkennung von Kursen gemäß § 70 FeV* der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) sollte eine Rückfallquote nicht über 18,8 % liegen [11]. Jacobshagen und Utzelmann [13] geben einen Referenzwert von 11,2 % an. Angesichts dieser Vorgabe erzielt das Kursprogramm K 70 ein deutliches Ergebnis und kann als erfolgreich sowie nachhaltig bezeichnet werden. Dies gilt weiterhin, wenn man der Rückfallquote zusätzlich Kursteilnehmer beimisst, die entweder vom Kursleiter ausgeschlossen wurden oder die selbst den vorzeitigen Kursabbruch initiierten. Von einem Kursabbruch waren 21 Kursteilnehmer betroffen. Von diesen 21 fehlten 11 Teilnehmer ohne eine Angabe von Gründen; es ist auch nicht bekannt, ob diese Kursteilnehmer (erfolgreich) an einem Folgekurs teilgenommen haben. Drei Teilnehmer wurden ausgeschlossen, da sie unter Alkoholeinfluss zu einer Sitzung erschienen und ein weiterer Teilnehmer wegen wiederholter Verspätung. Zwei Kursteilnehmer erhielten kein Einverständnis von der Führerscheinstelle, bei vier Teilnehmern war bei der Auftragsannahme eine falsche Kurszuweisung erfolgt. Die auf dieser Datengrundlage ermittelte Rückfallquote beträgt nunmehr 12,4 % (N = 47).

Ein erheblicher Teil der Probanden ist statistisch als *Missing Data* anzusehen. Zum einen gaben nur 63,8 % der Probanden ihr Einverständnis zur Abfrage ihrer Daten durch das KBA. Diese recht hohe Quote lässt sich z. B. mit den gesetzlichen Rahmenbedingungen begründen – die es nicht gab, d.h. den Autoren fehlte jede rechtliche Handhabe, die Kursteilnehmer zur Durchführung der Evaluation zu verpflichten und somit gab es auch keine Möglichkeit, die „Datenverluste“ zu kontrollieren, zu analysieren und damit auch nicht zu erklären. Wie sich zeigte, konnten 32 Probanden nicht im VZR identifiziert werden, weil ihre personenbezogenen Angaben unvollständig oder falsch waren. Es ist damit festzustellen, dass über diesen Teil der Probanden keine vertrauenswürdigen, empirischen Aussagen gemacht werden können. In Teilen könnte eine ausführliche „Täterhistorie“ zur Aufklärung beitragen. So z. B. bei Kursteilnehmern (N = 49), für die keine Neuerteilung der Fahrerlaubnis dem KBA mitgeteilt wurde und somit auch nicht beauskunftet wurden. Eine „Täterhistorie“ vom KBA erstellen zu lassen, war, aufgrund des zeitlichen Aufwandes, jedoch nicht möglich.

In jüngster Zeit gibt es kontroverse Debatten darüber, wie mit diesen Gruppen umzugehen ist. Dies gilt vor allen Dingen für diejenigen Probanden für die keine Neuerteilung der Fahrerlaubnis ermittelt werden konnte und diejenigen, die vom KBA nicht eindeutig identifiziert wurden [10]. Unserer Meinung nach können diese Gruppen nicht als positiv beauskunftet bewertet werden. Dieses Vorgehen würde dazu führen, dass die Rückfallquote unterschätzt werden würde. Entsprechend wissenschaftlich fundierter Evaluationen müssten streng genommen alle *Missing Data* als erneut auffällige Kursteilnehmer behandelt werden. Dies würde unserer Meinung nach aber zu einer inakzeptablen Überschätzung der Rückfallquote führen. Der „wahre“ Wert liegt wahrscheinlich in diesem sehr breit gefassten Vertrauensintervall. Aus diesem Grund haben wir die Gruppen unberücksichtigt gelassen und ausschließlich Ergebnisse präsentiert, denen die im VZR identifizierten Teilnehmer zugrunde lagen. Somit gehen wir davon aus, dass zwischen den nicht im VZR registrierten Probanden, den Pro-

banden für die keine Treffer erzielt werden konnten und den beauskunfteten Probanden keine bedeutsamen Unterschiede hinsichtlich der Rückfallquoten bestehen.

Zum Nachweis der Wirksamkeit des Kurses wurden insgesamt 13 psychodiagnostische Skalen eingesetzt. Varianzanalytische Befunde konnten die Wirksamkeit des Kurses K 70 insgesamt belegen. Von den 13 eingesetzten Skalen zeigten sieben signifikante Veränderungen in der erwarteten Richtung. Zwei Skalen wiesen signifikante Befunde auf, die nicht den Erwartungen entsprachen. Die übrigen vier Skalen blieben im zeitlichen Verlauf unverändert. Keine Veränderungen bzw. zuwiderlaufende Befunde spiegeln sich interessanterweise auf Skalen wider, deren Inhalt auf komplexere psychologische Prozesse abzielt und die in der Regel eine explizierende d.h. tiefer gehende therapeutische Intervention verlangen. K 70-Kurse zielen demnach stärker auf kognitive als auf emotionale bzw. affektive Veränderungen ab. Dennoch ist nicht auszuschließen, dass durch den Kurs zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung ein *Sensibilisierungsprozess* in Gang gesetzt wurde, der auch hier langfristig einen positiven Effekt auf die Kursteilnehmer ausüben wird.

Um ebenfalls Einstellungsänderungen und Wissenszuwachs bei den Kursteilnehmern zu erfassen, wurde im Rahmen der Evaluationsstudie ein neues Messinstrument konstruiert, welches einen direkten Bezug zur Alkoholproblematik und zur Teilnahme am Straßenverkehr aufweisen sollte. Hierzu wurde in Kooperation mit den Kursleitern die störungsspezifische Skala *Inventar Verkehrspsychologische Messung – ALKOHOL (IVM-A)* entwickelt. Auch diese Befunde belegen insgesamt die Wirksamkeit des Kurses K 70. Von den 15 Items, die sich mit Einstellungsänderungen und Wissenszuwachs beschäftigten, wiesen sieben Items signifikante Veränderungen in der erwarteten Richtung auf. Zusätzlich zeigten drei Items auf Mittelwertesebene Veränderungen in der erwarteten Richtung auf, die jedoch nicht signifikant wurden. Drei Items wiesen Ergebnisse auf, die den Erwartungen zuwiderliefen. Bei zwei Items zeigte sich, dass diese nicht eindeutig formuliert wurden, so dass eine Interpretation der Befunde hier nicht möglich war. Die zuwiderlaufenden Befunde sind zu einem erheblichen Teil durch „Deckeneffekte“ zu erklären. Die Items wurden bereits in der Prä-Messung entsprechend den Erwartungen ausgefüllt, so dass hier eine Verbesserung der Mittelwerte kaum möglich war. Es ist davon auszugehen, dass diese Problembereiche bereits vor Beginn des Kurses K 70 durch die MPU effektiv angegangen wurden. Die von uns konstruierte Skala gilt es sicherlich in weiteren Studien zu optimieren.

Wenngleich wir in dieser Evaluation unterschiedliche Erfolgskriterien zur Wirksamkeit des Kursprogramms eingesetzt haben und den Erfolg belegen konnten, war es uns dennoch nicht möglich, diese unterschiedlichen Parameter miteinander in Beziehung zu setzen. Es wäre sicherlich sehr nützlich gewesen zu betrachten, ob sich bei denjenigen Probanden, bei denen sich auf Ebenen der psychodiagnostischen Skalen starke positive Veränderungen zeigten, diese auch in eine positive Legalbewährung mündeten und umgekehrt. Diese Betrachtungen waren jedoch nicht möglich, da uns ein solcher Vergleich durch das KBA untersagt wurde, um den Datenschutz zu gewährleisten. Die Schwierigkeiten einer empirisch gesicherten Evaluation bei zunehmenden Datenschutzproblemen wurden ausführlich von Jacobshagen und Nickel [13] erörtert. Im Rahmen der Ermittlung der Legalbewährungen schlagen die Autoren eine Totalerhebung der Daten im VZR vor. Dies würde die wissenschaftliche Forschung sicherlich ver-

einfachen. Auch würde ein solches Vorgehen den erheblichen finanziellen Aufwand von Evaluationsstudien deutlich verringern. Allerdings müsste für eine weitere stärkere prozessbezogene Forschung dieser Ansatz erweitert werden, indem es möglich wäre, die Legalbewährung auch mit psychodiagnostischen Parametern in Verbindung zu bringen.

Literatur

- [1] Schülken, Th., Leisch, M., Sachse, R. & Veltgens, U. (2006): *Zur Wirksamkeit der verkehrspsychologischen Rehabilitationsprogramme CONTROL und REAL für alkoholauffällige Kraftfahrer*. Z.f. Verkehrssicherheit, 53, S. 194–201.
- [2] Kuhl, J. (1990): *Handlungskontrolle nach Erfolg, Misserfolg und prospektiv (HAKEMP)*. Hamburg: Pelzer AP / scan-up.
- [3] Sorembé, V. & Westhoff, K. (1985): *Skala zur Erfassung der Selbstakzeptierung (SESA)*. Göttingen: Hogrefe.
- [4] Krampen, G. (1981): *IPC-Fragebogen zu Kontrollüberzeugungen*. Göttingen: Hogrefe.
- [5] Janke, W., Erdmann, G. & Boucsein, W. (1985). *Stressverarbeitungsfragebogen (SVF)*. Göttingen: Hogrefe.
- [6] Kupfer, J., Brosig, B. & Brähler, E. (2001): *Toronto-Alexithymie-Skala-26 (TAS-26)*. Göttingen: Hogrefe.
- [7] Winkler, W., Jacobshagen, W. & Nickel, W.-R. (1988): *Wirksamkeit von Kursen für wiederholt alkoholauffällige Kraftfahrer*. Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, 64.
- [8] Birnbaum, D., Biehl, B., Sage, E. & Scheffel, B. (2002): *Evaluation des Nachschulungskurses „Mainz 77“*. *Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht*, Sonderdruck aus Heft 4/2002. München und Frankfurt am Main: Verlag C.H. Beck.
- [9] Birnbaum, D., Biehl, B. & Seehars, I. (2005): *Die Wirksamkeit des Nachschulungsmodells IRAK-S für erstmals alkoholauffällige Kraftfahrer*. Zeitschrift.
- [10] Brieler, P., Zentgraf, M., Krohn, B., Seidl, J. & Kalwitzki, K.-P. (2009): *Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung gem. § 70 FeV*. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 139–144.
- [11] Schmidt, S. & Pfafferott, I. (2002): *Leitfaden zur Anerkennung von Kursen gemäß § 70 FeV*. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 134–135.
- [12] Brieler, P., Jacobshagen, W., Kalwitzki, K.-P., Seidl, J. & Zentgraf, M. (2010): *Zur Wirksamkeit von Kursen nach § 70 FeV für verkehrsauffällige Kraftfahrer/-innen*. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 139–144.
- [13] Jacobshagen, W. & Nickel, W.-R. (2010): *Bessere Wirksamkeitskontrollen von MPU und Kursen – Warum die Routinemitteilungen an das Verkehrszentralregister ergänzt werden müssen*. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 74–78.
- [14] Jacobshagen, W. und Utzelmann, H.-D. (1996): *Medizinisch-Psychologische Fahreignungsbegutachtungen bei alkoholauffälligen Kraftfahrern und Fahrern mit hohem Punktestand*. Empirische Ergebnisse zur Wirksamkeit und zu deren diagnostischen Elementen. Köln: Verlag TÜV Rheinland.



Dipl.-Psych. Dr. Theo Schülken; Geschäftsführer von set – social management, evaluations & trainings. Freier Mitarbeiter beim Tales Institut und dem Institut für Psychologische Psychotherapie (IPP). Fachautor.



Dipl.-Psych. Markus Leisch; Psychologischer Psychotherapeut, Geschäftsführer der Gemeinschaftspraxis Tales Institut. Arbeitsschwerpunkte: Psychotherapieforschung, Diagnostik, Evaluation. Freier Mitarbeiter am Institut für Psychologische Psychotherapie (IPP). Fachautor.



Prof. Dr. Rainer Sachse; Dipl.-Psych. und Psychologischer Psychotherapeut; Dozent, Ausbilder und Supervisor (Gesprächspsychotherapie, Verhaltenstherapie). Leiter des Institutes für Psychologische Psychotherapie (IPP), Bochum. Arbeitsschwerpunkte: Klinische Psychologie, Klärungsorientierte Psychotherapie, Verhaltenstherapie.



Dipl.-Psych. Ulrich Veltgens; Arbeitsschwerpunkte: Psychotherapie, Fahreignungsdiagnostik, Beratung, Nachschulung und Rehabilitation verkehrsauffälliger Fahrer. Geschäftsführer der Impuls GmbH, Köln.

Autorenanschrift:

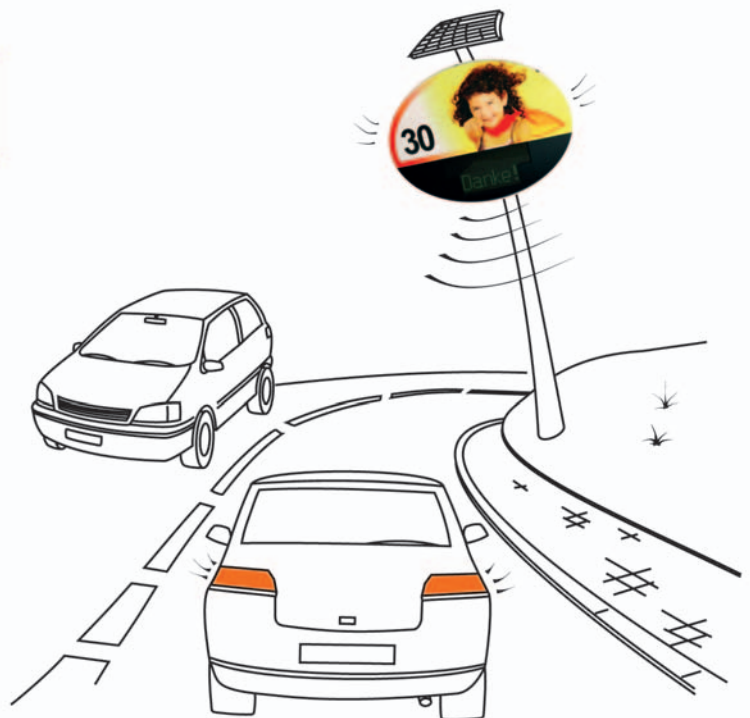
Dipl.-Psych. Dr. phil. Theo Schülken · Wilhelmstr. 6 · 45731 Waltrop
theo.schuelken@rub.de

Schnell gebremst.

Dialog-Display

Temporegelung und Verkehrsdatenerfassung

- Höhere Aufmerksamkeit durch Lob und Tadel („Danke“- „Langsam“)
- Deutliche Reduzierung gerade der hohen Geschwindigkeiten (V85 = bis zu -10 km/h)
- Kein Gewöhnungseffekt
- Komfortables Auslesen aller Verkehrsdaten (Klassifizierung, Geschwindigkeiten)
- Umfangreiche Analyse über DD.web im Internet



RTB GmbH & Co. KG | Tel. 05252 9706-0 | www.rtb-bl.de