

Evaluation des Referenzkriteriums?

Kommentar zu: Brieler et al. Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahr-eignung gem. § 70 FeV – Evaluation des Kursprogramms für verkehrsauf-fällige Kraftfahrer ABS – ZVS Heft 3/2009, S. 139–144

W.-R. Nickel, W. Jacobshagen, W. Schubert

Der Titel des Aufsatzes verspricht dem Leser, dass er Einzelheiten zu der schon lange erwarteten Evaluation des Kursprogramms erfahren werde. Bei der Lektüre jedoch entwickelt sich Enttäuschung: Zunächst wird darauf hingewiesen, dass nicht die Autoren dieses Aufsatzes, sondern „das Kraftfahrtbundesamt“ (KBA) die Evaluation durchgeführt habe. Der Evaluator/Autor Heinzmann vom KBA wird mit einer entsprechenden Studie erwähnt, die jedoch bislang unveröffentlicht geblieben ist. Die Hintergründe dieses Umstands bleiben allerdings verborgen. Es ist also festzuhalten, dass Design, Durchführung und Ergebnisse der Evaluation im Einzelnen weder bislang veröffentlicht, noch in der Folge im kommentierten Aufsatz mit der für die Nachvollziehbarkeit von Evaluationen erforderlichen Ausführlichkeit berichtet werden. Man hätte beispielsweise mehr erfahren wollen über die in der Evaluation berücksichtigten Kontroll- und organismischen Variablen (z. B. Kursleitervariable, Dichte der Verkehrsüberwachung, Ausbildungsstand der Teilnehmer, Lebenssituation, Fahrpraxis) sowie deren Auswirkung auf teilstichprobenspezifische Wirksamkeit und auch darüber, inwiefern Kriterien zur Beurteilung von Programmen zur Rehabilitation auffälliger Kraftfahrer angewandt wurden [5];[3].

Stattdessen befassen sich die Autoren in aller Ausführlichkeit mit einem zwar wichtigen, jedoch isolierten Aspekt von Evaluationen im Bereich der Überprüfung von Kursen zur Wiederherstellung der Kraftfahr-eignung: der Legalbewährung und des in diesem Zusammenhang gewählten bzw. geltenden Referenzkriteriums. Sinnvollerweise hätte die Redaktion bzw. der „peer-reviewer“ den Autoren daher zunächst nahelegen sollen, den Titel ihres Aufsatzes z. B. in „Beiträge zur Gültigkeit des Referenzkriteriums für Kursprogramme nach § 70 FeV“ zu ändern.

Hiervon abgesehen ist jedoch eine inhaltliche Auseinandersetzung mit den Ausführungen der Autoren zum Referenzkriterium erforderlich.

(1) Die Frage, aus welchen Gründen eine kritische Betrachtung des (ja von Beginn an bekannten) Referenzkriteriums nicht im Zusammenhang mit der Planung der Evaluation und damit vor Beginn aller folgenden Datenerhebungen und Berechnungen durchgeführt wurde, bleibt offen und ist deshalb hypothetischen Erwägungen zugänglich. Hätte, so darf man sich fragen, eine durchweg erkennbare Unterschreitung (und damit Erfüllung) des Kriteriums ebenfalls zu einer kritischen Auseinandersetzung mit dem Kriterium geführt oder wäre sie unterblieben? Mit der von ihnen gewählten unzulässigen Verschiebung der Diskussion auf der Zeitachse setzen sich die Autoren etwas leichtfertig dem Verdacht aus, sie würden die erforderliche wissenschaftliche Betrachtungsweise der Wirksamkeit eines Kurses durch äußere Zwänge ausgelöste situationskonforme Apologetik ersetzen wollen. Das erscheint zumindest ebenfalls ungeschickt, bleibt damit doch die eigentlich wichtige Diskussion der möglicherweise konstruktiven Ansätze des Kurses sowie des Kursgeschehens aus.

(2) Soweit die Autoren jedoch die Gültigkeit des Referenzkriteriums in Frage stellen, mag ihnen in ihrer Argumentation unter folgenden Gesichtspunkten gefolgt werden:

Das Kriterium ist das Ergebnis einer normativen Setzung auf der Basis der zum Zeitpunkt der Setzung bekannten Tatsachen und unter Beachtung der zu diesem Zeitpunkt geltenden Bedingungen (z. B. rechtlicher Art). Derartige Setzungen bedürfen grundsätzlich in regelmäßigen Abständen der Überprüfung und ggf. der Korrektur. Unabhängig von der Richtigkeit ihrer Argumentation im Detail haben die Autoren zumindest deutlich machen können, dass der Zeitpunkt für eine solche Gültigkeitsüberprüfung nunmehr gekommen ist. Dazu soll folgendes erläutert werden:

(a) Das bisherige Referenzkriterium orientiert sich an der Rückfallquote von positiv beurteilten „Verkehrsauffälligen ohne Alkohol“ mit der Maßgabe, dass sich Kursteilnehmer nicht

schlechter bewähren sollten als diese. Die Bildung einer an sich wünschenswerten Kontrollgruppe aus Personen mit attestierter „Kursfähigkeit“, die jedoch nicht an einem Kurs teilnehmen, war und ist bis heute aus rechtlichen Gründen nicht möglich, da diese Personengruppe definitionsgemäß als „ungeeignet“ gilt. Die dem Referenzkriterium zugrundeliegenden Daten wurden im Rahmen der „EVAGUT“-Studie [1] überwiegend 1989 erhoben. Die Ergebnisse wurden im Übrigen im Gegensatz zur Darstellung von Brieler et al u. a. beim 36. BDP-Kongress 1996 in Dresden [4] und in dieser Zeitschrift [2] zur Diskussion gestellt, also keineswegs allein an „an die Vertreter der vertretenen Vereine“ gerichtet.

(b) Die rechtlichen Rahmenbedingungen der seinerzeit noch geltenden Straßenverkehrszulassungsordnung führten dazu, dass im Gegensatz zu heute vor allem *Fahrerlaubnisinhaber* in die betrachtete Anlasskategorie fielen. Da diese bei positivem Eignungsurteil oder bei Empfehlung zur Teilnahme an einem Kurs ihren Fahrerlaubnisstatus nicht änderten, erfolgte i. d. R. keine Meldung an das Verkehrszentralregister (VZR), so dass ohne erneute Auffälligkeit Tilgungsregeln greifen konnten und Daten dieser Gruppe sich dann nicht mehr im Register befanden. Sie wurden daher mit Recht in der Studie als bewährt betrachtet und haben keinesfalls „künstlich“ die errechnete Rückfallquote reduziert. Sie fallen somit auch nicht in die Kategorie von „missing data“. Der Fahrerlaubnisstatus beim Erreichen von 18 Punkten könnte allerdings auch psychologisch eine wichtige Rolle gespielt haben: Wenn die Regelungen der Fahrerlaubnisverordnung dazu geführt haben sollten, dass die Beeindruckbareren der betrachteten Population nunmehr seltener 18 Punkte erreicht hätten, stellten ggf. die nunmehr noch Auffälligen eine Gruppe mit erhöhtem Risiko dar und wären eher rückfallgefährdet. Dies müsste vor dem Hintergrund einer Prä-Post-Betrachtung der VZR-Statistik diskutiert werden. Sollte diese aber im Wesentlichen unverändert geblieben sein, verstärken sich allerdings Zweifel an der Kurswirksamkeit.

(c) Die Kritik von Brieler et al. [6] an der Repräsentativität der EVAGUT-Stichprobe [1] auf Grund der Tatsache, dass im Erhebungszeitraum noch nicht alle Bundesländer „Punktetäterkurse“ zugelassen hatten, relativiert sich dadurch, dass die Bezugsgruppe aus positiv Beurteilten gebildet war,

die es ja in allen Bundesländern gab. Personen mit Kurszuweisung konnte es in etlichen Bundesländern somit noch nicht geben, weshalb dort theoretisch kursfähige Personen ein Gutachten mit negativer Prognose ohne Rehabilitationsmöglichkeit erhalten mussten. Übrigens findet sich in der Tabelle 1 bei Brieler et al. [6] für den Indikator A (1 Punkt) ein Übertragungsfehler. In dieser Tabelle findet sich in der Zeile „Beliebiger Verkehrsverstoß (Indikator A)“ und der Spalte „Probanden mit Rückfall“ der Prozentsatz „57,4“; laut Jacobshagen und Utzelmann ([1] EVAGUT-Tabelle A15.) beträgt dieser Wert jedoch 51,4 %, so dass die korrespondierenden Nicht-rückfälligen mit 48,6 % ($100 - 51,4 = 48,6$) anzusetzen sind. Wesentlich sinnentstellender ist allerdings in Tabelle 3, dass Brieler et al. zunächst die Rückfallquoten ohne den oben erwähnten „Fahrerlaubnisinhaber-Effekt“ alten Rechts bei positiv und kursfähig Beurteilten herausstellen, aber dann bei den bei EVAGUT korrigierten und damit angemesseneren Werten die negativ Beurteilten, für die keine Fahrerlaubnis vorauszusetzen war und mithin keine Fahrpraxis nach der MPU, anders als bei Jacobshagen und Utzelmann [1] in das N einbeziehen. So scheint nach der von den Autoren berechneten Rückfallquote („korr. RQ TÜV Rheinland“) die negative Beurteilung mit einem Wert von 25,0 % für die beste Prognose zu ste-

hen. Dies ist jedoch keineswegs der Fall. Für die Gruppe der negativ beurteilten Fälle dürfen nämlich sinnvollerweise nur diejenigen Fälle verrechnet werden, in denen die Behörde abweichend von der Empfehlung des Gutachters eine positive Entscheidung (z. B. nach erneuter MPU bzw. Rechtsweg) getroffen und damit die Erteilung einer Fahrerlaubnis ermöglicht hat. Daher sind die in Tab. 3 bei Brieler et al. kursiv dargestellten „korrigierten“ Rückfallquoten irreführend. Angemessen sind nur die den EVAGUT-Tabellen entnommenen Werte von 53,5 %, 47,0 % und 58,8 % (4 Punkte nach MPU) links in der letzten Zeile. Im Übrigen sei angemerkt, dass die beklagten „Schwundeffekte“ damals durchaus mit dem VZR diskutiert wurden und der in S. 162 des EVAGUT-Berichts [1] dargelegte Korrekturmechanismus sich hiernach als optimal darstellte¹.

Die Überprüfung und Neufestsetzung von Referenzwerten sollte von der dafür zuständigen Stelle unter Einbeziehung aller interessierten Parteien und unter Berücksichtigung des fortgeschrittenen Erkenntnisstandes erfolgen. Die obige Diskussion, welche Fälle verrechnet werden dürfen, könnte indessen in Zukunft nur vermieden werden, wenn dem VZR sehr viel genauer als bisher Gutachten- und Kursergebnisse sowie die ggf. darauf basierenden Entscheidungen der Fahrerlaubnisbehörden übermittelt würden, so dass dann auch wesentlich ein-

facher als bisher Kontrollgruppen zu bilden wären.

Literatur

- [1] Jacobshagen, W. und Utzelmann, H.D.: Medizinisch-Psychologische Fahreignungsbegutachtungen bei alkoholauffälligen Fahrern und Fahrern mit hohem Punktestand. Empirische Ergebnisse zur Wirksamkeit und zu deren diagnostischen Elementen. Köln, (1996) Verlag TÜV Rheinland (202 Seiten)
- [2] Jacobshagen, W. und Utzelmann, H.D.: Prognosesicherheit der MPU. Prognosesicherheit, Prädiktoren und Akzeptanz bei Medizinisch-Psychologischen Fahreignungsbegutachtungen von alkoholauffälligen Fahrern und Fahrern mit hohem Punktestand. Zeitschrift für Verkehrssicherheit 43/1 (1997), 28–36
- [3] Nickel, W.-R.: Kriterien zur Beurteilung von Programmen zur Rehabilitation auffälliger Kraftfahrer. Blutalkohol 29 (1992), 373–381
- [4] Utzelmann, H.D. und Jacobshagen, W.: Prognosen, Prädiktoren und Akzeptanz bei medizinisch-psychologischen Fahreignungsbegutachtungen von alkoholauffälligen Kraftfahrern und Fahrern mit hohem Punktestand. In: Fortschritte der Verkehrspsychologie 1996, Bericht zum 36. Kongress für Verkehrspsychologie in Dresden 1996. Bonn, (1997) Deutscher Psychologen Verlag
- [5] Winkler, W., Jacobshagen, W. und Nickel, W.-R. Wirksamkeit von Kursen für wiederholt alkoholauffällige Kraftfahrer. Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr 64 (1988)
- [6] Brieler, P., Zentgraf, M., Krohn, B., Seidl, J., Kalwitzki, K.-P.: Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung gem. § 70 FeV – Evaluation des Kursprogramms für verkehrsauffällige Kraftfahrer ABS. Z. f. Verkehrssicherheit 55 (2009) Nr. 3 S. 139–144

Anschrift:

Wolfgang Jacobshagen
Malmedyer Str. 6, 30519 Hannover
Tel. 0511 84 377 14
Fax. 0511 84 360 51
Email MuW_Jacobshagen@t-online.de

¹ Die ZVS-Redaktion räumt den Autoren Brieler et al in der kommenden Ausgabe die Möglichkeit zu einer Erwiderung ein.

Verkehrstraining

Das Ende der Verkehrspsychologischen Nachschulung?

C. Chaloupka-Risser

Geschichtliche Entwicklung

12 Jahre nach Einführung des Führerschein-Gesetzes (FSG) in Österreich, das neben dem Führerscheinentzug als „begleitende Maßnahme“ eine Nachschulung (= Driver Improvement) für Alkohol-, Drogen und sonstige Verkehrsauffällige im Straßenverkehr vorsieht, und ca. 5 Jahre nach Einführung des Vormerksystems, das ebenfalls Nachschulungen, wenn auch verkürzt im Vergleich zu den „großen“ Nachschulungen

(sechs anstatt 15 Kurseinheiten) geleitet von Verkehrspsycholog/-innen inkludiert, steht die Fachwelt nicht nur der Verkehrspsycholog/-innen in Österreich vor einem Rätsel:

Was ist passiert?

Bereits vor zwei Jahren wurde seitens des österreichischen Verkehrsministeriums für alkoholisierte Lenker bei Erstauffälligkeit zwischen 0,5 und 0,8 Promille die Maßnahme des „Verkehrstrainings“ angedacht. Ziel war, einen recht-

lichen „Lückenschluss“ bei den gesetzlich vorgesehenen Maßnahmen bei erstmals ertrappten Minderalkoholisierten vorzunehmen. Die Idee wurde nicht von Fachpsycholog/-innen entwickelt, sondern hatte einen politischen Hintergrund. Der ehemalige Verkehrsminister wollte strenger gegen alkoholisierte Verkehrsteilnehmer vorgehen, suchte aber nach einer politisch machbaren Lösung. Schon damals haben Verkehrspsycholog/-innen die Vorstellung, man könne eine „Maßnahme von kurzer Dauer“ (Zitat aus dem Begleittext zur Verordnung), die pro Kurseinheit kostengünstiger als die bislang üblichen Nachschulungen gestaltet ist, erfolgreich einführen, kritisch hinterfragt. Es wurden alternative Lösungen vorgeschlagen, wie eine neue Maßnahme akkordiert mit bereits laufenden Nachschulungskursen einzubauen wäre.

In der nun vorliegenden 13. FSG-Novelle ist das Verkehrstraining nicht nur in den Bereich zwischen 0,8 und 1,2 Pro-