

Nachsitzen im Seminarraum

Unter bestimmten Voraussetzungen kann die Behörde auffällige Fahrzeuglenker zu einer Nachschulung verpflichten. Die Kurse sollen die Betroffenen „verkehrstauglicher“ machen.

Alkolenker, die zu uns zur Nachschulung kommen, sind großteils Gradwanderer – sie sind noch keine Alkoholiker, aber Menschen mit problematischem Konsumverhalten, die ihren Alkoholkonsum in gewisser Weise schleifen lassen“, sagt Dr. Christine Chaloupka-Risser vom *Institut für Nachschulung und Fahrer-Rehabilitation (Infar)*. „Sie haben sich noch keine Alkoholdepots zu Hause eingerichtet, wie Alkoholabhängige, aber sie weisen ein problematisches Freizeitverhalten auf, was den Alkohol betrifft, und sie haben oft einen diesbezüglich zumindest fragwürdigen Freundeskreis.“

Jedes Jahr durchlaufen österreichweit rund 18.000 Personen einen Kurs, den auch *Infar* anbietet – Nachschulungen für alkoholauffällige Lenker, verkehrsauffällige Lenker und Kurse im Rahmen des Vormerkensystems. Die Kurse werden in Seminarform abgehalten.

Das Nachschulungssystem wurde mit dem Führerscheingesetz 1998 eingeführt. Rund ein Dutzend Institute veranstalten Nachschulungen und verkehrspsychologische Untersuchungen. *Infar* ist derzeit der größte Anbieter am Markt. Alkoholisiertes Lenken eines Kfz ist häufiger Grund für eine Nachschulung, obwohl überhöhte Geschwindigkeit – ein Delikt, das unter anderem zu einem Kurs für verkehrsauffällige Lenker führen kann – wesentlich häufiger im Straßenverkehr zu Strafen und Verkehrsunsicherheit führt.

Zur Nachschulung muss, wer mit 1,2 Promille Alkohol im Blut oder mehr beim Lenken eines Fahrzeugs erwischt wird; der Führerschein wird für mindestens drei Monate entzogen; hinzu kommt eine Verwaltungsstrafe. Sofern der Betroffene im alkoholisierten Zustand in einen Verkehrsunfall verwickelt war, fällt die Entzugsdauer länger aus und die Verwaltungsstrafe höher.



Christine Chaloupka-Risser: Klare Regeln bei Nachschulung.

Wer mit 1,6 oder mehr Promille erwischt wird, muss zusätzlich zu allem eine verkehrspsychologische Untersuchung über sich ergehen lassen; der Führerschein ist in diesem Fall für mindestens vier Monate weg (ohne Unfall). Der Preis für die Nachschulungen ist gesetzlich geregelt und beträgt mindestens 495 Euro. Falls zusätzliche Einzelgespräche notwendig sind, etwa bei „Wiederholungstätern“, kosten diese zusätzlich mindestens 103 Euro. Die Verwaltungsstrafe ist davon unabhängig, der Kurs ist ja keine Strafe.

Die Verkehrssünder werden grundsätzlich in Gruppen nachgeschult. In Ausnahmefällen, etwa bei Schichtarbeitern, können die Nachschulungen im Einzelgespräch absolviert werden – das ist aber teurer und dauert mitunter länger. Dem Gesetz entsprechend, lässt *Infar* pro Gruppe sechs bis elf Teilnehmer zu. Sie kommen in vier Sitzungen zusammen, zu jeweils dreieinhalb Einheiten – eine Einheit wird mit fünfzig Minuten berechnet. Wer in einer Sitzung fehlt, muss sie in Form eines Einzelgesprächs nachholen.

Streng sind die Bedingungen in Bezug auf Alkohol: In den Kursen gilt 0,0 Promille. Wer nach Alkohol riecht, muss zum Alkotest. Im *Infar*-Institut steht für solche Fälle ein geeichter Alkomat bereit. In jedem Kurs werden an einem der vier Termine alle Teilnehmer unangekündigt zum Alkotest gebeten. Selten, aber immer wieder kommt es vor, dass sich bei einem Teilnehmer

erhöhte Werte finden. „Mit behördlichen Konsequenzen ist das im Prinzip nicht verbunden“, erläutert Chaloupka-Risser. Es drohe aber der Ausschluss aus dem Kurs. Die Psychologinnen und Psychologen sind von Berufs wegen zur Verschwiegenheit verpflichtet. Vom Ausschluss eines Klienten aus dem Kurs wird allerdings die Behörde informiert.

Die Infar-Nachschulungen setzen bei Unsicherheitsfaktoren an, die der Alkohol für Autofahrer in sich birgt. Die Kurse beginnen für jeden Einzelnen damit, dass er sich mit dem Grund seiner Anwesenheit auseinandersetzen muss. Zum Schwerpunkt entwickeln sich im Verlauf des Kurses die Lebensstile der Teilnehmer.

„Unsere Kursteilnehmer werden dazu angeleitet, ihre eigenen Verhaltensweisen zu hinterfragen“, berichtet Christine Chaloupka-Risser. Wie schätzen sie ihre Trinkgewohnheiten ein? Wie schätzen sie die Menge konsumierten Alkohols, wenn halb ausge-trunkene Gläser sofort nachgeschenkt werden? Wie wichtig ist das Körpergewicht, die Gesundheit, der Gewöhnungseffekt? Teil des Kurses ist ein Test, wie nahe die Teilnehmer an der Alkoholsucht sind. Sie können dazu einen kurzen Fragebogen ausfüllen – wer mehr als sechs „Ja-Punkte“ auf seinem Konto verbucht, ist zumindest „alkoholgefährdet“.

Viele hören bei den *Infar*-Kursen zum ersten Mal aus erster Hand, warum und wie der Alkohol die Organe schädigt, etwa die Leber, das Herz und die Nieren. „Die Leber zum Beispiel ist nicht nur dazu da, um Gifte zu entsorgen“, erklärt Chaloupka-Risser. „Sie hat auch die Aufgabe, Fette umzuwandeln. Der Giftabbau hat aber absoluten Vorrang.“ Die Leber verfüge über eine eingeschränkte Leistungsfähigkeit. Daher komme der Fettabbau zu kurz, wenn die Leber zu sehr mit dem Giftabbau beschäftigt sei und das Fett werde „zwischengelagert“, wodurch

die so genannte Fettleber entstehe. Als Folge sterben Leberzellen ab, am Ende stehe die „Leberzirrhose“.

In den Kursen wird auch mit dem einen oder anderen Vorurteil und Gerücht aufgeräumt, zum Beispiel, dass mehr Alkohol verträgt, wer ausgiebig isst, bevor er sich dem Gläschen widmet. „Das trägt dazu bei, dass der oder die Betroffene die Alkoholwirkung weniger rasch empfindet“, erklärt Christine Chaloupka-Risser. „Dass der Alkohol in den Blutkreislauf kommt, wird dadurch nicht verhindert.“

35 bis 40 Jahre. Durchschnittlich sind Fahrzeuglenker, die bei Alkoholverstößen erwischt worden sind, zwischen 35 und 40 Jahren alt. Probeführerscheinbesitzer sind selten darunter. Der älteste Gast bei *Infar* war 70. „Oft sind es Menschen, die bereits Routinen im Umgang mit Alkohol entwickelt haben“, sagt Chaloupka-Risser. Der Großteil der Teilnehmer hat überdies die 1,6-Promille-Grenze überschritten und nicht „nur“ die 1,2-Grenze. Es wird angenommen, dass unter siebenhundert alkoholisierten Autofahrern nur einer erwischt wird. Eine Studie Mitte der 90er-Jahre zum Beispiel ergab, dass selbst in Krankenhäusern 60 Prozent der Alkoholisierungen bei eingelieferten, tödlich verunglückten Autofahrern nicht erkannt oder die Information darüber nicht weitergegeben wurde. Eine EU-Studie zum Alkoholkonsum Anfang des Jahrtausends ergab, dass Lokalbesucher mit durchschnittlich 0,8 Promille aus dem Café, der Bar oder dem Restaurant kommen. Befragt über den Alkoholkonsum, geben sie im Durchschnitt ein Getränk weniger an, als sie tatsächlich zu sich genommen haben.

„Bis 0,8 Promille ist es für die meisten Menschen noch leichter, das Auto stehen zu lassen und mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem Taxi nach Hause zu fahren“, sagt Chaloupka-Risser. „Ab dieser Grenze und vor allem ab 1,2 Promille setzt die Logik aus, die Hemmschwelle fällt, und der Betroffene denkt sich, es wird schon nichts passieren.“ Aus dieser Sicht hielte es die Verkehrspsychologin für sinnvoll, 0,8-Promille als Grenze, ab der eigentlich erst Gravierenderes wie ein Führerscheinentzug droht, im Straßenverkehr fallen zu lassen und dafür die 0,5 Promille-Grenze als „klare Haltelinie“ einzuführen. „Das Sinnvollste und Si-



Vormerkdelikte, wie Überfahren einer Stopptafel, führen zu Nachschulungen.

cherste wäre natürlich, gänzlich ohne Alkohol am Straßenverkehr teilzunehmen“, betont Chaloupka-Risser.

Viele *Infar*-Kunden waren zwar grundsätzlich standhaft, haben dann aber durch eine Verstrickung von Umständen zum Autoschlüssel gegriffen. „Oft hören wir von unseren Teilnehmern, sie seien mit dem Taxi nach Hause gefahren, zu Hause hätten sie mit der Frau gestritten wegen der Alkoholisierung, seien wieder zurück ins Lokal und dann in volltrunkenem Zustand hinter das Lenkrad gestiegen“, berichtet die Verkehrspsychologin. In anderen Fällen behaupteten die Alkoholsünder, sie hätten nur deshalb hinter dem Steuer Platz genommen, weil sie jemandem versprochen hätten, ihn oder sie nach Hause zu bringen – ein falsch verstandenes Verantwortungsbewusstsein, oder ein Versuch, sich vor sich selbst reinzuwaschen? In den Kursen soll unter anderem diese Frage beantwortet werden.

„Unter den Teilnehmern sind mitunter Klienten, für die es normal ist, täglich vier oder fünf Flaschen Bier zu trinken“, erläutert Chaloupka-Risser. In den Nachschulungen werden sie dazu angeleitet, Situationen zu erarbeiten, in denen sie in Zukunft auf Alkohol verzichten möchten. Ziel ist es, das Freizeitverhalten der Klienten in eine Richtung zu steuern, so dass Alkoholkonsum und Autofahren voneinander getrennt werden wie Wasser und Feuer.

„Wir wollen erreichen, dass unsere Klienten selbst erkennen, dass sie ihre Lebensumstände ändern müssen“, erklärt Chaloupka-Risser. In Rollenspielen werden Szenen durchgespielt, in denen jemand versucht, einen anderen zu einem „Fluchtgetränk“ zu überreden. Die Schauspielenden bekommen Rückmeldungen von den zusehenden Teilnehmern darüber, wie sie zum Beispiel an deren Körperhaltung erkennen konnten, dass sie jetzt „schwach“ wür-

den. „Die Kombination von Wissensvermittlung und Hilfe zum Verstehen, wie man selbst als soziales Wesen funktioniert – wo der „innere Schweinehund“ liegt – macht die *Infar*-Kurse aus“, sagt Chaloupka-Risser.

Verkehrsauffälligkeit. Kursteilnehmer, die nicht wegen eines Alkoholdelikts sondern wegen Verkehrsauffälligkeit wie stark überhöhtem Fahrtempo zur Nachschulung verpflichtet werden, müssen während des Kurses eine Fahrprobe absolvieren. Dabei hat jeweils ein Kursteilnehmer die Aufgabe, einen anderen im Straßenverkehr zu beobachten und zum Beispiel einzuschätzen, welche Einstellung der oder die Betroffene zum Autofahren hat, oder zu anderen Verkehrsteilnehmern. In diesen Kursen wird etwa darüber diskutiert, was einen Autofahrer zu einem „guten Fahrer“ macht. Die Kurse für verkehrsauffällige Lenker dauern so lange wie für Alkolenker und kosten ebenso viel.

Vormerkdelikte. Nur zwei Gruppensitzungen zu insgesamt sechsmal 50 Minuten müssen Lenker absolvieren, die wegen eines Vormerkdelikts zur Nachschulung gebeten werden. Die Kosten dafür betragen mindestens 198 Euro. In allen Fällen verteuert sich ein Rückfall innerhalb von fünf Jahren empfindlich. „Zwischen fünf und zehn Prozent unserer Klienten sehen wir innerhalb von fünf Jahren wieder“, berichtet Christine Chaloupka-Risser. Dabei reduzieren die Kurse die Rückfallwahrscheinlichkeit um 50 Prozent. Wer zu einer Nachschulung verpflichtet wird, ist in der Wahl des Kursortes frei. Er kann den Kurs auch in einem anderen Bundesland buchen. Die Seminare werden nicht mit einer Prüfung beendet. *Infar* ist in allen Bundesländern mit einer ständig besetzten Landesstelle vertreten und kann auf einen Pool von etwa 110 Verkehrspsychologen und Nachschulungstrainer zurückgreifen. Sie betreuen die Nachschulungen, Mehrphasenausbildungen und die verkehrspsychologischen Untersuchungen in Außenstellen, Fahrschulen und Rot-Kreuz-Stellen. Die meisten sind auch klinische Psychologen. Voraussetzung, um die Kurse leiten zu dürfen, ist eine mehrjährige theoretische Zusatzausbildung nach dem Psychologiestudium, inklusive Praxisarbeit von 1.600 Stunden. *Gerhard Brenner*