

Anforderungen an die Evaluation der Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung gemäß § 70 FeV

Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen

Mensch und Sicherheit Heft M 288

The logo consists of the word "bast" in a bold, lowercase, green sans-serif font. The letters are slightly shadowed, giving it a three-dimensional appearance. The logo is positioned in the bottom right corner of the page.

Anforderungen an die Evaluation der Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung gemäß § 70 FeV

von

Simone Klipp
Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach

Paul Brieler
IFS GmbH, Hamburg

Tom Frenzel
Akademie für Psychotherapie und Interventionsforschung, Potsdam

Mike Kühne
Tobias Hundertmark
Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg

Birgit Kollbach
DEKRA Akademie GmbH, Berlin

Peter Labitzke
Landesamt für Bauen und Verkehr, Frankfurt/Oder

Axel Uhle
TÜV SÜD Pluspunkt GmbH, Mannheim

Unter Mitarbeit von

Martina Albrecht, BASt

Ingo Buchardt, BMVI

**Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen**

Mensch und Sicherheit Heft M 288



Die Bundesanstalt für Straßenwesen veröffentlicht ihre Arbeits- und Forschungsergebnisse in der Schriftenreihe **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen**. Die Reihe besteht aus folgenden Unterreihen:

A - Allgemeines
B - Brücken- und Ingenieurbau
F - Fahrzeugtechnik
M - Mensch und Sicherheit
S - Straßenbau
V - Verkehrstechnik

Es wird darauf hingewiesen, dass die unter dem Namen der Verfasser veröffentlichten Berichte nicht in jedem Fall die Ansicht des Herausgebers wiedergeben.

Nachdruck und photomechanische Wiedergabe, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Bundesanstalt für Straßenwesen, Stabsstelle Presse und Öffentlichkeitsarbeit.

Die Hefte der Schriftenreihe **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen** können direkt bei der Carl Ed. Schünemann KG, Zweite Schlachtpforte 7, D-28195 Bremen, Telefon: (04 21) 3 69 03 - 53, bezogen werden.

Über die Forschungsergebnisse und ihre Veröffentlichungen wird in der Regel in Kurzform im Informationsdienst **Forschung kompakt** berichtet. Dieser Dienst wird kostenlos angeboten; Interessenten wenden sich bitte an die Bundesanstalt für Straßenwesen, Stabsstelle Presse und Öffentlichkeitsarbeit.

Ab dem Jahrgang 2003 stehen die **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)** zum Teil als kostenfreier Download im elektronischen BASt-Archiv ELBA zur Verfügung.
<http://bast.opus.hbz-nrw.de>

Impressum

Bericht zum Forschungsprojekt F1100.4409002
Anforderungen an die Evaluation der Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahrtauglichkeit gem. § 70 FeV

Fachbetreuung
Simone Klipp

Herausgeber
Bundesanstalt für Straßenwesen
Brüderstraße 53, D-51427 Bergisch Gladbach
Telefon: (0 22 04) 43 - 0

Redaktion
Stabsstelle Presse und Öffentlichkeitsarbeit

Druck und Verlag
Fachverlag NW in der
Carl Ed. Schünemann KG
Zweite Schlachtpforte 7, D-28195 Bremen
Telefon: (04 21) 3 69 03 - 53
Telefax: (04 21) 3 69 03 - 48
www.schuenemann-verlag.de

ISSN 0943-9315
ISBN 978-3-95606-430-2

Bergisch Gladbach, Dezember 2018

Kurzfassung – Abstract

Anforderungen an die Evaluation der Kurse zur Wiederherstellung der Krafftahreignung gemäß § 70 FeV

Kurse zur Wiederherstellung der Krafftahreignung gemäß § 70 Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) – im Folgenden als §70-Kurse – bezeichnet, sind verkehrspsychologische Gruppenmaßnahmen für Personen, die im Straßenverkehr mit Alkohol und/oder Drogen auffällig wurden. In diesen Kursen sollen in der Begutachtung der Fahreignung (Medizinisch- Psychologische Untersuchung, MPU) festgestellte Eignungsdefizite ausgeräumt werden. Teilnehmenden an den Kursen wird nach erfolgreichem Abschluss die Fahrerlaubnis ohne erneute Begutachtung neu erteilt, d. h. diese Kurse haben Rechtsfolgen. Dementsprechend müssen an die Kurse hohe Qualitätsanforderungen gestellt werden. Dies beinhaltet auch die regelmäßige Evaluation der Kurse.

Im vorliegenden Bericht werden einheitliche Anforderungen für die Evaluation definiert, die zukünftig durch die Träger der §70-Kurse, aber auch in anderen Bereichen der Fahreignungsförderung, angewendet werden können. Diese sollen dazu beitragen, die Transparenz und Nachvollziehbarkeit von Evaluationsbefunden zu erhöhen, und gleichzeitig neue Möglichkeiten für die Evaluation aufzeigen.

Die Arbeitsgruppe hat die nachfolgenden Empfehlungen für die Evaluation entwickelt, eine verbindliche Festlegung wird empfohlen:

- Kriterium: einschlägige Wiederauffälligkeit;
- Datengrundlagen: ZFER und FAER;
- Stichprobenziehung (grundsätzlich vor der Untersuchung festzulegen):
 - bei kleineren Trägern: Vollerhebung aus zwei Rekrutierungsjahrgängen,
 - bei größeren Trägern: zufällig gezogene Stichprobe aus zwei Rekrutierungsjahrgängen;
- Beobachtungsdauer: drei Jahre mit Datum der Neuerteilung;
- Grenzwert zur Bewertung des Kurserfolgs: 10 %.

Für eine Evaluation sind als Untersuchungszeitraum einschließlich Versuchsplanung mindestens sieben Jahre zu veranschlagen.

Requirements for the evaluation of courses for the restoration of fitness to drive according to §70 FeV

Courses for restoring a person's fitness to drive in accordance with §70 German Driving Licence Regulation (FeV)), subsequently referred to as §70-courses, are traffic-psychological group measures for persons who have become conspicuous in road traffic with alcohol and/or drugs related offences. In these courses, deficits in aptitude that have been identified in the assessment of fitness to drive (medical-psychological examination, MPU) are to be eliminated. After successful completion of the course participants will be issued a new driving licence without a repeat assessment, i.e. these courses have legal consequences. Accordingly, the courses must meet high quality requirements. This also includes the regular evaluation of the courses.

This report defines uniform requirements for evaluation which can be applied in the future by the organisers of the §70-courses, but also in other areas promoting fitness to drive. They should contribute to increasing the transparency and comprehensibility of evaluation results and at the same time point out new possibilities for evaluation.

The working group has developed the following recommendations for evaluation, a binding specification is recommended:

- Criterion: relevant repeat offences;
- Data bases: ZFER (Central Register of Driving Licences) and FAER (Register of Driver Fitness);
- Sampling (generally to be determined before the investigation):
 - for smaller institutions: complete survey from two recruitment years,
 - for larger institutions: random sample from two recruitment years;

- Observation period: three years from date of new issue;
- Limit value for evaluation of course performance: 10%.

For an evaluation, at least seven years should be estimated as investigation period including design of experiments.

Inhalt

Glossar und Abkürzungen	6	5	Empfehlungen zur Datenerhebung	21	
1	Einleitung	7	5.1	Kriterienauswahl Wirksamkeit	21
1.1	Zielsetzung	7	5.2	Datengrundlage für die Legalbewährung	22
1.2	Zusammensetzung der Experten- gruppe und Vorgehen	9	5.3	Stichprobenziehung und Datenschutz	22
1.3	Identifizierte Themenbereiche	9	5.4	Beobachtungsdauer und Wert zur Bewertung des Kurserfolgs	23
2	Studie zur Aktualisierung der Referenzwerte: Legalbewährung verkehrsauffälliger Kraftfahrer nach Neuerteilung der Fahr- erlaubnis (KÜHNE & HUNDERT- MARK, 2016)	10	5.5	Zeitpunkte für Aktivitäten und Bearbeitungszeiten der Behörden	25
2.1	Ziel der Studie	10	6	Konzept für die summative Evaluation von §70-Kursen	28
2.2	Untersuchungsdesign	10	7	Fazit	31
2.3	Grundgesamtheit	11	8	Anhang	33
2.4	Eignungsmängel und Indikatoren der Legalbewährung	11		Vorschlag für ein alternatives Vorgehen zur Evaluation des Kurserfolgs	33
2.5	Zentrale Ergebnisse	12		Datenerhebung und Datenverarbeitung	33
3	Betrachtung der §70-Kurse und zugehöriger Evaluationen	12		Einbeziehung von Kontrollvariablen zur Sicherung der Validität	34
3.1	Interpretation von Legalbewährungs- daten verschiedener Evaluations- studien	12		Datenspeicherung	34
3.2	Evaluationsansätze im internationalen Vergleich	13		Datenauswertung	36
3.3	Kosten-Nutzen-Betrachtung der §70-Kurse	17		Datenbewertung	36
4	Stichprobentheoretische Überlegungen	19	Literatur		36
4.1	Einleitung	19	Bilder		38
4.2	Voll- oder Teilerhebung	19	Tabellen		38
4.3	Anforderungen an eine Stichprobe	19			
4.4	Ermittlung der Stichprobengröße	20			
4.5	Verhältnis Größe der Grundgesamt- heit und Stichprobenumfang	20			
4.6	Beispiele	20			

Glossar und Abkürzungen

Beobachtungszeit, geplante

Dauer der anvisierten Beobachtung potenzieller Ereignisse für alle Probanden

Effektivität

Das Verhältnis von erreichtem Ziel zu definiertem Ziel; hier im Hinblick auf die angestrebten Kursziele (Legalbewährung und Einstellungs – und Verhaltensänderungen)

Effizienz

Zielt auf die Beurteilung ab, ob sich ein Kursmodell unter Berücksichtigung von Kosten – Nutzen – Aspekten im Hinblick auf Ökonomie und Verhältnismäßigkeit als effizient erweist

Ereignis, auslösendes

Ereignis, aufgrund dessen die Probanden ausgewählt wurden. In dieser Studie gilt insbesondere die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis nach einer vorangegangenen Entziehung als auslösendes Ereignis

Ereignis, kritisches

Auftreten von spezifischen Verkehrsverstößen und spezifischen Fahrerlaubnismaßnahmen

Erfolg vs. Wirksamkeit

Der Erfolg einer Maßnahme bemisst sich allein am Endergebnis. Ob die Maßnahme aber im Sinne direkter Kausalität wirksam ist oder andere Faktoren zum Erfolg beitragen, kann durch das bei einer Kursevaluation angewendete Untersuchungsdesign nicht identifiziert werden. Entsprechend wird empfohlen, die Bezeichnung Wirksamkeit im Regelungstext der FeV durch das Wort Erfolg zu ersetzen

Legalbewährung (im verkehrsrechtlichen Sinn)

Umfasst das gesamte Verhalten im Straßenverkehr bereits verkehrsrechtlich auffällig gewordener Personen innerhalb einer Beobachtungszeit im Anschluss an ein auslösendes Ereignis

Rekrutierungszeitraum

Wenn in diesem Zeitraum ein auslösendes Ereignis eintritt, wird die betreffende Person in die Untersuchung aufgenommen

Unabhängige Stelle zur Prüfung der Geeignetheit

Mit zehnter Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 16. April 2014 (BGBl. I S. 348) eingeführte Stellen, die die wissen-

schaftliche Grundlage und die Geeignetheit der Kurse gemäß Anlage 15 zu § 70 Absatz 2 Fahrerlaubnis-Verordnung bestätigen müssen

Verkehrsbewährung

Umfasst das Straßenverkehrsverhalten innerhalb einer Beobachtungszeit im Anschluss an ein auslösendes Ereignis

Abkürzungen

BDSG	Bundesdatenschutzgesetz
BMV	Bundesverkehrsministerium
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
DG TREN	Directorate-General for Energy and Transport
FAER	Fahreignungsregister (seit 01.05.2014)
FeV	Fahrerlaubnis-Verordnung
KBA	Krafftahrt-Bundesamt
MPU	Medizinisch-Psychologische Untersuchung
OVG	Oberverwaltungsgericht
StGB	Strafgesetzbuch
StPO	Strafprozeßordnung
StVG	Straßenverkehrsgesetz
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
VkBl	Verkehrsblatt
VZR	Verkehrszentralregister (bis 30.04.2014)
ZFER	Zentrales Fahrerlaubnisregister
§70-Kurs	Kurs zur Wiederherstellung der Krafftahreignung gemäß den Vorschriften nach § 70 Fahrerlaubnis-Verordnung

1 Einleitung

1.1 Zielsetzung

Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung gemäß § 70 Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV), im Folgenden als §70-Kurse bezeichnet, sind verkehrspsychologische Gruppenmaßnahmen für Personen, die im Straßenverkehr mit Alkohol und/oder Drogen auffällig wurden. In diesen Kursen sollen in der Begutachtung der Fahreignung (Medizinisch-Psychologische Untersuchung, MPU) festgestellte Eignungsdefizite ausgeräumt werden. Teilnehmenden an den Kursen wird nach erfolgreichem Abschluss die Fahrerlaubnis ohne erneute Begutachtung neu erteilt, d. h. diese Kurse haben Rechtsfolgen. Dementsprechend müssen an die Kurse hohe Qualitätsanforderungen gestellt werden, z. B. in Bezug auf die Inhalte und Methoden, aber auch hinsichtlich der Qualifikation der Kursleiter. Von 1999 bis 2014 waren die Anforderungen im § 70 FeV rechtlich verankert (daher der Name der Kurse). So bedurfte es für die durchgeführten Kursprogramme einer amtlichen Anerkennung von der nach Landesrecht zuständigen Stelle.

Eine Änderung der FeV¹ hatte 2014 zur Folge, dass seitdem nicht mehr die Kursprogramme für sich allein einer Anerkennung bedürfen, sondern die Träger, die §70-Kurse anbieten und durchführen wollen. Die hohen Anforderungen an die Kurse bestehen allerdings weiterhin. Entsprechend dieser Anforderungen musste und muss die Wirksamkeit der angewendeten Kursprogramme durch ein „nach dem Stand der Wissenschaft durchgeführtes Bewertungsverfahren (Evaluation)“ gemäß Anlage 15 zu § 70 Absatz 2 FeV nachgewiesen werden. Dabei müssen die erste Evaluation spätestens sechs Jahre nach der Anerkennung und Folgeevaluations im regelmäßigen Turnus von spätestens zehn Jahren vorgelegt werden.

Um der nach Landesrecht zuständigen Behörde fachliche Unterstützung für die amtliche Anerkennung der Kursprogramme zu bieten, hatte das damalige Bundesverkehrsministerium (BMV) 2002 einen Leitfaden der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) veröffentlicht (VkBl 9 S. 324-326). Dieser bezog sich im Wesentlichen auf den Nachweis der Wirksamkeit der Kurse und machte Empfehlungen hinsichtlich der für die Evaluation angemessenen Kriterien, der möglichen Untersuchungsdesigns und der Dauer des Beobachtungszeitraums. Für das Evaluationskriterium Legalbewährung wurde als Kontrollgruppe die Gruppe der positiv Begutachteten zu den Kursteilnehmern (Experimentalgruppe) empfohlen. Für die Fälle in denen keine Kontrollgruppenbildung möglich sein würde, wurden Referenzwerte² bereitgestellt: Die Wiederauffallenshäufigkeiten der Kursteilnehmer sollten nicht signifikant höher als die Referenzwerte ausfallen. Für die Festlegung der Referenzwerte bediente man sich der Ergebnisse damals vorliegender Studien von WINKLER, JACOBSHAGEN und NICKEL (1988) und JACOBSHAGEN und KUTZELMANN (1998).

Seit der Einführung der Evaluationspflicht (im Jahr 1999) für die §70-Kurse sind Evaluationsbefunde zur Legalbewährung vorgelegt worden, die in den Tabellen 1.1 bis 1.3 aufgelistet.

Bei Durchsicht der vorliegenden Befunde fallen mehrere Aspekte ins Auge:

- die Häufigkeiten erneuter Auffälligkeiten der Alkoholkurse liegen deutlich unter dem Referenzwert,

¹ Zehnte Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 16. April 2014 (BGBl. I S. 348)

² Diese gingen auf damals vorliegende Wirksamkeitsstudien verschiedener Fahreignungsbegutachtungsträger zurück.

Studie/Quelle	Kursmodell (Alkohol)	Kursteilnehmer	Positives MPU-Gutachten
SACHSE et al. (2011)	Plus 70	8,0 %	-
SCHÜLKEN et al. (2011)	K 70	7,3 %	-
RUDINGER et al. (2010)	IFT (DEKRA Akademie)	6,7 %	-
KÖNIG & ZENTGRAF (2015)	IFT (IFS)	7,4 %	-
KRAUS (2011)	LEER	7,3 %	-
In: KALWITZKI et al., (2011)	IRaK	6,6 %	-
Referenzwert BASt (2002)			18,8 %

Tab. 1-1: Evaluationsbefunde zu §70-Kursen für Alkoholauffällige, Kriterium: erneute Alkoholauffälligkeit, Rückfallhäufigkeiten in %

Studie/Quelle	Kursmodell (Alkohol)	Kursteilnehmer	Positives MPU-Gutachten
BRIELER et al. (2009)	ABS	42,8 %	-
HEINZMANN (2008)	Reha-PS	39,5 %	-
Referenzwert BAST (2002)		32,6 %	18,8 %

Tab. 1-2: Evaluationsbefunde zu §70-Kursen für Punktetäter, Kriterium: Erreichen von 4 Punkten oder mehr, Rückfallhäufigkeiten in %

Studie/Quelle	Kursmodell (Alkohol)	Kursteilnehmer	Positives MPU-Gutachten
HILGER & RUDINGER (2009)	SPEED-02	8,4 %	5,0 %
BIEHL & BIRNBAUM (2004)	DRUGS	8,8 %	21,1 %
SACHSE et al. (2011)	CLEAN	7,7 %	-
KBA (2016)	GOOD	7,1 %	-
Referenzwert BAST (2002)	-	-	-

Tab. 1-3: Evaluationsbefunde zu §70-Kursen für Drogenauffällige, Kriterium: Erneute Drogenauffälligkeit, Rückfallhäufigkeiten in %

- die Häufigkeiten erneuter Auffälligkeiten der Kurse für Punktetäter liegen deutlich über dem Referenzwert,
- Referenzwerte für Drogenkurse fehlen.

Einerseits können die starken Abweichungen der Evaluationsbefunde von den Referenzwerten Ausdruck einer veralteten Datenlage sein. Die Validität der alten Referenzwerte ist nach den Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen (insbesondere dem Inkrafttreten der Fahrerlaubnisverordnung 1999), sowie der Bedingungen für die Zuweisung zu den Kursen (siehe 2. und 3. Auflage der Beurteilungskriterien) als auch veränderter Kursdurchführungen grundsätzlich infrage zu stellen. Zudem sind die Veränderungen im Bereich Überwachung/Kontrolldichte sowie gesamtgesellschaftliche Veränderungen (vom ‚Kavaliersdelikt‘ zur ‚Straftat‘) nach fast drei Jahrzehnten zu bedenken. Diese Aspekte müssen bei der Bewertung der Referenzwerte und Evaluationsbefunde mit betrachtet werden. Bereits bei der damaligen Entwicklung des Leitfadens wurde dieser Problematik Beachtung geschenkt und dementsprechend in Aussicht gestellt, dass die angegebenen Referenzwerte auf der Grundlage neuer empirischer Ergebnisse angepasst werden würden. Zur Ermittlung valider Daten zur Legalbewährung für die Erneuerung der Referenzwerte hatte die BAST 2009 ein Projekt in Auftrag gegeben, dessen Ergebnisse 2016 publiziert worden sind (KÜHNE & HUNDERTMARK, 2016, siehe Kapitel 2).

Andererseits wird bei genauer Betrachtung der Evaluationsstudien deutlich, dass diese durch eine

starke Heterogenität gekennzeichnet sind. Zwar sind die Untersuchungsgruppen und Beobachtungszeiträume dem Leitfaden entsprechend gewählt. Die Kriterien für die Legalbewährung unterscheiden sich jedoch oft, z. B. im Hinblick darauf wie bestimmte Auffälligkeiten (z. B. unerlaubtes Entfernen vom Unfallort als vermutlich alkohol- und/oder drogenbedingt) hinsichtlich Wiederauffälligkeit ja vs. nein interpretiert werden.

Hinsichtlich der signifikanten Abweichungen der Evaluationsbefunde im Bereich der §70-Kurse für Punkteauffällige wird auf die Diskussion der Referenzwerte und den darauffolgenden Wegfall der Punkteurse in der entsprechenden Fachliteratur verwiesen (BRIELER et al., 2009; BUCHARDT & BRIELER, 2011).

Der vorliegende Bericht wurde durch eine Expertengruppe erarbeitet. Er soll dazu beitragen, die Transparenz und Nachvollziehbarkeit von Evaluationsbefunden zu erhöhen und gleichzeitig neue Möglichkeiten für die Evaluation aufzeigen. Im Ergebnis sollen einheitliche Anforderungen für die Evaluation definiert werden, die zukünftig durch die Träger der §70-Kurse angewendet werden können.

Die Erstellung des Berichts mit seinen Empfehlungen erfolgte auf der derzeit geltenden Gesetzes- und Verordnungslage. Dies beinhaltet folgende Prämissen:

- Die §70-Kurse für Punkteauffällige wurden 2010 abgeschafft. Eine Evaluationspflicht besteht somit nicht mehr, d. h. die Definition von Anforderungen an die Evaluation dieser Kurse ist nicht mehr Teil des Auftrags an die Expertengruppe.

- Die Umstellung des Verkehrszentralregisters (VZR) auf das Fahreignungsregister (FAER) hat keine Relevanz für die Evaluation von §70-Kursen für Alkohol- oder Drogenauffällige. Dies beinhaltet sowohl die Umstellungen hinsichtlich der bepunkteten Verstöße als auch die veränderten Tilgungsfristen.
- Seit der Änderung der FeV in 2014 sind Kursteilnehmende nicht mehr Inhaber einer Fahrerlaubnis.
- Einzelschulungen im Rahmen eines §70-Kurses sind Ausnahmen und werden nur mit ausdrücklicher Zustimmung der zuständigen Behörde durchgeführt.

1.2 Zusammensetzung der Expertengruppe und Vorgehen

Die Mitglieder der Expertengruppe wurden von der BAST nach fachlichen Kriterien ausgewählt und sind in alphabetischer Reihenfolge aufgeführt:

Dr. Martina Albrecht
Bundesanstalt für Straßenwesen

Dr. Paul Brieler
IFS GmbH

Ingo Buchardt
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Referat LA 21

Dr. Tom Frenzel
Akademie für Psychotherapie und Interventionsforschung an der Universität Potsdam

Tobias Hundertmark
Kraftfahrt-Bundesamt

Dr. Simone Klipp
Bundesanstalt für Straßenwesen

Dr. Birgit Kollbach
DEKRA Akademie GmbH

Dr. Mike Kühne
Kraftfahrt-Bundesamt

Peter Labitzke
Landesamt für Bauen und Verkehr
(Land Brandenburg)

Axel Uhle
TÜV SÜD Pluspunkt GmbH.

Es fanden 4 Treffen der Expertengruppe statt. In den Treffen wurden relevante Themenbereiche identifiziert, strukturiert und diskutiert. Die Berichtstexte wurden in Unterarbeitsgruppen entwickelt und unter der Federführung der BAST zusammengestellt.

1.3 Identifizierte Themenbereiche

Unterschiedliche Themenbereiche wurden in der Arbeitsgruppe diskutiert und schließlich in den vorliegenden Bericht mit aufgenommen.

- 1) Studie zur Aktualisierung der Referenzwerte: Legalbewährung nach Neuerteilung einer Fahrerlaubnis

Bereits 2009 wurde von der BAST eine Studie zur Erneuerung der Referenzwerte in Auftrag gegeben. Diese wurde 2015 fertig gestellt und 2016 veröffentlicht (KÜHNE & HUNDERTMARK, 2016). In Kapitel 2 ist eine Zusammenfassung der Studie und ihrer Ergebnisse dargestellt.

- 2) Betrachtung der §70-Kurse und zugehöriger Evaluationen

Zur Definition von Anforderungen an die Evaluation der §70-Kurse sollen bereits vorliegende Evaluationen von Kursen genauer betrachtet werden, da sich durchaus Unterschiede in den Rückfallhäufigkeiten verschiedener Studien zeigen. In Kapitel 3 werden deswegen zunächst verschiedene Faktoren, die einen Einfluss auf die Evaluationsergebnisse haben, vorgestellt. Damit wird die Interpretation der einzelnen Befunde erleichtert. Darüber hinaus wird ein internationaler Ansatz zur Bewertung der §70-Kurse vorgestellt, der den Erfolg der Kurse nach internationalen Bewertungskriterien deutlich macht. Da die Evaluation der §70-Kurse für die Träger mit erheblichen Kosten verbunden sind, soll hierauf im letzten Abschnitt des Kapitels erläuternd eingegangen werden.

- 3) Stichprobentheoretische Überlegungen

Vor dem Hintergrund der Abwägung von Kosten und Nutzen der §70-Kurse stellt sich für die Erhebung und Analyse der Legalbewährung zur Evaluation der Kurse die Frage, wie viele Teilnehmerinnen und Teilnehmer eines Kurses für eine Evaluation herangezogen werden müssen. Kapitel 4 führt dazu detailliert methodische Überlegungen aus.

4) Konkrete Empfehlungen zur Datenerhebung

In Kapitel 5 werden wesentliche Vorgehensweisen vorgeschlagen, die zu einer Vereinheitlichung der Evaluationsstudien beitragen. Diese betreffen die Kriterienauswahl, die Datengrundlage, Methoden der Stichprobenziehung und anhängende datenschutzrechtliche Fragen. Darüber hinaus werden Empfehlungen zur Beobachtungsdauer und sich daraus ergebende Zeitpunkte für Erhebungsaktivitäten, die auch die Bearbeitungszeiten bei den zuständigen Behörden berücksichtigen, abgeleitet. Die Festlegung eines Werts zur Bewertung des Kurserfolgs anhand der Rückfallhäufigkeiten wird als notwendig erachtet, um bei der Anerkennung von Kursprogrammen willkürliche Entscheidungen zu verhindern. Diskutiert werden in diesem Zusammenhang die bisherige Praxis, Kursprogramme anhand von Referenzwerten zu bewerten, oder auch die Festlegung von Grenzwerten. Die Entscheidung, ob die Empfehlungen der AG zukünftig als verbindliche Anforderungen definiert werden, obliegt dem Verordnungsgeber.

5) Konzept für die summative Evaluation

Kapitel 6 bildet das Konzept zur Erhebung der Legalbewährung als einschlägiges Merkmal des Kurserfolgs in tabellarischer Form ab.

6) Vorschlag für ein alternatives Vorgehen zur Evaluation des Kurserfolgs

Im Anhang an den Bericht wird ein Vorgehen zur Evaluation vorgestellt, das wissenschaftlichen Kriterien entspricht und das Maßnahmensystem einer breiteren Prüfung unterzieht. Das dort vorgestellte Design enthält Informationen, die bislang nicht erfasst werden bzw. deren Erfassung sich schwierig gestaltet und soll deshalb derzeit eher als Exkurs verstanden werden.

2 Studie zur Aktualisierung der Referenzwerte: Legalbewährung verkehrsauffälliger Kraftfahrer nach Neuerteilung der Fahrerlaubnis (KÜHNE & HUNDERTMARK, 2016)

2.1 Ziel der Studie

Das Fehlen aussagekräftiger Daten zur Verkehrsbewährung von Kraftfahrenden nach einer Neuerteilung der Fahrerlaubnis erschwert die Bewertung von Maßnahmen für verkehrsauffällige Personen. Mit dieser Analyse der Legalbewährung verkehrsauffälliger Personen nach einer Neuerteilung der Fahrerlaubnis waren deshalb zwei Ziele verbunden:

1. Die Ermittlung aktueller Referenzwerte für die Bewertung von Maßnahmen für verkehrsauffällige Kraftfahrende und
2. Die Entwicklung eines standardisierten Verfahrens, das in Zukunft zeitnah aktuelle Referenzwerte zur Evaluation dieser Maßnahmen bereitstellt.

2.2 Untersuchungsdesign

Die Aktualisierung der Referenzwerte erfolgte auf der Basis von Daten des Verkehrszentralregisters (VZR).³ Ausgangspunkt ist der Mitteilungszugang an das VZR. Seit 2004 erreichten nahezu alle Mitteilungen das VZR in digitalisierter Form. Dieser tägliche Zugang bildete zugleich die Datengrundlage für die Analysen dieser Studie. Während die Informationen im VZR durch tägliche Aktualisierung einem stetigen Wandel unterzogen waren, entstand die Datengrundlage durch Fortschreibung. Neu eingegangene Mitteilungen wurden den einzelnen Personen zugeordnet. Die bereits vorhandenen Mitteilungen blieben dabei unberührt und konservierten damit den früheren Stand. Da das Eingangsdatum gespeichert wurde, ist jeder beliebige frühere Stand rekonstruierbar.

Die gesetzliche Tilgungsfrist von Eintragungen mit gerichtlichen oder behördlichen Entziehungen oder Verzichten begann mit der Neuerteilung der Fahrerlaubnis (§ 29 Absatz 5 StVG) und betrug zehn Jahre. Während dieser Zeit wurde die Tilgung aller Straftaten sowie aller Ordnungswidrigkeiten mit Drogen- oder Alkoholbeteiligung gehemmt. Für alle

³ Das VZR wurde zum 1.5.2014 vom Fahreignungsregister (FAER) abgelöst. Die Datenerhebung für vorliegende Studie erfolgte noch anhand des VZR.

übrigen Ordnungswidrigkeiten betrug der Zeitraum fünf Jahre. Da die geplante Beobachtungszeit 36 Monate betrug, entstanden durch die Tilgung keine Lücken in der Datengrundlage dieser Studie.

Um systematische Effekte durch das verzögerte Eingehen von Mitteilungen im VZR (Meldeverzug) zu vermeiden, wurde zusätzlich eine Verzugszeit von 12 Monaten berücksichtigt. Mitteilungen, die in diesem Zeitraum im VZR eingingen und sich auf den Beobachtungszeitraum bezogen, wurden in der Auswertung noch berücksichtigt.

Informationen zur Teilnahme an einer MPU oder an einem §70-Kurs wurden im VZR nicht erfasst und konnten deshalb nicht für eine unmittelbare Identifikation dieser Personengruppen herangezogen werden (dazu auch Kapitel 5.2).

2.3 Grundgesamtheit

Einbezogen wurden alle Kraftfahrenden mit ordentlichem Wohnsitz in Deutschland, mit einer Neuerteilung der Fahrerlaubnis nach einer vorangegangenen Entziehung, sofern die Entziehung direkt oder indirekt auf einem Fehlverhalten im Verkehr mit Straftaten oder einer Vielzahl von Ordnungswidrigkeiten ab 40 Euro Geldbuße beruhte. Neben der vorangegangenen Entziehung wurden auch vorangegangene Verzichte einbezogen, die in einem engen zeitlichen Zusammenhang mit einer Verurteilung wegen einer Verkehrsstraftat standen. Weiterhin berücksichtigt wurden Entziehungen aufgrund eines nicht erbrachten Eignungsgutachtens, sonstiger charakterlicher Mängel und sonstiger Entscheidungs- bzw. Entziehungsgründe. Ausgeschlossen wurden Personen mit einer vorangegangenen Entziehung durch die Fahrerlaubnisbehörde nach § 3 StVG wegen mangelnder körperlicher oder geistiger Eignung oder Befähigung zum Führen von Kraftfahrzeugen. Ausgeschlossen wurden ebenfalls Personen, denen, gemessen am Datum der Ausstellung, erst ungewöhnlich spät nach der (vorläufigen) Entziehung oder dem Verzicht, gemessen am Datum der Rechts- oder Bestandskraft, eine neue Fahrerlaubnis erteilt wurde, da diese Personen zu einer besonderen Problemgruppe gehören. Nicht zur betrachteten Grundgesamtheit gehören ebenso alle Personen mit ordentlichem Wohnsitz im Ausland, denen das Recht erteilt wurde, nach vorangegangener Entziehung von einer ausländischen Fahrerlaubnis im Inland wieder Gebrauch zu machen.

2.4 Eignungsmängel und Indikatoren der Legalbewährung

Die eingangs erwähnten Eignungsmängel, die zu einer Entziehung der Fahrerlaubnis führten, lassen sich im überwiegenden Teil der untersuchten Fälle (mehr als 70 %) eindeutig einer der drei folgenden Gruppen zuordnen:

- **Alkohol:**
Alle Personen, deren Fahrerlaubnis aufgrund eines Alkoholverstoßes vom Gericht oder wegen Alkoholmissbrauches von der Fahrerlaubnisbehörde entzogen wurde.
- **Drogen:**
Alle Personen, deren Fahrerlaubnis aufgrund eines Drogenverstoßes vom Gericht oder wegen Drogen- oder Medikamentenmissbrauchs von der Fahrerlaubnisbehörde entzogen wurde.
- **Punkte:**
Alle Personen, deren Fahrerlaubnis aufgrund des Überschreitens der 18-Punkteschwelle nach § 4 StVG von der Fahrerlaubnisbehörde entzogen wurde.

Das bedeutet zugleich, dass einem nicht unerheblichen Teil der Kraftfahrenden (mehr als ein Viertel) die Fahrerlaubnis entzogen wurde, ohne diese Personen eindeutig einer der drei genannten Gruppen zuordnen zu können. Im überwiegenden Teil der Fälle handelt es sich dabei um Entziehungen aufgrund einer Tat, bei der eine Kombination von Verstößen begangen wurde oder Straftaten ohne Bezug zu Alkohol- oder Drogendelikten, bspw. Unfallflucht. Deshalb wurden in dieser Studie auch die weiteren Entziehungsgründe untersucht.

Im Rahmen dieser Studie wurden drei verschiedene Indikatoren näher betrachtet:

- Die erneute Auffälligkeit im VZR mit (mindestens) einem bepunkteten Delikt,
- mit einem Unfall sowie
- einer Entziehung der neu erteilten Fahrerlaubnis.

Für die beiden Anlassgruppen Alkohol und Drogen, mussten die Indikatoren auf die jeweils einschlägigen Verkehrsverstöße mit Alkohol oder Drogen eingegrenzt werden (spezifische Verstöße). In Tabelle 2.1 sind die einzelnen Indikatoren mit der jeweiligen Art des Verstoßes dargestellt. Es ergaben sich insgesamt 18 verschiedene Indikatoren.

	Allgemein	Alkohol	Drogen
Entziehung	E	Ea.alk	Ea.dro
Unfall	U	Ua.alk	Ua.dro
Ein Punkt	P1	P1a.alk	P1a.dro
Vier Punkte	P4	P4a.alk	P4a.dro
Sieben Punkte	P7	P7a.alk	P7a.dro
Mehrere Punktdelikte	PP	PPa.alk	PPa.dro

Tab. 2.1: Allgemeine und spezifische Indikatoren der Wieder-auffälligkeit

2.5 Zentrale Ergebnisse

Die Häufigkeiten der (Wieder-)Auffälligkeit bilden die Basis für die Ermittlung der Referenzwerte. Mit diesem Vorgehen sind mehrere Beweggründe verbunden. Zum einen lässt sich empirisch belegen, dass Personen mit einer Neuerteilung deutlich häufiger verkehrsauffällig werden als nicht im VZR registrierte Kraftfahrende⁴. Zugleich zeigt die erneute Erteilung einer Fahrerlaubnis ihre formale Eignung für den Straßenverkehr. Der Grad der Bewährung ist somit das Minimum an Eignung, welches der Gesetzgeber für tolerabel hält, um aktiv am motorisierten Straßenverkehr teilnehmen zu dürfen. Damit verbunden ist eine Grenze, die diese Personengruppe mindestens zu erfüllen hat, um die in Zweifel gezogene Eignung nachzuweisen und somit die Referenz für Maßnahmen, die die Wiederherstellung dieser Eignung versprechen. Der Anbieter einer Maßnahme hat deshalb den Nachweis zu führen, dass ein substantiell schlechteres Abschneiden durch Teilnahme an seiner Maßnahme mit hinreichender statistischer Sicherheit ausgeschlossen ist. Die Rückfallquote der Kursteilnehmer sollte nicht wesentlich ungünstiger ausfallen als die Referenzwerte (SCHMIDT & PFAFFEROTH, 2002, S. 135).

Hervorzuheben ist dabei die Einschränkung wesentlich. Um diese Einschränkung angemessen zu berücksichtigen wurde deshalb vorgeschlagen, sich beispielsweise an der praktizierten Rechtsprechung zu orientieren und einer juristisch anerkannten Auslegung zu folgen. Der unbestimmte Rechtsbegriff „erhebliches Übersteigen des allgemeinen Risikos“⁵ erfüllt dieses Kriterium. Danach gilt ein Unfallrisiko, welches das allgemeine Unfallrisiko um ein Drittel übersteigt, bereits als erheblich. Aus diesem Grund wurde ein Erheblichkeitszuschlag in Form eines Grenzwertes vorgeschlagen (Tabelle 2.2).

	Referenzwert	Grenzwert ¹
Allgemein		
Entziehungsindikator E (beliebiger Verstoß)	7,6 %	10,1 %
Punkteindikator P1 (beliebiger Verstoß)	38,5 %	51,3 %
Alkohol		
Entziehungsindikator Ea.alk (Alkoholdelikt)	5,1 %	6,9 %
Punkteindikator P1a.alk (Alkoholdelikt)	7,1 %	9,5 %
Drogen		
Entziehungsindikator Ea.dro (Drogendelikt)	4,5 %	6,0 %
Punkteindikator P1a.dro (Drogendelikt)	5,7 %	7,6 %
¹ Grenzwert = beobachteter Referenzwert + Beobachteter Referenzwert/3		

Tab. 2.2: Referenz- und Grenzwerte

3 Betrachtung der §70-Kurse und zugehöriger Evaluationen

3.1 Interpretation von Legalbewährungsdaten verschiedener Evaluationsstudien

Im Bereich Alkohol sind die starken Abweichungen der aktuell ermittelten Legalbewährungsdaten (KÜHNE & HUNDERTMARK, 2016) und vorliegenden Evaluationsbefunde (z. B. RUDINGER et al., 2010; SACHSE et al., 2011; KÖNIG & ZENTGRAF, 2015) von den Referenzwerten (WINKLER et al., 1988) auffällig (vgl. Tabelle 1.1). Zum einen drücken die Abweichungen die veraltete Datenlage aus. Zum anderen haben sich seit der Durchführung der Studien wesentliche Bedingungen, die Einfluss auf die Befunde der Legalbewährungsstudien haben können, verändert. Veränderungen der rechtlichen

⁴ vgl. u. a. HEINZMANN und SCHADE (2004), Tabelle 15

⁵ § 45 IX StVZO; laut OVG Hamburg (Urteil vom 07.12.1999 - 3 Bf 51/96): „Eine Gefahrenlage, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Sicherheit des Verkehrs *erheblich* übersteigt und deshalb Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen rechtfertigt, liegt vor, wenn die Unfallhäufigkeit auf dem Streckenabschnitt ohne die Geschwindigkeitsbegrenzung um mindestens *ein Drittel* höher läge als die durchschnittliche Unfallhäufigkeit auf dem gesamten Autobahnnetz.“ (Kursivsetzung durch den Autor)

Rahmenbedingungen könnten eine präventive Wirkung ausgestrahlt haben. Insbesondere das Inkrafttreten der Fahrerlaubnisverordnung (FeV) 1999 und damit die Absenkung der Promillegrenze für die MPU-Anordnung auf 1,6 Promille sowie die Einführung der 0,5-Promillegrenze 1998 dürften einen spezial- und generalpräventiven Effekt gehabt haben. Auch die mit Einführung der Fahrerlaubnis-Verordnung implementierten Regelungen zur Qualitätssicherung der medizinisch-psychologischen Begutachtung sowie der §70-Kurse dürften zur Reduktion der Wiederauffallenshäufigkeiten beigetragen haben. Nicht unerwähnt bleiben sollte im Hinblick auf die Verbesserung der Rückfallprävalenzen auch die Einführung der Beurteilungskriterien in 2005 (1. Auflage). Diese trug zu einer einheitlicheren und nachvollziehbareren Urteilsbildung, auch in Bezug auf Kurszuweisungen, aller anerkannten Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung bei. Zudem sind die Veränderungen im Bereich Verkehrsüberwachung/Kontrolldichte, Sanktionierung sowie gesamtgesellschaftliche Veränderungen (vom Kavaliersdelikt zur Straftat) nach fast drei Jahrzehnten zu bedenken. Im Bereich Drogen sind Veränderungen in der 2. Aufl. der Beurteilungskriterien, z. B. bzgl. der Nachweise der Drogenabstinenz, zu nennen. Zudem waren die Teilnehmer der Kurse für Drogenauffällige im Rekrutierungszeitraum der aktuell ermittelten Legalbewährungsdaten überwiegend Inhaber der Fahrerlaubnis, die in der Studie nicht berücksichtigt werden konnten.

Gleichzeitig sind aber weitere, in erster Linie methodische Aspekte, die die Durchführung der Studien betreffen und einen Einfluss auf die erhobenen Befunde haben, zu nennen. Zur Verbesserung der Vergleichbarkeit und Aussagekraft der künftigen Evaluationsstudien werden in Kapitel 5 Empfehlungen gemacht werden:

- Indikatoren für Wiederauffälligkeit (vgl. Kapitel 5.1),
- Datengrundlage (vgl. Kapitel 5.2),
- Stichprobenziehung (vgl. Kapitel 5.3),
- Beobachtungsdauer (vgl. Kapitel 5.4).

An dieser Stelle sollte Erwähnung finden, dass die Ergebnisse der aktuellen Evaluationsstudien (s. Tabelle 5.1) der Alkoholprogramme, unabhängig von der psychotherapeutischen Grundausrichtung des jeweiligen Programms, zwischen 6,6 % und 7,99 % Rückfallquote liegen. Eine Ausnahme davon bildet

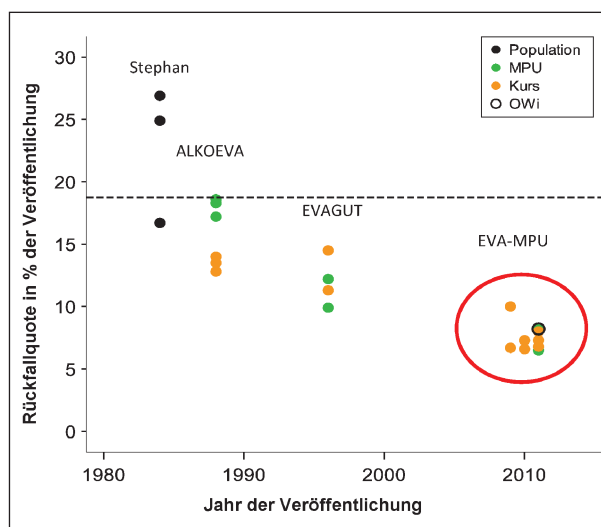


Bild 3.1: Rückfallquoten der deutscher Legalbewährungsstudien im Vergleich nach HILGER et al. (2012)

das Kursprogramm Schalk 70 mit 10,9 % Rückfallquote, welches nur eine geringe Verbreitung hat und an einer kleinen Stichprobe evaluiert wurde ($n = 64$). Die Unabhängigkeit der Programmfolge von der psychotherapeutischen Grundausrichtung der Kurse zeigte sich bereits in den Studien ALKOEVA 12,8 % - 14 % (WINKLER et al., 1988) und EVAGUT 13,8 % (JACOBSHAGEN & KUTZELMANN, 1996) und wird von HILGER und Kollegen (2012) erneut bestätigt (s. Bild 3.1, rot umrandet).

Für die aktuellen Evaluationsstudien der Drogenprogramme (Tabelle 5.1) ergibt sich ein ähnliches Bild. Die Rückfallquoten liegen zwischen 7,1 % und 8,8 %. Die Rückfallquoten aller stoffbezogenen §70-Kurse liegen (mit o. g. Ausnahme) unter 10 %.

Möglicherweise zeigt sich in der weitgehenden Homogenität der Evaluationsergebnisse aller stoffbezogenen §70-Kurse, dass diese ausnahmslos die europäischen Wirksamkeitskriterien, wie sie im DRUID-Projekt beschrieben wurden (vgl. Kapitel 3.2 und Tabelle 3.1), erfüllen.

3.2 Evaluationsansätze im internationalen Vergleich

Verschiedene Projekte zur Vereinheitlichung von Verkehrssicherheitsstandards werden von der Europäischen Kommission gefördert, auch im Bereich verkehrspsychologischer Interventionen. Die Studien ANDREA (BARTL et al., 2002) und DRUID (SCHULZE et al., 2007) verfolgten unter anderem das Ziel, wissenschaftliche Grundlagen für harmo-

nisierte Empfehlungen zu schaffen, die eine Basis für verkehrspolitische Entscheidungen über Rehabilitationsmaßnahmen für auffällige Fahrer bilden können. SUPREME (DG TREN, 2007) stellt Best-Practice-Maßnahmen zur Verkehrssicherheit aus verschiedenen Bereichen wie zum Beispiel Verkehrserziehung, Fahrzeugtechnik, Verkehrsinfrastruktur und auch Diagnostik und Rehabilitation vor.

Das EU-Projekt ANDREA (Analysis of Driver Rehabilitation Programmes) analysierte Wirkfaktoren von Kursen für verkehrsauffällige Kraftfahrende (Alkohol oder sonstige Verkehrsauffälligkeiten oder gemischte Problemlagen). Die Haupt-Fragestellungen waren: 1. ob Fahrer-Rehabilitationsprogramme generell als effektiv zu bewerten sind und 2. welche spezifischen Elemente der Kurse effektiv sind (BARTL et al., 2002, S. 23). In ANDREA wurden dazu Programme und Evaluationsstudien im Zeitraum 1987 – 2001 erfasst, systematisch beschrieben und ausgewertet. Eine Literaturanalyse sowie Gespräche mit Experten aus neun Staaten wurden durchgeführt. Außerdem wurden 1.375 Kursteilnehmer und 60 Kursleiter aus fünf Staaten (Belgien, Frankreich, Italien, Niederlande und Österreich) in einer Feedback-Studie befragt. Die Projektkoordination oblag dem österreichischen Kuratorium für Verkehrssicherheit, unterstützt von der deutschen BAST, der finnischen Universität in Turku und dem französischen Departement für Psychologie (BARTL et al., 2002). Auftraggeber war die DG TREN.

SUPREME (Summary and Publication of Best Practices in Road Safety in the Member States) verfolgte die Fragestellung, welche Verkehrssicherheitsmaßnahmen sich bereits in der Umsetzung bewährt und ihre Wirksamkeit belegt hatten, um diese anderen Mitgliedsstaaten nahe zu legen. In den Bereichen Rehabilitation und Diagnostik wurden nur Maßnahmen mit der Bewertung „Good Practice“ (Effektivitätsdaten vollständig) und „Promising Practices“ (Effektivität NOCH nicht ausreichend untersucht) gefunden. Best Practice-Guidelines wurden erstellt, wobei insbesondere gleichzeitig mit der Implementierung einer Maßnahme die Forderung nach deren Evaluation empfohlen wird (WINKELBAUER et al., 2007).

Das breit angelegte Forschungsprojekt DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines, Auftraggeber DG TREN) untersuchte in sieben Arbeitspaketen die Einflüsse von Drogen,

Alkohol und Medikamenten auf die Verkehrssicherheit, um Vorschläge zur Vereinheitlichung von Grenzwerten und Richtlinien für den gesamten Problembereich zu generieren. Das internationale interdisziplinäre DRUID-Konsortium bestand aus 37 Forschungsinstituten in 19 Staaten unter der Gesamtkoordination der BAST. Nach vierjähriger Laufzeit (2006 –2010) wurden Forschungsberichte und Ergebnisse unter www.druid-project.eu publiziert.

Im Arbeitspaket 5 (Rehabilitation) wurden eine umfassende Übersicht über bestehende rehabilitative Maßnahmen geschaffen (Task 1) und wissenschaftliche Grundlagen für Empfehlungen zur harmonisierten Einführung erstellt (Task 2). Die Effektivitätsbetrachtungen in Task 1 setzten auf der ANDREA-Studie auf. DRUID erweiterte diese um den Betrachtungszeitraum von 1997 bis 2007. Insgesamt wurden 35 Legalbewährungsstudien sowie 25 Studien analysiert, welche (auch) andere Erfolgssindikatoren, wie Wissenszuwachs, Einstellungsänderungen, Konsumgewohnheiten etc. erfassten (BOETS et al. 2008, S. 146 f.).

An einer Befragung zur aktuellen Rehabilitationspraxis in Europa beteiligten sich insgesamt 47 Anbieter mit 87 dokumentierten Rehabilitationsprogrammen (davon 53 Alkohol-, 21 Drogenprogramme, 13 ohne zielgruppenspezifische Trennung) aus 12 europäischen Ländern (Belgien, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Italien, Niederlande, Österreich, Polen, Portugal, Schweden, Schweiz und Ungarn). Die folgenden Fragestellungen wurden in Task 2 unter dem Aspekt „Good Practice“ untersucht: Welche Veränderungsprozesse können durch Teilnahme an Fahrerrehabilitation beschrieben werden? Welche Rückfallindikatoren bestehen trotz Teilnahme? Welche Anforderungen können an das Qualitätsmanagement gestellt werden? Welche „Good Practice“-Kriterien können zur Verfügung gestellt werden? Zu welchem Grade werden die in DRUID elaborierten Standards für Driver-Rehabilitation-(DR)-Programme von angewandten Interventionen bereits heute erfüllt, und wo besteht Entwicklungspotenzial? Zu jeder Fragestellung erfolgte sowohl eine Literaturanalyse als auch eine empirische Erhebung und die Ergebnisse wurden diskutiert.

Zusammengefasst ermittelten die EU-Studien (ANDREA, SUPREME und DRUID) die in Tabelle 3.1 aufgeführten Kriterien für Interventionen, die einen positiven Einfluss auf die Einstellung und das Verhalten auffälliger Kraftfahrenden haben.

Bezug	Kriterium	ANDREA	SUPREME	DRUID
P	Zielgruppenspezifische Konzeption (z. B. Alkohol vs. andere Substanzen; Führerscheinneulinge vs. Fahrer nach Probezeit)	X	X	X
P	Unterschiedliche Intervention bei Missbrauch oder Abhängigkeit, bei Abhängigen suchtspezifische Rehabilitation		X	X
P	Einbezug gesundheitlicher Aspekte	X		
P	Kursleiterhandbuch schriftlich vorliegend, weiter zu entwickeln	X		X
P	Berücksichtigung des kulturellen und ethnischen Hintergrunds der TN, jedoch keine geschlechts- o. altersspezifischen Kurse		X	X
I	Interlock (Einbau einer elektronischen Wegfahrsperr, zusätzlich Teilnahme am Kurs für alkoholauffällige Fahrer)			X
KL	Soziale Kompetenz, Herstellung einer professionellen Arbeitsbeziehung insbesondere mit unfreiwilligen Klienten	X	X	
KL	Spezielle psychologische Grundqualifikation, Aus- und Weiterbildungspflicht, hohe Fachkompetenz	X	X	X
M	Psychologische und therapeutische Ansätze mit edukativen Elementen, Schwerpunkt auf Selbstreflexion statt auf Lehre	X	X	X
M	Anpassbare Programme sind besser als fixe Programme	X		
M	Die Methodik soll auf Verhaltensänderung abzielen		X	
Eck	Mehrwöchiger Kurszeitraum, Wirkungen zwischen den Sitzungen (Veränderung braucht Zeit)	X	X	
Eck	Gruppengröße ca. 10 Teilnehmer	X	X	
R	EU: normative Funktion, Gesetzgebung, QM, Harmonisierung			X
R	Interventionen als Teil eines verständlichen gesetzlich geregelten Maßnahmensystems, Teilnahme transparent und nachvollziehbar, kein Pech	X		X
R	Früher Zugang zu Interventionen nach Delikt		X	X
R	Diagnostik vor Intervention, Zugangs-, Ausschlusskriterien		X	X
R	Diagnostik nach Intervention für Hochrisikofahrer			X
R	Pflichtteilnahme, aber kein Ersatz für Fahrerlaubnisentziehung		X	
R	Qualitätssicherung/-kontrolle als staatliche Aufgabe, da die Allgemeinheit profitiert	X		X
R	Qualitätsmanagement-Standards bei Träger und Programm			X
R	Zulassung von Programmen	X		X
R	Unabhängigkeit der Träger und KL von staatlichen Autoritäten		X	X
R	Preise / Gebühren einheitliches Niveau		X	
R	Fahrerrehabilitation leistet Beitrag zum Gesundheitssystem (Public Health Care), fachliches Netzwerk zur Suchthilfe	X		X
Eva	Programmevaluation, Teilnehmer-Feedback, Prozess- und Rückfall-Evaluation	X	X	X
Eva	Einbezug Kostenwirksamkeit		X	

Abkürzungen
P= Programm, KL = Kursleiter, M = Methodik, Eck = Eckdaten, R = Rahmenbedingungen, Eva = Evaluation, I = Interlock (Alcolock), DR = Driver Rehabilitation, QM = Qualitätsmanagement

Zusammenfassung nach folgenden Quellen:
ANDREA: BARTL et al. 2002, S. 129; SUPREME (2007). Abschlussbericht Teil F3: Thematic Report: Rehabilitation and Diagnostics. S. 44. http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/publications/projectfiles/supreme_en.htm, gesehen am 01.11.10
DRUID: BUKASA et al. 2009, D 5.2.4, S. 26 ff.

Tab. 3.1: Kriterien der EU-Studien ANDREA, SUPREME und DRUID für Driver- Rehabilitations-(DR)-Programme (nach KOLLBACH, 2013)

Diese förderlichen Kriterien können in die Kategorien Programm, Kursleiter, Methodik, Eckdaten, Rahmenbedingungen, Evaluation, Alkohol-Interlock und Qualitätsmanagement eingeteilt werden (KOLLBACH, 2013, S. 87).

Mithilfe des im Rahmen von DRUID entwickelten Erhebungsinstruments DRET (Driver Rehabilitation Evaluation Tool; auszugsweise in Bild 4.1 dargestellt, BUKASA, BRAUN, WENNINGER, PANOSCH, KLIPP, ESCRIHUELA-BRANZ, BOETS, MEESMANN, ROESNER, KRAUS, GAITANIDOU & ASSAILLY, 2008) können die für Interventionsprogramme Verantwortlichen, beispielsweise Programmentwickler, Träger und politische Entscheider, Kursprogramme anhand der DRUID-Rehabilitationsstandards mithilfe eines Ampel-Systems bewerten (evaluieren) und so Anregungen für die Erarbeitung neuer oder für die Verbesserung bestehender Programme finden. DRET (BUKASA, BRAUN et al., 2008) wurde aus Literaturanalysen, aus den Ergebnissen der Träger- und Teilnehmerbefragungen und aus Expertengesprächen entwickelt. Dabei wurden unter anderem die in Tabelle 3.1 genannten Kriterien in DRET-S (System-, 11 Items) und DRET-P (Programm-, 17 Items) strukturiert und im Internet frei zur Verfügung gestellt (BUKASA, BRAUN et al, 2008).

DRET – S (Driver Rehabilitation Evaluation Tool – National System level, BUKASA, BRAUN et al, 2008) stellt die Einbindung von Rehabilitationsprogrammen in nationale Strukturen der Detektion, Verfolgung, Ahndung und Rehabilitation bei Alkohol- und Drogendelikten dar. DRET – P (Driver Rehabilitation Evaluation Tool – Single Programme level, BUKASA, BRAUN et al, 2008) erlaubt die Bewertung der Güte eines einzelnen Programms anhand der Forschungsergebnisse von DRUID. Bild 1 zeigt exemplarische Items aus DRET-S und DRET-P.

Mit der „Programm-Evaluation“ im engeren Sinne beschäftigen sich nur zwei der insgesamt 28 DRET-Items. Diese sind in Bild 1 ganz unten zu sehen. Bei 11 System-Items in DRET-S und 17 Programm-Items in DRET-P stellt damit die Programm-Evaluation nur eine kleine, aber wichtige Teilmenge der Gesamtbewertung dar.

Wenn man die Kriterien von DRET-S auf die deutschen §70-Kursprogramme anwendet, dann zeigt sich, dass ausnahmslos alle Kriterien erfüllt werden:

§70-Kursprogramme sind Maßnahmen im Rahmen eines gesetzlich geregelten nationalen Fahreignungsbewertungs- und Verkehrssicherheitssystems, das ein Punkte- und ein Begutachtungssystem beinhaltet. Bezeichnet sind die Zielgruppen, die Teilnahme- und Ausschlusskriterien, die Eckdaten sowie die Rechtsfolgen. Es gibt Regelungen zur Kursleiterqualifikation, zur Infrastruktur und zum Qualitätsmanagement des Trägers. Es existiert eine unabhängige Praxis zur Anerkennung und Überprüfung des Trägers.

Ebenso werden alle Kriterien von DRET-P von den §70-Kursprogrammen ausnahmslos erfüllt:

Die einer Kursteilnahme vorausgehende medizinisch-psychologische Begutachtung ermöglicht eine interdisziplinäre Diagnostik der Problemausprägung, wobei Substanzabhängigkeit ein Ausschlusskriterium darstellt. Es gibt zielgruppenspezifische Kursprogramme für alkohol- oder drogenauffällige Teilnehmer. Die Teilnahmebedingungen und Eckdaten sind verbindlich. Die psychologische Kursleiterqualifikation ist gesetzlich definiert. Die Kursprogramme sind auf wissenschaftlicher Basis begründet, definieren Kursziele und beinhalten die Elemente Selbstbeobachtung und -reflexion, Verhaltensänderung, Konfrontation und Diskussion im Rahmen eines offenen Gruppenklimas.

Auf die Programmevaluation im engeren Sinne beziehen sich die beiden letzten Items von DRET-P (s. Bild 3.1). Sie bezeichnen die Legalbewährung als wichtigstes Kriterium dieser Teilmenge der Gesamtbewertung. Die Vorlage von turnusgemäßen (Re-)Evaluationsstudien ist gesetzlich gefordert. Ebenso sind Teilnehmerbögen zu Rückmeldungen über die Kursdurchführung und über den Kursablauf vorgeschrieben. Diese sollen die Zufriedenheit und erreichte Veränderungen erfragen. Ferner stellen regelmäßige Evaluationsstudien ein Kernelement der Servicequalität dar und sollten veröffentlicht werden. Auch weiterführende Outcome- und Prozessevaluationen können Inhalte, Methoden, Beziehungsstrukturen und individuelle Veränderungen darstellen, um zur Qualitätssteigerung beizutragen.

Insgesamt führt die Anwendung von DRET-S und DRET-P auf die deutschen §70-Kurse zu dem Ergebnis, dass alle Kriterien, die einen Kurs wirksam machen, ausnahmslos erfüllt werden.

DRET – S Driver Rehabilitation Evaluation Tool – National System level		
Evaluation Scheme	Evaluation Content	DRUID WP5 Research Outcomes
LEGAL IMPLEMENTATION – GENERAL CONDITIONS		
<input type="radio"/> yes <input type="radio"/> partly <input type="radio"/> no <input type="radio"/> don't	DR measures are part of a comprehensive countermeasure system for DUI/DUID	Besides the DR systems itself this implies for instance: Regulations for measures of detection and prosecution of DUI/DUID offenders exist (e.g. mandatory roadside breath drug tests or other evidentiary methods). Central registry system of traffic offenders – including DUI/DUID – is installed in the country and supports that high risk offenders are detected. DR is an additional measure to other sanctions (e.g. driving license withdrawal) but does not replace them.
DRET – P Driver Rehabilitation Evaluation Tool – Single Programme level		
PROGRAMME CONTENTS		
<input type="radio"/> yes <input type="radio"/> partly <input type="radio"/> no <input type="radio"/> don't	Specification of aims	The aims of the DR programme are clearly defined and include the following as a minimum: Attitude and behavioural change to avoid re-offending (e.g. modification of substance consumption patterns); Strategies to avoid re-offending (e.g. development of alternative/new behaviour); Problem awareness regarding substance impaired driving; Basic knowledge (e.g. legal consequences, impairment effects of substances).
PROGRAMME EVALUATION		
<input type="radio"/> yes <input type="radio"/> partly <input type="radio"/> no <input type="radio"/> don't	Evaluation on the DR programme	Regular evaluation studies are a core element to steer service quality. The evaluation results should be available for the scientific community and the general public. Evaluation results trigger programme improvements.
<input type="radio"/> yes <input type="radio"/> partly <input type="radio"/> no <input type="radio"/> don't	Type of evaluation criteria	The most important road safety outcome criterion is recidivism rate. An average reduction rate of 45,5% was observed for European standard DR group intervention programmes. Overall participant feedback provides useful information about client satisfaction and achieved changes. Further outcome and process evaluation criteria can be related to content, method, trainer-participant relation, participant- participant relation, individual change.

Bild 3.2: Auszug aus DRET-S und DRET-P, Kriterienauswahl nach KOLLBACH, 2013

3.3 Kosten-Nutzen-Betrachtung der §70-Kurse

Träger von §70-Kursen haben das Privileg mit einer amtlichen Anerkennung am Markt aufzutreten und somit eine qualitätsgesicherte Maßnahme anbieten zu können. Die Darstellung der Qualität der Trägerorganisation kann sich über den Kursbereich hinaus auswirken: das Bürgen für Qualität überträgt sich aus Kundensicht auch auf das Angebot an-

derer Maßnahmen, die nicht durch § 70 und dessen Anlage 15 FeV geregelt sind (z. B. Maßnahmen zur Förderung der Fahreignung im Vorfeld einer MPU oder besondere Aufbaueminare nach § 36 FeV). Zudem ergibt sich für die Träger eine Ausbildungshöhe bzgl. der Zusatzqualifikation von verkehrspsychologisch tätigen Personen.

Im Zusammenhang mit der amtlichen Anerkennung muss allerdings berücksichtigt werden, dass die

Träger insgesamt erhebliche Kosten (z. B. Bezahlung des hoch qualifizierten Personals, Miete von Räumlichkeiten, Begutachtung durch die BAST, etc.) zu tragen haben. Vor dem Hintergrund kontinuierlich sinkender Teilnehmerzahlen (u. a., aber nicht nur, durch Wegfall der Kurse für verkehrrechtlich Auffällige) haben sich die Gesamtkosten durch eine Reihe von rechtlichen Änderungen, wie z. B. Verkürzung der Evaluationsfristen und Erhöhung der Anforderungen an den Qualifikationserhalt, im Lauf der Jahre deutlich erhöht. Der Erfolg der §70-Kurse ist mit Wiederauffälligkeitsraten von deutlich unter 10 % eindrucklich belegt. Deswegen sollten alle Maßnahmen, die bei einem generell rückläufigen Markt zu einer Erhöhung des Aufwands führen (z. B. Verkürzung der Re-Evaluierungsfrist, Erhöhung der Anforderungen zum Qualifikationserhalt usw.), unter fachlichen und Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten kritisch bewertet werden.

Die Analyse der jährlich veröffentlichten BAST-Statistiken zur MPU zeigt, dass sich die Anzahl der Kursfälle in den vergangenen 11 Jahren um gut zwei Drittel reduziert hat. Im Jahr 2015 betrug das Aufkommen an Kursteilnehmern nur noch 29 % des Aufkommens in 2003. Im Jahr 2003 wurden erstmals Drogenkurse ausgewiesen; die Anzahl der Kursfälle lag im Fall von 110.776 durchgeführten Begutachtungen bei knapp 20.000. Nach dem Wegfall der Kurse für Verkehrs- und Straftäter im Jahr 2011, einem erheblichen Rückgang der Begutachtungsanlässe „Alkohol“ und einer deutlich reduzierten Kursindikation im Begutachtungsprozess insgesamt ergeben sich für das Jahr 2015 noch 5.807 Kursfälle. Ein Fünftel davon sind Drogen-Kurszuweisungen (Tabelle 3.2).

Insgesamt ist eine Verbesserung der Rahmenbedingungen durch steigende Teilnehmerzahlen in der nächsten Zeit wohl nicht zu erwarten. Eine weitere Verschärfung der Rahmenbedingungen wäre aus ökonomischer Perspektive kaum zu tragen.

Dabei deckt das Angebot der §70-Kurse am Markt den Anspruch der Bürger auf eine kostengünstige, gleichzeitig qualitätsgesicherte, verhältnismäßige und wirksame Maßnahme, die flächendeckend angeboten wird, ab. Anstelle einer erneuten MPU werden durch die Teilnahme an einem §70-Kurs konkrete Hilfestellungen (was ist zu tun?) und Lösungsschritte (wenn Sie das gemacht haben, dann...) geboten, die für die Betroffenen und das Gesamtsystem vorteilhaft sind. Dadurch entsteht für die Betroffenen ein verhältnismäßiger, effektiver, bewährter und zielführender Weg zurück zur Fahrerlaubnis, da sie unbelastet von einer weiteren bevorstehenden Überprüfungsmaßnahme Veränderungen stabilisieren können und dies auch tun (Wirksamkeitsuntersuchungen, Befragungsergebnisse: > 90 % zufrieden (z. B. KLIPP, 2009)). Die Teilnahme am §70-Kurs eröffnet eine konkrete Perspektive und stärkt die Motivation, sich mit seinem Problemverhalten auseinanderzusetzen anstatt zu kapitulieren oder auf eine Verkehrsteilnahme mit fahrerlaubnisfreien Fahrzeugen, ggf. sogar auf ein Fahren ohne Fahrerlaubnis, bei unverändertem Problemverhalten, auszuweichen. Der Rückergang der Fahrerlaubnis kann sich dabei auch volkswirtschaftlich auswirken, da ein Vermittlungshemmnis beseitigt wird und Betroffene eher wieder voll dem Arbeitsmarkt zur Verfügung.

Aus Sicht der Gesellschaft und der Verkehrssicherheit ergibt sich somit ein Schutz vor ungeeigneten Fahrern bei gleichzeitiger Rehabilitationschance der betroffenen Personen. Die Wiederauffälligkeitsraten der Teilnehmenden übersteigen nicht das Maß der Rückfälligkeit von Fahrern mit einer positiven Begutachtung. Durch die Bereitstellung eines evaluierten Verfahrens ergibt sich ein Verbraucherschutz und der Gesetzgeber kann den Vertrauensgrundsatz und die Verhältnismäßigkeit der Mittel wahren.

Anlass der MPU	2003 Einführung von Drogenkursen				2010 Letztes Jahr mit Verkehrskursen				2015 Aktuelle Situation			
	Anzahl	Positiv in %	Kursfähig in %	Kursfälle	Anzahl	Positiv in %	Kursfähig in %	Kursfälle	Anzahl	Positiv in %	Kursfähig in %	Kursfälle
Alle Anlässe	110.776	45	15		101.596	53,6	11,4		91.276	58,9	6,4	
Kursfälle Alkohol				12.730				6.492				4.328
Kursfälle Drogen				1.140				1.822				1.369
Kursfälle Verkehr/Strafe				5.986				3.548				entfällt
Kursfälle gesamt				19.856				11.862				5.807

Tab. 3.2: Kurszuweisungen laut BAST-Statistiken 2003 – 2015

Zudem erleichtert die Möglichkeit der Kurszuweisung die gutachterliche Arbeit, weil in Grenzbereichen der Entscheidungsfindung eine bewährte und wirksame Ergänzung zur Verfügung steht, um Mängel noch aufzuarbeiten und zuverlässig die Voraussetzungen für eine zukünftige, unauffällige Verkehrsteilnahme zu schaffen. Anstelle einer Schwarz (negativ)-weiß(positiv)-Begutachtung wird ein differenzierteres Modell bewahrt, das den Begutachtungsrealitäten und den Bedürfnissen der Verkehrssicherheit und betroffenen Fahrer Rechnung trägt.

Für die Führerscheinstellen ergibt sich eine Vereinfachung des Behördenhandelns, weil die Arbeitsschritte im Falle einer erneuten Begutachtung (Anordnung, Begründung, Versand Unterlagen, Gutachtenprüfung usw.) entfallen. Es bedarf lediglich der formalen Zustimmung zur Kursteilnahme und finaler Bearbeitung des Antrags mit Neuerteilung der Fahrerlaubnis und Aushändigung des Führerscheins.

4 Stichprobentheoretische Überlegungen

4.1 Einleitung

Vor dem Hintergrund der Abwägung von Kosten und Nutzen der §70-Kurse stellt sich für die Erhebung und Analyse der Legalbewährung die Frage, wie viele Teilnehmerinnen und Teilnehmer eines Kurses für eine Evaluation herangezogen werden müssen. Dabei sind zwei Aspekte von besonderer Bedeutung:

- Die Entscheidung zwischen einer Vollerhebung (alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer) und einer Teilerhebung (nur eine Auswahl) und
- Im Fall einer Teilerhebung: die Wahl eines geeigneten Stichprobenverfahrens und einer geeigneten Stichprobengröße.

Daran lässt sich erkennen, dass neben pragmatischen Entscheidungen mit Blick auf die Durchführbarkeit und die damit verbundenen Kosten auch statistisch-methodische Aspekte Berücksichtigung finden müssen. Damit verbunden ist eine Kosten-Nutzen-Abwägung, die letztlich die Qualität und damit die Aussagekraft der Ergebnisse der Evaluationsstudien im Ergebnis nicht gefährden darf.

4.2 Voll- oder Teilerhebung

Vollerhebungen besitzen den Vorteil, dass die gesamte Verteilung der Merkmale ihrer Elemente bekannt ist. Im Gegensatz dazu weichen die Statistiken von Stichprobenuntersuchungen (Teilerhebungen) aufgrund unterschiedlicher Einflüsse vom wahren Wert eines Parameters ab (zum Überblick GROVES, 2009; KISH, 1995; WEISBERG, 2005).

Allerdings besitzen Vollerhebungen, neben anderen Aspekten (dazu u. a. BORTZ & DÖRING, 2016, S. 292), einen entscheidenden Nachteil. Die damit verbundenen Kosten steigen erheblich mit der Größe der Population. Stichprobenuntersuchungen sind demgegenüber weniger aufwendig, lassen sich schneller durchführen und auswerten und werden deshalb insbesondere aus forschungsökonomischen Gründen häufig präferiert (BORTZ & DÖRING, 2016, S. 294).

Für zukünftige Evaluationsstudien lässt sich die Empfehlung ableiten, dass Träger von §70-Kursen mit einer kleineren Anzahl an Teilnehmenden für Ihre Evaluation alle Personen heranziehen sollten. Träger mit größeren Teilnehmerzahlen sollten bei der bereits bestehenden Praxis der Teilerhebung bleiben.

4.3 Anforderungen an eine Stichprobe

Es existieren unterschiedliche Verfahren, um aus einer Grundgesamtheit eine Stichprobe an Fällen auszuwählen (zur Übersicht an Auswahlverfahren SCHNELL, HILL & ESSER, 1995, S. 256). Um im Anschluss daran von der Stichprobe anhand inferenzstatistischer Verfahren Aussagen über die Grundgesamtheit ableiten zu können, muss die Auswahl der Untersuchungseinheiten zufällig erfolgen. Das ist gegeben, wenn alle Untersuchungseinheiten einer definierten Grundgesamtheit eine angebbare, im Falle einer einfachen Zufallsauswahl die gleiche, Wahrscheinlichkeit (größer null) besitzen, in die Stichprobe zu gelangen.

Um in zukünftigen Evaluationsstudien die zufällige Auswahl zu gewährleisten, sollte deshalb eine vollständige Liste aller Teilnehmerinnen und Teilnehmer existieren, aus der im Anschluss im Sinne des Urnenmodells (u. a. BOSCH, 2011) eine zufällige Auswahl getroffen werden kann.

4.4 Ermittlung der Stichprobengröße

Das Portfolio der inferenzstatistischen Verfahren bietet auf der Grundlage der statistischen Theorie die Möglichkeit, den optimalen Umfang einer Stichprobe (Anzahl der Fälle) zu bestimmen.

Wie insbesondere COHEN (1988) zeigen konnte, stehen die vier Größen:

- Signifikanzniveau α („Fehler 1. Art“),
- Teststärke β („1 – Fehler 2. Art“),
- Effektstärke und
- Stichprobenumfang

derart in Beziehung, dass die Kenntnis drei dieser Aspekte genügt, um den Vierten zu ermitteln. Um den Stichprobenumfang zu bestimmen, müssen demnach das Signifikanzniveau, die Teststärke und die Effektstärke bekannt sein.

Für die Festlegung des Signifikanzniveaus, der Höhe der Teststärke und der Effektstärke zur Berechnung des optimalen Stichprobenumfangs existiert ein breiter Kanon an Literatur. Unter anderem in Abhängigkeit von der Fragestellung, dem Themengebiet und dem verwendeten statistischen Verfahren existieren zahlreiche Empfehlungen zur Anwendung dieser statistischen Größen.

Für allgemeinere Fragestellungen, zu denen die Berechnung des Stichprobenumfangs für Evaluationsstudien der §70-Kurse gezählt werden kann, existiert für das Signifikanzniveau und die Teststärke eine Empfehlung, die bereits breite Anwendung findet. Diese sieht ein α von 5 Prozent sowie ein β von 80 Prozent vor (zur Übersicht u. a. ELLIS, 2010).

Für die Bestimmung der Effektstärke können insbesondere Studien mit vergleichbarer Fragestellung und ähnlichem Erhebungsdesign herangezogen werden. Stehen derartige Informationen nicht zur Verfügung empfiehlt es sich, diese konservativ (d. h. unter Verwendung einer geringen Effektstärke) zu bestimmen.

Für die Evaluationsstudien lässt sich in Bezug auf das Signifikanzniveau sowie die Teststärke die ohnehin gängige Praxis anwenden. Die Auswirkung der Effektstärke wird in den noch folgenden Beispielen illustriert.

4.5 Verhältnis Größe der Grundgesamtheit und Stichprobenumfang

Bei dem überwiegenden Teil von Stichprobenziehungen in empirischen Studien handelt es sich aus stochastischer Perspektive um Ziehungen ohne Zurücklegen. Dieser Aspekt müsste bei der Berechnung der Stichprobenstatistiken als Endlichkeitskorrektur (Finite Population Correction) Berücksichtigung finden. Diese Korrektur kann entfallen, wenn der Auswahlsatz (die Größe der Stichprobe) weniger als 5 % der Grundgesamtheit ausmacht, da sich in diesem Fall nur noch marginale Auswirkungen auf die Ergebnisse ergeben (u. a. POLASEK, 1997, S. 58). Wird das Verhältnis überschritten (die Anzahl der Fälle in der Stichprobe betragen mehr als 5 % der Anzahl der Fälle der Grundgesamtheit) sollte die Endlichkeitskorrektur allerdings Berücksichtigung finden.

Für die meisten Träger wird mit Blick auf die Gesamtzahl der Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Endlichkeitskorrektur von Bedeutung sein. Sie sollte auch angewendet werden, da deren Berücksichtigung zu einer genaueren Schätzung führt (z. B. in Form kleinere Konfidenzintervalle) oder bei gleichbleibender Genauigkeit der Schätzung sich der Stichprobenumfang reduziert (u. a. RYAN, 2013).

$$\text{Finite Population Correction Factor} = \sqrt{\frac{N - n}{N - 1}}$$

4.6 Beispiele

Die folgenden Beispiele illustrieren die stichprobentheoretischen Überlegungen und stellen noch keine konkrete Berechnung optimaler Stichprobenumfänge dar. Sie beruhen auf den abgeleiteten Annahmen. Insbesondere die Auswirkung der Effektstärke (hier: Differenz zwischen der empirischen Rückfallquote und dem Grenzwert) kann damit deutlich gemacht werden.

Bei der Stichprobenziehung wird eine Zufallsauswahl vorausgesetzt. Das Signifikanzniveau α beträgt 5 Prozent, die Teststärke β 80 Prozent. Die Berechnung der Konfidenzintervalle (KI) erfolgt unter Beachtung der Endlichkeitskorrektur. Die Effektstärke wird in den folgenden Beispielen modifiziert, um die damit verbundenen Auswirkungen auf die Stichprobengröße zu illustrieren.

Bei den zwei folgenden Beispielen wird von einem Grenzwert von 10 Prozent ausgegangen. Es wird

nur die obere Grenze des Konfidenzintervalls (KIOG) (KI_OG) angegeben.⁶

$$KI_{OG} = p + z_{1-\frac{\alpha}{2}} \sqrt{\frac{p(1-p)}{n}} \sqrt{\frac{N-n}{N-1}}$$

p = Anteilswert

z = Wert der Teststatistik

N = Größe der Population

n = Größe der Stichprobe

1. Beispiel

Die empirische Rückfallquote beträgt 7,1; die Anzahl der Teilnehmerinnen und Teilnehmer beträgt $N = 1.000$.

Stichprobe (n)	KI _{OG}
400	9,1
350	9,3
250	9,9

2. Beispiel

Die empirische Rückfallquote beträgt 8,1; die Anzahl der Teilnehmerinnen und Teilnehmer beträgt $N = 1.000$.

Stichprobe (n)	KI _{OG}
900	8,7
700	9,3
460	9,9

Vergleicht man diese beiden Beispiele, wird die Auswirkung der Effektstärke sichtbar. Während im ersten Beispiel (größerer Effekt) bereits die Berücksichtigung von etwa 250 Personen genügen würde, um den Grenzwert (10) signifikant zu unterschreiten, werden aufgrund der geringeren Effektstärke dafür im zweiten Beispiel (geringerer Effekt) bereits 460 Personen benötigt.

Die Entscheidung der Stichprobengröße liegt bei den Trägern. Dabei ist die oben bereits angesprochen Kosten-Nutzen-Abwägung von großer Bedeutung. Eine sehr große Stichprobe führt zu einer genaueren Schätzung und in der Praxis dazu, dass

auch kleine Effekte (nur eine geringe Unterschreitung des Grenzwerts) signifikant werden. In diesem Fall ist der Indikator als erfüllt zu bewerten.

Eine sehr kleine Stichprobe zieht zwangsläufig eine ungenauere Schätzung nach sich und kann in der Praxis dazu führen, dass selbst deutliche Effekte (eine erhebliche Unterschreitung des Grenzwerts) nicht zu einem signifikanten Ergebnis führen. Hier müsste der Indikator als nicht erfüllt gelten.

5 Empfehlungen zur Datenerhebung

5.1 Kriterienauswahl Wirksamkeit

Als sinnvollste Indikatoren für eine Messung der Wirksamkeit werden Legalbewährungsdaten gesehen, da sie Aufschluss darüber geben, wie häufig Kursteilnehmende nach Abschluss des Kurses verkehrsrechtlich wieder in Erscheinung treten. Der Begriff Wirksamkeit ist allerdings zu diskutieren, da aus wissenschaftlicher Perspektive im Rahmen der vorliegenden quasi-experimentellen Untersuchungsdesigns Wirksamkeit methodisch nicht nachgewiesen werden kann, da es keine vergleichbare Kontrollgruppe gibt, die keinen Kurs durchläuft (HOFFMANN, 2001) und die Teilnehmer den Untersuchungsgruppen nicht randomisiert zugewiesen werden können. Empfohlen wird daher, die Begrifflichkeit in der Anlage 15 FeV entsprechend anzupassen, z. B. den Begriff Wirksamkeit durch den Begriff Erfolg zu ersetzen.

Bezüglich der Operationalisierung der Legalbewährung wurden verschiedene Indikatoren diskutiert und wie diese zu interpretieren sind. Ein Beispiel hierfür ist der Indikator „Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort“. In einigen Evaluationsstudien wurde dieser z. B. als erneute Alkoholauffälligkeit gewertet, in anderen nicht. Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort ist kein eindeutiger Indikator für eine Wiederauffälligkeit mit Alkohol oder Drogen und sollte dementsprechend in Zukunft auch nicht mehr als solcher bewertet werden. In künftigen Evaluationen sollten solche Verstöße zwar gesondert aufgeführt, aber nicht in die Wiederauffälligkeitsrate mit einberechnet werden.

So sollten als Indikatoren für eine Wiederauffälligkeit nur einschlägige Verstöße gewertet werden, d. h. nach Teilnahme an einem §70-Kurs für alko-

⁶ Zur Berechnung wurde die folgende Webseite verwendet: <https://select-statistics.co.uk/calculators/confidence-interval-calculator-population-proportion/>

holauffällige Kraftfahrende gilt nur eine Alkoholauffälligkeit und nach Teilnahme an einem §70-Kurs für drogenauffällige Kraftfahrende eine Drogenauffälligkeit als einschlägig. Im Umkehrschluss bedeutet das, dass eine Drogenauffälligkeit nach Teilnahme an einem Alkoholkurs bzw. eine Alkoholauffälligkeit nach Teilnahme an einem Drogenkurs nicht als einschlägige Wiederauffälligkeit gewertet werden soll. Hierfür müssen die Kursziele betrachtet werden: kontrolliertes Trinken bzw. stabile Alkoholabstinenz bei Alkoholkursen und stabile Drogenabstinenz bei Drogenkursen. In diesem Zusammenhang sind aber Auffälligkeiten außerhalb des Straßenverkehrs, z. B. Eintragungen wie Neigung zur Trunksucht bzw. Neigung zur Rauschgiftsucht, durchaus relevant, da sie belegen, dass das Kursziel nicht erreicht worden ist.

Als konkrete Kriterien der Legalbewährung werden vorgeschlagen:

Eintragungen gem. §§ 24a, 24c StVG, §§ 315c, 316, 323a StGB, und Eintragungen zur Neigung zur Trunk- bzw. Rauschgiftsucht, sofern sie einschlägig sind, d. h. für Alkoholkurse nur Eintragungen zu Alkohol und für Drogenkurse nur Eintragungen zu Drogen. Mit nicht einschlägigen Verstößen sollte umgegangen werden wie mit Eintragungen zum unerlaubten Entfernen vom Unfallort, d. h. solche Verstöße sind zwar gesondert aufzuführen, sind aber nicht in die Wiederauffälligkeitsrate mit einzurechnen.

Der Vorschlag der AG ist es, vorläufige und sofort vollziehbare Entziehungen nicht als einschlägige Verstöße zu werten. Diese werden zwar dem FAER übermittelt, sie stellen aber keine endgültige rechts- bzw. bestandskräftige Entscheidung dar. Sie können bspw. ausgesprochen werden, wenn dringende Gründe für die Annahme vorhanden sind, dass eine Entziehung nach § 69 StVG erfolgen wird (§ 111 a, Abs. 1 StPO). Eine Berücksichtigung führt prinzipiell zu einer Überschätzung der Wiederauffälligkeitsquote, da die Möglichkeit besteht, dass die endgültige Entscheidung keine Entziehung beinhaltet oder ein Gerichtsverfahren mit einem Freispruch endet, es also keinen einschlägigen Verstoß gab.

5.2 Datengrundlage für die Legalbewährung

Die zentralen Register des Kraftfahrt-Bundesamtes bilden die Datengrundlage für die Evaluation der

§70-Kurse. Zum einen lässt sich das auslösende Ereignis der Beobachtung einer Person, die Neuerteilung der Fahrerlaubnis, im FAER und im Zentralen Fahrerlaubnisregister (ZFER) identifizieren. Zum anderen bildet das FAER die zentrale Datengrundlage zur Beobachtung von Verkehrsauffälligkeiten und damit zur Analyse der Legalbewährung.

Das FAER enthält Entscheidungen zu Ordnungswidrigkeiten, Straftaten und Maßnahmen rund um die Fahreignung. Die Rahmenbedingungen des Registers, seine Funktion, Aufgaben und Inhalte sind im 4. Abschnitt des StVG (§§ 28 - 30c) sowie im 3. Abschnitt der FeV (§§ 59 - 64) festgehalten. Es werden die zur Beurteilung der Eignung und Befähigung von Personen zum Führen von Kraftfahrzeugen erforderlichen Daten gespeichert (§ 28 Absatz 2 StVG). Die Datenlieferanten sind Gerichte, Staatsanwaltschaften, die Behörden der Bußgeldstellen und die Fahrerlaubnisbehörden.

An das FAER werden ausschließlich die zur Erfüllung der administrativen Aufgaben notwendigen Daten übermittelt. Deshalb enthält das Register Informationen darüber, dass eine Neuerteilung einer Fahrerlaubnis stattgefunden hat. Anlass oder Auslöser (bspw. der Besuch eines §70-Kurses oder eine Begutachtung im Rahmen einer MPU) werden hingegen nicht erfasst.

In Anlage 13 zu § 40 FeV sind die Straftaten und Ordnungswidrigkeiten aufgeführt, die zu einer Eintragung im FAER führen. Entscheidend für eine Aufnahme in die Anlage ist die Feststellung eines direkten Einflusses auf die Verkehrssicherheit und eine gewisse Erheblichkeit (mindestens 60 Euro Bußgeld und ein Punkt oder negative Fahrerlaubnismaßnahme). Das bedeutet zugleich, dass nur ein Teil der Verkehrsverstöße im FAER erfasst werden und für die Analyse der Legalbewährung verwendet werden können (dazu KÜHNE und HUNDERTMARK, 2016, S. 4). Dieser Aspekt ist allerdings für die Evaluation der §70-Kurse unerheblich, da die im Rahmen der §70-Kursevaluationen zu beobachtenden Delikte allesamt registerpflichtig sind.

5.3 Stichprobenziehung und Datenschutz

Durch das Bundesdatenschutzgesetz (BDSG) ergeben sich Probleme bei der Stichprobenziehung. So dürfen im FAER nur Daten von Teilnehmern abgefragt werden, von denen eine Einverständnis-

erklärung vorliegt. Darüber hinaus obliegt es bislang vollständig den Trägern, gegenüber der datenerhebenden Institution (KBA) anzugeben, wessen Daten abgefragt werden. Prinzipiell ist es dadurch möglich, nur die Teilnehmenden von denen man eine positive Legalbewährung erwartet, hinsichtlich der Legalbewährung auszuwählen.

Dieses Problem könnte umgangen werden, wenn die Fahrerlaubnisbehörden den Mitteilungen zur Neuerteilung einer Fahrerlaubnis Codierungen/Schlüsselzahlen zu ggf. durchlaufenen Maßnahmen hinzufügen. Somit könnten potenzielle Betrugsmöglichkeiten umgangen und möglicherweise sogar jährliche Auswertungen durchgeführt werden. Der Detaillierungsgrad der Codierungen müsste diskutiert werden. Möglich wären Codierungen für Maßnahmenteilnahme (z. B. MPU positiv, Teilnahme §70-Kurs) oder sogar trägerbezogene Codierungen. Dadurch würden trägerbezogene Evaluationsstudien extrem vereinfacht. Dieses Verfahren ließe sich auch auf andere Maßnahmen, z. B. im Bereich Fahranfänger, übertragen. Trägerbezogene Mitteilungen wären jedoch im Gegensatz zu maßnahmenbezogenen Mitteilungen durch den hohen Detaillierungsgrad sehr komplex. In beiden Fällen wäre der Umstellungsaufwand in den Registern und bei den übermittelnden Behörden kostenintensiv, da erhebliche Softwareänderungen notwendig wären. Zudem entsprächen die Daten nicht mehr dem in Kapitel 5.2 dargestellten und rechtlich geregeltem Zweck des FAER (vgl. Abschnitt IV StVG). Ein Vorschlag für ein alternatives Vorgehen bei der Evaluation ist im Anhang dieses Berichts ausgeführt.

Grundsätzlich ist zumindest eine Rechtsgrundlage zur Übermittlung der Daten durch die Träger wünschenswert. Diese könnte ähnlich gestaltet werden wie die Regelungen zur Evaluation der Fahreignungsseminare (§ 4b Absatz 6 StVG). Um diese Rechtsgrundlage durch den Ordnungsgeber zu implementieren, müsste allerdings zunächst die Ermächtigungsgrundlage (§ 6 StVG) hierzu geschaffen werden.

Prinzipiell sind die Größe der Stichprobe und die Methode der Stichprobenziehung vor der Untersuchung, d. h. bei der Versuchsplanung, festzulegen. Bei kleineren Trägern wird eine Verpflichtung zu einer Vollerhebung aus zwei Rekrutierungsjahrgängen als sinnvoll angesehen. Bei größeren Trägern würde die Erhebung einer zufällig gezogenen Stichprobe aus zwei Rekrutierungsjahrgängen ausrei-

chen. Die Größe der Stichprobe sollte nicht unter 30 Probanden liegen. Die endgültige Größe soll aber dem Träger überlassen bleiben, wenn die zufällige Ziehung der Stichprobe gewährleistet ist. Aus inferenzstatistischen Gründen (siehe Kapitel 4) müsste es im Interesse des Trägers liegen, eine möglichst große Stichprobe in die Evaluation einzubeziehen. In jedem Fall sollten für eine Plausibilitätsprüfung und zur Erhöhung der Transparenz die tatsächlichen Teilnehmerzahlen der Rekrutierungsjahrgänge vom Träger ans KBA übermittelt werden.

5.4 Beobachtungsdauer und Wert zur Bewertung des Kurserfolgs

Die Festlegung eines Werts zur Bewertung des Kurserfolgs anhand der Rückfallhäufigkeiten wird als notwendig erachtet, um bei der Anerkennung von Kursprogrammen willkürliche Entscheidungen zu verhindern.

Hinsichtlich des Referenzwerts und sich daraus ergebenden Grenzwerts aus der KBA-Studie (KÜHNE & HUNDERTMARK, 2016) für die Drogenkurse muss angeführt werden, dass die Studie nur Personen beinhaltet, die bereits einen Fahrerlaubnisentzug hatten. Eine Differenzierung, ob diese Personen sich einer MPU unterzogen hatten oder ob sie einen §70-Kurs durchlaufen hatten oder nicht, konnte jedoch nicht erfolgen, da diese Daten nicht ans KBA übermittelt werden. In den Drogenkursen saßen in den Jahren 2006 und 2007 aber häufig auch Inhaber einer Fahrerlaubnis, was zu anderen Rückfallraten geführt haben könnte. Auch für die Alkoholkurse muss festgestellt werden, dass zum einen eine gewisse Anzahl von Inhabern am Kurs teilgenommen hatte (z. B. Auffälligkeit mit dem Fahrrad, 2-mal auffällig wg. § 24a StVG), zum anderen ein Gutteil der Neuerteilungen auf den Kreis der erstmals alkoholauffälligen Kraftfahrende entfallen ist, die i. d. R. keine MPU und damit auch keinen Kurs zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung absolviert hatten; auch in diesen Fällen ist der Einfluss auf die in der Studie ermittelten Referenz- bzw. Grenzwerte nicht zu klären.

Bislang galten Kurse als wirksam, wenn die Rückfallhäufigkeit des zu evaluierenden Kurses den Referenzwert von 18,8 % nicht signifikant überstieg. Rein statistisch gesehen wäre zur Beurteilung einer signifikanten Abweichung von Häufigkeiten die Berechnung eines Chi-Quadrat-Tests erforderlich. Diese Berechnung kann den zuständigen

Behördenmitarbeitern kaum zugemutet werden. Dementsprechend läuft man mit der Festlegung eines Referenzwerts immer Gefahr, dass die Signifikanz der Abweichung mit reinem Augenmaß bemessen wird. Der Vorteil von Grenzwerten gegenüber Referenzwerten liegt klar im fehlenden Ermessensspielraum. Wird ein Grenzwert festgelegt, erscheint die Beurteilung des Kurserfolgs deutlich einfacher.⁷ Die bisherigen Evaluationen im §70- Kursbereich für Alkohol und Drogenkurse haben gezeigt, dass der Referenzwert von 18,8 % deutlich unterschritten wird. Alle Evaluationen erzielten Werte unter 10 %. Auch die gemessenen Rückfallhäufigkeiten der Legalbewährungsstudie (siehe Kapitel 2) als Maßstab des Gesamtsystems (= alle Neuerteilungen) liegen für die Entziehungsgründe Alkohol und Drogen unter 10 %. Würde man den alten Referenzwert, wenn auch als Grenzwert, beibehalten, würde man in Kauf nehmen, dass sich der Erfolg der Kurse verschlechtert, sogar bis auf die doppelten Rückfallhäufigkeiten als bislang gemessen. Im Sinne des Erhalts des Erfolgs der Kurse kann man den alten Referenzwert also deutlich reduzieren. Somit wird von der AG befürwortet, einen Grenzwert von 10 % Rückfallhäufigkeit für Teilnehmer von §70-Alkohol- und Drogenkursen festzulegen. Das würde der Verbesserung der Kurse, d. h. die Reduzierung der Wiederauffälligkeiten von 18,8 % auf unter 10 %, Rechnung tragen. Auch müsste ein solchermaßen festgelegter Grenzwert nicht stetig neu durch das KBA berechnet werden.

Eine andere Methode zur Findung eines Werts wird im Anhang detailliert beschrieben. Sie könnte die Ziehung einer zufälligen, möglichst gepaarten Stichprobe aus dem Pool einer alten Stichprobe sein.⁸ Für neue Evaluationsstudien könne man auch eine Zufallsstichprobe aus der einschlägigen Vergleichsgruppe ziehen. Zur Vergleichbarkeit könnte man die Stichproben auch hinsichtlich Alter, Geschlecht und Region schichten und aus dem

Vergleichszeitraum ziehen, der zum Untersuchungszeitraum passt. Das erlaubt eine dynamische Anpassung der Referenz- bzw. Grenzwerte (z. B. hinsichtlich möglicher demografischer Einflüsse), und es könnte die Signifikanz der Abweichung geprüft werden. Eine solche Durchführung der Evaluation bietet die Möglichkeit, die Qualität der Kurse zu sichern und kontinuierlich zu prüfen. Gleichzeitig findet sie unter der Prämisse statt, dass sich die Kurse als wirksam erwiesen haben, da man zukünftig Kursteilnehmer mit Kursteilnehmern vergleicht und nicht mehr mit der Gesamtpopulation oder einer Kontrollgruppe der positiv Begutachteten.

Eine individuelle Beobachtungsdauer von drei Jahren, die mit dem Datum der Neuerteilung startet, hat sich bewährt. Bei Abfrage der Legalbewährung muss eine Verzugszeit von einem Jahr einberechnet werden. Abweichend vom bisher üblichen Vorgehen sollte eine Entziehung der Fahrerlaubnis nicht zum vorzeitigen Ende der Beobachtung führen. Hintergrund des bisherigen Vorgehens war die Annahme, dass Personen nach der Entziehung seltener am Verkehr teilnehmen. Ihre Exposition nimmt sicherlich ab, nichtsdestotrotz ist weiterhin eine Auffälligkeit möglich. Es kann ohne Fahrerlaubnis am Straßenverkehr teilgenommen werden, sowohl legal z. B. mit dem Fahrrad, als auch unerlaubterweise motorisiert. Zudem kann prinzipiell bei einer sehr früh im Beobachtungszeitraum entzogenen Fahrerlaubnis auch bereits wieder eine Neuerteilung erfolgt sein.

In Bild 5.1 ist das Problem der vorzeitigen Beendigung der Beobachtung und die daraus resultierende Ungleichbehandlung von einschlägigen Auffälligkeiten an zwei beispielhaften Fällen aufgezeigt. In Fall 1 gab es keine Entziehung während der Beobachtungszeit und die Person wird auffällig. Dieser Fall geht in die Wiederauffälligkeitsquote ein. Fall 2 wird die Fahrerlaubnis nach sechs Monaten entzogen. Diese Entziehung erfolgt aus einem nicht einschlägigen Grund, bspw. einer Straftat ohne Alkohol- oder Drogenbezug, seine Beobachtung endet vorzeitig. Sein einschlägiges kritisches Ereignis begeht er zum identischen Zeitpunkt wie Fall 1. Da seine Beobachtungszeit aber bereits vorher endete gilt er als bewährt und sein Fehlverhalten findet keinen Eingang in die Wiederauffälligkeitsquote. Durch das vorzeitige Beobachtungsende fände somit eine Überschätzung des tatsächlichen Kursenerfolgs statt.

⁷ Zwar ist auch hier eine inferenzstatistische Beurteilung erforderlich, sofern mit Stichprobendaten gearbeitet wird. Diese sollte dann allerdings Teil des Evaluationsberichts sein, der vom KBA erstellt wird (siehe Kapitel 6).

⁸ Hier entstünden zusätzliche Kosten. Je nach Durchführung könnte das Vorgehen auch aufgrund von Datenverlusten (Löschung aus Datenschutzgründen) unmöglich sein. Zudem ist noch nicht geklärt, ob diese Umwidmung der Daten erlaubt wäre.

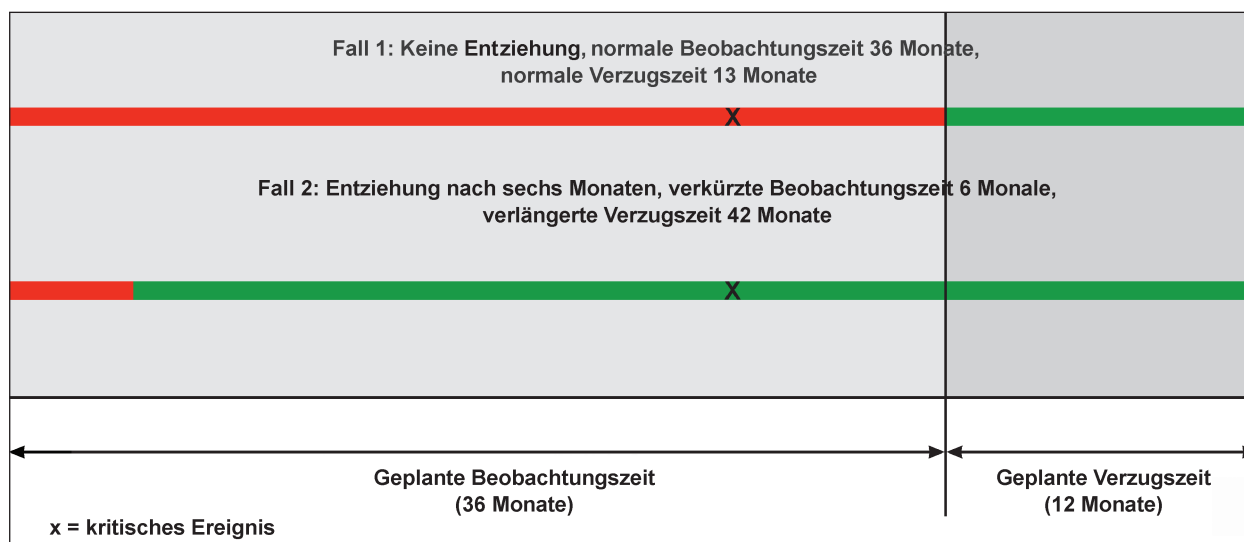


Bild 5.1: Fallbeispiel Entziehung

5.5 Zeitpunkte für Aktivitäten und Bearbeitungszeiten der Behörden

Tabelle 5.1 zeigt Details und Ergebnisse der aktuell gültigen Evaluationen der heute durchgeführten und anerkannten §70-Kursprogramme. Die Rückfallquote gibt den Prozentsatz von erneut auffällig gewordenen Kraftfahrenden im Zeitraum von drei

Jahren nach Neuerteilung der Fahrerlaubnis an (Legalbewährung).

Tabelle 5.2 zeigt die relevanten Handlungsschritte zur Re-Evaluation der anerkannten Kursprogramme bei den Trägern. Benannt werden die Aktivitäten zu definierten Zeitpunkten (Auftragsdefinition, Gegenstand der Evaluation, Datenlieferung und

Kursprogramm	IFT	IFT	IRaK	K 70	LEER	Plus 70	Schalk 70	Speed-02	GOOD	DRUGS
Träger	DEKRA Akademie GmbH	IFS GmbH	AFN e. V.	Impuls GmbH	Nordkurs GmbH & Co. KG	TÜV SÜD Pluspunkt GmbH	IDRAS GmbH	Nordkurs GmbH & Co. KG	IFS GmbH	AFN e. V., TÜV SÜD Pluspunkt GmbH
N Experimental-Gruppe (EG)	435	269	273	688	507	1.846	64	365	325	91
N Kontroll-Gruppe (KG)	1	1	1	1	1	1	1	245 ²		90 ³
Anteil Frauen	8 %	?	10 %	11 %	?	10 %	?	4 %	?	7 %
Kursteilnahme EG	2004/2005	2008/2009	2005/2006	2004/2007	2005	2006/2007	2006	2003/2005	2010/2011	1996-1998
Bewährungszeit (Monate)	36	±36	±36	36	36	±36	36	36	36	36
Abschluss	2009	2013	2010	2009	2010	2011	2011	2009	2016	2003
Rückfallquote EG	6,7 %	7,4 %	6,6 %	7,3 %	7,3 %	7,99 %	10,9 %	8,4 %	7,1%	8,8 %
Rückfallquote KG	1	1	1	1	1	1	1	5,0 % ²		21,1 % ³

¹ Referenzwert (BAST, 2002) 18,8 % ² MPU mit positivem Ergebnis ³ Neuerteilung der Fahrerlaubnis ohne Kursteilnahme

Tab. 5.1: Aktuelle Evaluationsergebnisse der anerkannten §70-Kurse, Stand 10/2016

-gewinnung, Evaluationskriterien, Ein- und Ausschlusskriterien, Selektionen, Umgang mit der Meldeverzugsproblematik, Durchführung, Auswertung und Ergebnislieferung), hier beispielhaft für IFT/DEKRA Akademie und Plus 70/TÜV SÜD Pluspunkt aufgezeigt. Für die anderen Kursprogramme ergeben sich die Fristen analog den Beispielen in folgenden Jahren:

- 2024: K70, Speed-02,
- 2025: LEER, IRaK,
- 2026: Plus 70, Schalk 70, GOOD,

- 2028: IFT (IFS),
- 2029: DRUGS.

Bei Behörden existieren hierbei keine festgelegten Bearbeitungszeiten im klassischen Sinne. Das Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) gibt nur einen allgemeinen Rahmen vor. Das Verwaltungsverfahren beginnt durch einen Antrag des Trägers gemäß § 70 Absatz 2 FeV auf Anerkennung des Trägers für seine Stellen, seine Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung und seine Kursleiter. Im § 70 FeV sind keine Vorgaben über Verfahrensfristen wie z. B. im Baurecht aufgeführt. Die nach Landes-

Kursprogramm	IFT (DEKRA Akademie)	Plus 70
Re-Evaluationsfrist gemäß amtlicher Anerkennung	30.11.2024	31.12.2026
Re-Evaluation via Bietergemeinschaft	ggf.	ggf.
Grundsatzentscheidung Bietergemeinschaft	06/2019	06/2019
Vertrag mit Auftragsumfang ¹	02/2020	02/2020 (oder 03/2022, falls keine Bietergemeinschaft)
Auftragskoordinierung		
N EG (Stichprobe aus Pool) ²	z. B. 350 – 400	?
Beginn Poolbildung, Einwilligungserklärungen (Kursstarts)	01.09.2018	10/2021
Ende Poolbildung (Kursende)	31.08.2019	09/2021
Übersendung TN-Daten	03/2020	04/2022
Verfahrenseinrichtung	04/2020	05/2022
Individuelle Beobachtungszeiträume starten	Erstes Kursende bis letztes Kursende +6 Monate ³ ; 09/2018 bis 29.2.2020	Erstes Kursende bis letztes Kursende + 6 Monate; 10/2020 bis 31.3.2022
Beobachtung 3 Jahre + 1 Jahr Überliegefrist endet	03/2023 bis 29.02.2024	04/2025
Datenaufbereitung und -analyse	03/2024	04/2026
Vorlage Abschlussbericht des KBA	30.05.2024	30.6.2026
Antrag auf Prüfung bei geeigneter Stelle	01.06.2024	1.7.2026
Antrag auf Verlängerung bei Anerkennungsbehörde	01.09.2024	1.10.2026
Erneuerte Anerkennung	31.11.2024	31.12.2026
Referenzwert (BAST, 2002)		18,8 %
Vorgeschlagener Grenzwert		10 %
<p>¹ Der Vertragsumfang kann beispielsweise umfassen: Ermittlung von statistischen Erfolgsindikatoren für einzelne Gruppen mit inferenzstatistischer Auswertung und wissenschaftlichem Untersuchungsbericht (Fragestellung, Auswertungskonzept, Durchführung, Ergebnisse, Bewertung) und Festlegung der Art der Auswertung: summative Re-Evaluation) und Erfolgskriterium: Legalbewährung gemäß FAER (Rückfallrisiko von Teilnehmenden innerhalb von 36 Monaten nach Neuerteilung der Fahrerlaubnis ohne KG).</p> <p>² Pool: üblicherweise alle Kursteilnehmer eines Jahres; aus diesem Pool wird vom KBA eine Stichprobe gezogen; je kleiner die Stichprobe, desto größer ist die Gefahr, dass die dann gültige gesetzliche Vorgabe überschritten werden könnte (Entscheidung über Stichprobengröße trifft der Träger). Erläuterung zu resultierendem Konfidenzintervall s. Kapitel 10 dieses Berichts.</p> <p>³ Beobachtungsstart ist das Datum der Neuerteilung. Um die Evaluationsdauer zu begrenzen gilt für die Neuerteilung eine Abschlussfrist von sechs Monaten</p>		

Tab. 5.2: Relevante Handlungsschritte der anerkannten Träger zur Re-Evaluationen der §70-Kursprogramme, Stand 10/2016

recht zuständige Erlaubnisbehörde muss jedoch gemäß § 22 VwVfG tätig werden. Eine konkrete Verfahrensdauer ist immer abhängig von der Vorlage entscheidungsrelevanter Unterlagen und Nachweise. Gemäß § 25 Absatz 2 VwVfG muss die Behörde mit dem Antragsteller erörtern, „welche Nachweise und Unterlagen von ihm zu erbringen sind und in welcher Weise das Verfahren beschleunigt werden kann. Soweit es der Verfahrensbeschleunigung dient, soll sie dem Antragsteller nach Eingang des Antrags unverzüglich Auskunft über die voraussichtliche Verfahrensdauer und die Vollständigkeit der Antragsunterlagen geben.“ Weitergehende Vorgaben zur Verfahrensdauer legt eine Behörde in der Regel durch eine Geschäftsordnung für sich selbst fest. Zunächst ist der Eingang des Antrags zu bestätigen. Die Behörde hat, wenn entscheidungsrelevante Unterlagen fehlen, eine Frist zu setzen, bis wann die fehlenden Unterlagen nachzureichen sind. Nach Überschreitung der Nachfrist kann die Behörde auch ohne die nachzureichenden Unterlagen abschließend entscheiden. Sind andere Behörden und Institutionen in den Entscheidungsprozess eingebunden, ist deren Bearbeitungszeit mit zu berücksichtigen.

Mit der Änderung durch die Zehnte Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 16. April 2014 müssen sämtliche, zu diesem Zeitpunkt tätigen Träger, ein Anpassungsverfahren gemäß § 72 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 i. V. m. § 76 Nr. 17 FeV an die neue Rechtsverordnung durchlaufen. Dies bedeutet auch, dass jeder Träger sich nach der bisherigen Auslegung der Zuständigkeiten der Be-

hörden in jedem Bundesland, in einigen mehrfach, anerkennen lassen muss. Die Rechtsprechung der letzten Jahre hat in anderen Sachgebieten ähnliche Auslegungen nicht bestätigt, sondern die Zuständigkeit für die Anerkennung von Trägern auf das gesamte Bundesgebiet festgestellt. Würden die Vollzugsbehörden des speziellen Fahrerlaubnisrechts der Länder dieser Auffassung folgen, müsste sich jeder Träger nur einmal, nämlich bei seiner Sitzbehörde anerkennen lassen. Dies würde insbesondere für den Träger eine erhebliche Vereinfachung bedeuten.

Mit der Zwölften Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom Sommer 2017 wurde für die geeignete unabhängige Stelle die jeweiligen Verfahren, hier Prüfung der Geeignetheit der §70-Kurse, in der „Richtlinie zur Bestätigung der Eignung der Testverfahren und -geräte und der Eignung der Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung“ (VkBf. 2017 VI S. 227) geregelt. Nach Nummer 1.1 der Richtlinie über die Bestätigung der Eignung der Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung ist das Bestätigungsverfahren durch die unabhängige Stelle innerhalb von drei Monaten nach Eingang der Antragsunterlagen abzuschließen.

Bild 5.2 zeigt beispielhaft einen Zeitstrahl vom Beginn einer Evaluation beim KBA bis zur Anerkennung eines Kursprogramms im Bundesland unter Berücksichtigung von möglichen Bearbeitungszeiten. Daraus ergibt sich, dass von der Projektplanung einer Evaluation bis zum Abschluss des Antrags auf Anerkennung gut sieben Jahre eingeplant werden müssen.

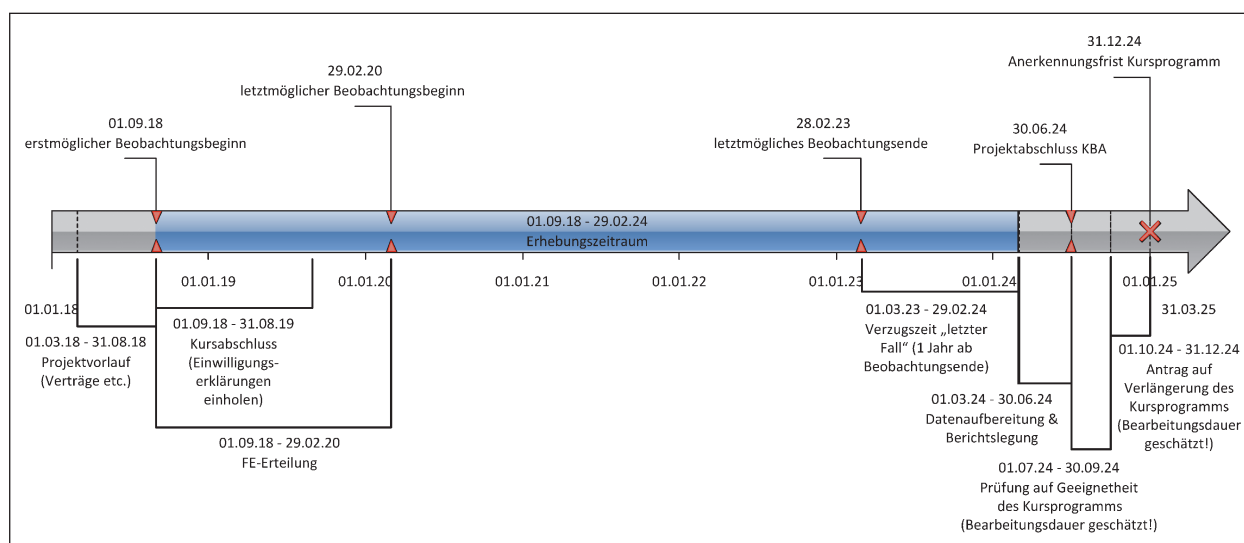


Bild 5.2: Beispiel eines Zeitstrahls von Beginn einer Evaluation bis zur amtlichen Anerkennung eines Kursprogramms in einem Bundesland

6 Konzept für die summative Evaluation von §70-Kursen

Nr.	Gegenstand	Anforderung, Vorgabe, Planung, Eingrenzung, Festlegung
1.	Auftrag	
1.1.	Auftraggeber	
1.2.	Bezug	
1.3.	Auftragsumfang	<input type="checkbox"/> Erhebung von Legalbewährungsdaten <input type="checkbox"/> Ermittlung statistischer Erfolgsindikatoren für einzelne Gruppen mit inferenzstatistischer Auswertung bei Stichproben <input type="checkbox"/> wissenschaftlicher Untersuchungsbericht (Fragestellung, Auswertungskonzept, Durchführung, Ergebnisse, Bewertung)
1.4.	Angestrebter Beginn der Auftragsbearbeitung	
2.	Gegenstand der Evaluation	
2.1.	Art der Maßnahme	Kurs zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung §70 FeV für verkehrsauffällige KraftfahrerInnen <input type="checkbox"/> Alkohol <input type="checkbox"/> Drogen
2.2.	Geltungsbereich	
2.3.	FAER-relevante Problemgruppen, getrennt nach „Fahrerlaubnis-Status“ und FAER-Tilgungs-Status“	<input type="checkbox"/> ProbandInnen mit Fahrerlaubnisentziehung (bzw. Aberkennung, Verzicht) <input type="checkbox"/> ProbandInnen ohne Fahrerlaubnisentziehung
2.4.	Erfolgskriterium (Näheres s. 4.)	Rückfallrisiko von TeilnehmerInnen innerhalb von 36 Monaten nach Neuerteilung.
3.	Datenlieferung/-gewinnung	
3.1.	Datenquelle	Der Auftraggeber benennt die zu untersuchenden Personen (Fälle) und teilt die für FAER-Abfragen nötigen Personen-Identifikationsangaben mit.
3.2.	Rekrutierungszeitraum für die in die Evaluation einzubeziehenden Fälle/Personen	Personen mit Abschluss der Maßnahme im Zeitraum zwischen dem _____ und dem _____
3.3.	Art der gelieferten Informationen	Einzelsätze jeweils mit <input type="checkbox"/> Personen-Identifikationsangaben <input type="checkbox"/> Bearbeitungsmerkmalen <input type="checkbox"/> Klassifikationsmerkmalen

Nr.	Gegenstand	Anforderung, Vorgabe, Planung, Eingrenzung, Festlegung
3.4.	Formatierung der Lieferung	EXCEL-Tabelle (Zeilen = Fälle, Spalten = Merkmale)
3.5.	Medium der Lieferung	E-Mail oder CD-ROM
3.6.	Personen-Identifikationsangaben für Register-Abfragen	Familienname, alle Vornamen, Geburtsname, Geburtsdatum, Geburtsort, zusätzlich Adresse des letzten Wohnorts (Straße, Hausnr., PLZ, Ort) als Kontrollmöglichkeit bei „Mehrfachtreffern“
3.7.	Bearbeitungsmerkmale (Hilfsmerkmale für die Bearbeitung)	Datum des Kursabschlusses
3.8.	Klassifikationsmerkmale (diese zählen zu den <i>unabhängigen Variablen</i> im Untersuchungsdesign; siehe 7.3)	<input type="checkbox"/> Geschlecht <input type="checkbox"/> Alter <input type="checkbox"/> Sonstiges: <hr/>
3.9.	Datenschutzmaßnahmen bei Lieferung der Daten ins KBA	Die (gezippten) Daten auf dem angelieferten Datenträger sind mit Passwortgeschützt. Unterzeichnete Einwilligungserklärungen der ProbandInnen werden dem KBA übermittelt
4.	Evaluationskriterien	
4.1.	Kritische Ereignisse im Sinne des Evaluationskriteriums (dies sind die <i>abhängigen Variablen</i> im Untersuchungsdesign)	Erneute einschlägige Eintragung im FAER (Einschlägig ist jeder Alkohol- bzw. Drogenverstoß sowie Entscheidungen aufgrund von Neigung zur Rauschmittel- oder Trunksucht, sofern die Entscheidung endgültig rechts- oder bestandskräftig ist).
4.2.	Erhebungszeitraum: Startpunkt, Art und Dauer	Startpunkt für alle Gruppen ab individuellem Datum <input type="checkbox"/> des Kursabschlusses (bei Personen ohne Entziehung der FE) <input type="checkbox"/> Neuerteilung (Bei Personen mit Entziehung der FE) Beobachtungszeit: 3 Jahre ab individuellem Beginn. Verzugszeit für kritische Ereignisse: zwölf Monate bei regulärer Beobachtungsdauer.
4.3.	Indikator/Kennziffer/ Maßseinheit	Quote wiederauffälliger Personen: Zahl der Personen mit mindestens einem kritischen Ereignis innerhalb von 3 Jahren nach Startdatum geteilt durch Zahl der Personen am Start.
4.4.	Erfolgsdefinition	Wiederauffälligkeitsquote maximal zehn Prozent (10,0 %). Bei Stichprobenuntersuchungen: Oberes Konfidenzintervall maximal zehn Prozent (10,0 %).
5.	Ein- und Ausschlusskriterien, Selektionen	
5.1.	Einschlusskriterien für Behandlungsfälle	<input type="checkbox"/> Alle nach Abschnitt 3 gemeldeten Personen mit verwertbaren Identifikationsangaben <input type="checkbox"/> Stichprobe (einfache Zufallsauswahl) i.H.v. ____ % der nach Abschnitt 3 gemeldeten Personen mit verwertbaren Identifikationsangaben
5.2.	Ausschlusskriterien für Behandlungsfälle (diese werden ermittelt und	<ul style="list-style-type: none"> • Person ist nicht im FAER registriert. • Neuerteilung der Fahrerlaubnis später als sechs Monate nach individuellem Kursende.

Nr.	Gegenstand	Anforderung, Vorgabe, Planung, Eingrenzung, Festlegung
	gezählt, bleiben aber in der weiteren Auswertung unberücksichtigt)	
5.3.	Ausschlusskriterien für Eintragungen (bleiben in der weiteren Auswertung unberücksichtigt)	<ul style="list-style-type: none"> • Eintragungen mit Tatzeit vor Beobachtungsbeginn. • Eintragungen mit Tatzeit nach Beobachtungsende.
5.4.	weitere Selektionskriterien	<hr/> <hr/>
6.	Durchführung	
6.1.	Anzahl und Zeitpunkte der FAER-Abfragen (abhängig von Fragestellung und Untersuchungsgruppe)	<hr/> <hr/> <hr/>
6.2.	Erfassungsumfang von Daten	Projektrelevante FAER-Eintragungen nach Beobachtungsbeginn
6.3.	Anzahl und Zeitpunkte der ZFER-Abfragen	1 Abfrage zum Projektstart 1 Abfrage im Projektverlauf (diese ist erforderlich, um zu erkennen, ob eine Person aufgrund einer zu spät erteilten Fahrerlaubnis auszuschließen ist)
7.	Auswertung	
7.1.	Abgeleitete (berechnete oder zugespielte) Merkmale	Aus dem Geburtsdatum wird das Alter in ganzen Jahren zum Zeitpunkt des Beobachtungsbeginns berechnet.
7.2.	Klassifikation	Verfahren der einfachen unverbundenen Kategorisierung: Es werden zu den Klassifikationsmerkmalen Geschlecht und Alter eindimensionale Häufigkeitsverteilungen ermittelt und dem Auftraggeber eine Kategorisierung vorgeschlagen. ¹ Die abschließende Zustimmung des Auftraggebers zur Kategorisierung des Alters wird eingeholt.
7.3.	Deskriptive Statistiken	Folgende Statistiken werden für jedes Klassifikationsmerkmal berechnet: <ul style="list-style-type: none"> • Absolute Häufigkeiten, • Anzahl der Personen mit einem oder mehreren kritischen Ereignissen innerhalb von drei Jahren nach Beobachtungsbeginn, • Wiederauffälligkeitsquote in Prozent.
7.4.	Inferenzstatistiken	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein
7.5.	Grafische Darstellungen	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein
¹ Im Falle einer möglichen Re-Identifizierung aufgrund der Kategorisierung hat das statistische Geheimnis Vorrang vor dem Informationsbedürfnis.		

Nr.	Gegenstand	Anforderung, Vorgabe, Planung, Eingrenzung, Festlegung
7.6.	Ergebnisbericht	Zwischenbericht: Excel-Datei mit kurzer methodischer Beschreibung sowie tabellarische Darstellung der Wiederauffälligkeitsquote aller Personen ggf. inkl. inferenzstatistischer Beurteilung Abschlussbericht: Wissenschaftlicher Untersuchungsbericht (ca. 5 – 10-seitiges Word-Dokument) mit methodischer Beschreibung sowie tabellarische Darstellung der Wiederauffälligkeitsquote aller Personen ggf. inkl. inferenzstatistischer Beurteilung und Auswertung der Klassifikationsmerkmale.
7.7.	Datenschutzmaßnahmen (zur Verhinderung einer De-Anonymisierung der rückgemeldeten Ergebnisdaten)	Für jedes Klassifikationsmerkmal und jede Kategorie ist sicher zu stellen, dass Daten zu mindestens drei Personen vorliegen und die Zahl der Auffälligen kleiner ist als die jeweilige Personenzahl. Sind N-1 oder mehr Personen in einer Gruppe auffällig, so wird nur ein unbestimmter Maximalwert mitgeteilt („100*(N-1)/n % oder mehr Personen“).
8.	Ergebnislieferung	
8.1.	Zeitpunkt der Lieferung	Zwischenbericht: Abschlussbericht: Datenlieferung:
8.2.	Medium der Lieferung	Zwischenbericht: Abschlussbericht: Datenlieferung:

7 Fazit

Als sinnvollste Indikatoren für eine Messung des Kurserfolgs werden Legalbewährungsdaten gesehen, da sie Aufschluss darüber geben, wie häufig Kursteilnehmende nach Abschluss des Kurses verkehrsrechtlich wieder in Erscheinung treten. So sollten als Indikatoren für eine Wiederauffälligkeit nur einschlägige Verstöße gewertet werden, d. h. nach Teilnahme an einem §70-Kurs für alkoholauffällige Kraftfahrende gilt nur eine Alkoholauffälligkeit und nach Teilnahme an einem §70-Kurs für drogenauffällige Kraftfahrende eine Drogenauffälligkeit als einschlägig. Im Umkehrschluss bedeutet das, dass eine Drogenauffälligkeit nach Teilnahme an einem Alkoholkurs bzw. eine Alkoholauffälligkeit nach Teilnahme an einem Drogenkurs nicht als einschlägige Wiederauffälligkeit gewertet werden soll. Als konkrete Kriterien der Legalbewährung werden Eintragungen gem. §§ 24a, 24c StVG, §§ 315c, 316, 323a StGB, und Eintragungen zur Neigung zur Trunk- bzw. Rauschgiftsucht, sofern sie einschlägig und rechtskräftig sind, vorgeschlagen.

Die zentralen Register des Kraftfahrt-Bundesamtes bilden die Datengrundlage für die Evaluation der §70-Kurse. Zum einen lässt sich das auslösende Ereignis der Beobachtung einer Person, die Neuerteilung der Fahrerlaubnis, im FAER und im Zentralen Fahrerlaubnisregister (ZFER) identifizieren. Zum anderen bildet das FAER die zentrale Datengrundlage zur Beobachtung von Verkehrsauffälligkeiten und damit zur Analyse der Legalbewährung. Mit nicht einschlägigen Verstößen sollte umgegangen werden wie mit Eintragungen z. B. zum unerlaubten Entfernen vom Unfallort, d. h. solche Verstöße sind zwar gesondert aufzuführen, sind aber nicht in die Wiederauffälligkeitsrate mit einzuberechnen.

Durch das Bundesdatenschutzgesetz (BDSG) ergeben sich Probleme bei der Stichprobenziehung. So dürfen im FAER nur Daten von Teilnehmern abgefragt werden, von denen eine Einverständniserklärung vorliegt. Darüber hinaus obliegt es bislang vollständig den Trägern, gegenüber der datenerhebenden Institution (KBA) anzugeben, wessen

Daten abgefragt werden. Dieses Problem könnte umgangen werden, wenn die Fahrerlaubnisbehörden den Mitteilungen zur Neuerteilung einer Fahrerlaubnis Codierungen/Schlüsselzahlen zu ggf. durchlaufenen Maßnahmen hinzufügen. Der Umsetzungsaufwand in den Registern und bei den übermittelnden Behörden wäre allerdings kostenintensiv, da erhebliche Softwareänderungen notwendig wären. Zudem entsprächen die Daten nicht mehr dem rechtlich geregelten Zweck des FAER (vgl. Abschnitt IV StVG). Grundsätzlich ist zur Lösung des Problems zumindest eine Rechtsgrundlage zur Übermittlung der Daten durch die Träger wünschenswert. Diese könnte ähnlich gestaltet werden wie die Regelungen zur Evaluation der Fahreignungsseminare (§ 4b Absatz 6 StVG).

Prinzipiell sind die Größe der Stichprobe und die Methode der Stichprobenziehung vor der Untersuchung, d. h. bei der Versuchsplanung, festzulegen. Bei kleineren Trägern wird eine Verpflichtung zu einer Vollerhebung aus zwei Rekrutierungsjahrgängen als sinnvoll angesehen. Bei größeren Trägern würde die Erhebung einer zufällig gezogenen Stichprobe aus zwei Rekrutierungsjahrgängen ausreichen.

Die Festlegung eines Werts zur Bewertung des Kurserfolgs anhand der Rückfallhäufigkeiten wird als notwendig erachtet, um bei der Anerkennung von Kursprogrammen willkürliche Entscheidungen zu verhindern. Bislang galten Kurse als wirksam, wenn die Rückfallhäufigkeit des zu evaluierenden Kurses den Referenzwert von 18,8 % nicht signifikant überstieg. Rein statistisch gesehen ist zur Beurteilung einer signifikanten Abweichung von Häufigkeiten die Berechnung eines Chi-Quadrat-Tests erforderlich. Der Vorteil von Grenzwerten gegenüber Referenzwerten liegt klar im fehlenden Ermessensspielraum. Wird ein Grenzwert festgelegt, erscheint die Beurteilung des Kurserfolgs deutlich einfacher.⁹ Die bisherigen Evaluationen im §70-Kursbereich für Alkohol und Drogenkurse haben gezeigt, dass der Referenzwert von 18,8 % deutlich unterschritten wird. Alle Evaluationen erzielten Werte unter 10 %. Auch die gemessenen Rückfallhäufigkeiten der Legalbewährungsstudie (Kapitel 2) als Maßstab des Gesamtsystems (= alle Neuerteilungen) liegen für die Entziehungsgründe Alkohol und

Drogen unter 10 %. Würde man den alten Referenzwert, wenn auch als Grenzwert, beibehalten, würde man in Kauf nehmen, dass sich der Erfolg der Kurse verschlechtert, sogar bis auf die doppelten Rückfallhäufigkeiten als bislang gemessen. Im Sinne des Erhalts des Erfolgs der Kurse kann man den alten Referenzwert also deutlich reduzieren. Somit wird von der AG befürwortet, einen Grenzwert von 10 % Rückfallhäufigkeit für Teilnehmer von §70-Alkohol- und Drogenkursen festzulegen. Das würde der Verbesserung der Kurse, d. h. die Reduzierung der Wiederauffälligkeiten von 18,8 % auf unter 10 %, Rechnung tragen.

Eine individuelle Beobachtungsdauer von drei Jahren, die mit dem Datum der Neuerteilung startet, hat sich bewährt. Bei Abfrage der Legalbewährung muss eine Verzugszeit von einem Jahr einberechnet werden. Abweichend vom bisher üblichen Vorgehen sollte eine Entziehung der Fahrerlaubnis nicht zum vorzeitigen Ende der Beobachtung führen. Hintergrund des bisherigen Vorgehens war die Annahme, dass Personen nach der Entziehung seltener am Verkehr teilnehmen. Ihre Exposition nimmt sicherlich ab, nichtsdestotrotz ist weiterhin eine Auffälligkeit möglich.

Beispielhaft wurde ein Zeitstrahl vom Beginn einer Evaluation beim KBA bis zur Anerkennung eines Kursprogramms im Bundesland unter Berücksichtigung von möglichen Bearbeitungszeiten erstellt. Daraus ergibt sich, dass von der Projektplanung einer Evaluation bis zum Abschluss des Antrags auf Anerkennung gut sieben Jahre eingeplant werden müssen.

Es wird vorgeschlagen, die durch die Arbeitsgruppe vorgeschlagenen Empfehlungen verbindlich für die Evaluation von Maßnahmen im rechtlich geregelten Bereich festzulegen:

- Kriterium: einschlägige Wiederauffälligkeit;
- Datengrundlagen: ZFER und FAER;
- Stichprobenziehung (grundsätzlich vor der Untersuchung festzulegen):
 - bei kleineren Trägern: Vollerhebung aus zwei Rekrutierungsjahrgängen,
 - bei größeren Trägern: zufällig gezogene Stichprobe aus zwei Rekrutierungsjahrgängen;

⁹ Zwar ist auch hier eine inferenzstatistische Beurteilung erforderlich, sofern mit Stichprobendaten gearbeitet wird. Diese sollte dann allerdings Teil des Evaluationsberichts sein, der vom KBA erstellt wird (siehe Kapitel 6).

- Beobachtungsdauer:
drei Jahre mit Datum der Neuerteilung;
- Grenzwert zur Bewertung des Kurserfolgs:
10 %;
- Dauer des gesamten Untersuchungszeitraums,
einschließlich Versuchsplanung:
mindestens sieben Jahre.

Diese Empfehlungen betreffen in diesem Fall die Evaluation der Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung nach § 70 FeV. Zukünftig wäre vorstellbar, die gleichen Anforderungen für weitere Maßnahmen im rechtlich geregelten Bereich, z. B. psychologische Begleitmaßnahmen zu einer Anwendung von Alkohol-Interlocks, zu definieren. Je nach rechtlicher Ausgestaltung solcher Maßnahmen, z. B. hinsichtlich der Neuerteilung einer Fahrerlaubnis, müssten die Anforderungen geringfügig angepasst werden.

8 Anhang

Vorschlag für ein alternatives Vorgehen zur Evaluation des Kurserfolgs

Es stellt sich die Frage, wie der Erfolg der §70-Kurse in einem praktikablen Rahmen so gemessen werden kann, dass auf der Grundlage valider Daten Rückschlüsse auf den Erfolg der Kurse gezogen werden können. Und wie kann es dabei gelingen, den gesamten Prozess noch stärker als bisher schon auf die übergeordnete Evaluationsdimension „Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit“ auszurichten? Welche Daten müssen zu diesem Zweck erhoben und wie müssen sie verarbeitet werden? Wie sollen die Ergebnisse bewertet werden, damit eine valide und faire Aussage zum Erfolgsbeitrag der Kurse getroffen werden kann?

Annahme: Der Erfolgsbeitrag der Teilnahme an Kursen zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung lässt sich über die Kraftfahreignung der Teilnehmenden nach der Maßnahme messen. Eine Wiederauffälligkeit im Anschluss an die Wiederherstellung der Kraftfahreignung kann als Indikator für eine misslungene Wiederherstellung interpretiert werden. Auf den Erfolg einer Maßnahme lässt sich deshalb indirekt dadurch schließen, dass die Teilnehmenden in einem angemessenen langen Zeitraum nach Wiedererteilung der Fahrerlaubnis nicht einschlägig auffällig werden.

Datenerhebung und Datenverarbeitung

Um Aussagen zum Erfolgsbeitrag bei Wiederherstellung der Kraftfahreignung durch die Kursteilnahme treffen zu können, ist es notwendig, dass die Daten aller Verkehrsteilnehmenden¹⁰, deren Kraftfahreignung als wiederhergestellt angesehen worden ist, systematisch erfasst und zum Zweck der Datenverarbeitung, Datenauswertung und Bewertung miteinander verknüpft werden. Dies würde also Kursteilnehmende, aber auch Personen mit positiver MPU oder sogar ohne jegliche Maßnahme nach Ablauf der Sperrfrist betreffen¹¹. Folgendes Vorgehen kommt dabei unter statistischen als auch unter praktikabel-ökonomischen Gesichtspunkten infrage.

Damit eine geeignete Institution valide Berechnungen zum Zusammenhang zwischen Kursteilnahme und Wiederauffälligkeit der §70-Teilnehmenden vornehmen kann, wäre eine automatisierte Vollerhebung der Daten aller betreffenden Personen nötig.

Zusätzlich müssten, um das Verfahren in seiner Gültigkeit abzusichern, fortlaufend folgende Daten zu wissenschaftlichen Zwecken erhoben werden¹²:

- alle Teilnehmenden an §70-Kursen (jeweils Alkohol oder Drogen) mit Zeitpunkten der Maßnahmen und Erteilungen sowie
- zur analogen Überprüfung der Prognosegüte: alle Fahrerlaubnisinhaber nach Neuerteilung der Fahrerlaubnis infolge einer positiven Medizinisch-psychologischen Untersuchung (MPU) mit Untersuchungsanlass Alkohol oder Drogen und
- in Verbindung mit den unten stehenden soziodemografischen Kontroll-Variablen.

Mithilfe einer solchen Datenbank wäre es möglich, wissenschaftliche Datenauswertungen zum Erfolgsbeitrag der §70-Kurse bei Neuerteilungen der Fahrerlaubnis vorzunehmen.

¹⁰ Wenn die Erfassung unvollständig oder abhängig davon ist, ob die Teilnehmenden ihr Einverständnis erteilen oder davon, welche Daten von den Kursanbietern zum Zweck der Berechnungen gemeldet werden, ist das gesamte Vorgehen verzerrt und führt zu invaliden Ergebnissen.

¹¹ Da Personen ohne Maßnahme vor Neuerteilung der Fahrerlaubnis allerdings nicht von irgendeinem Träger erfasst wird und im KBA nicht registriert wird, ob eine Maßnahme durchlaufen wurde, bleibt diese Gruppe in der Betrachtung aus erfassungstechnischen Gründen außen vor.

¹² An dieser Stelle bleibt ungeklärt, welche Stelle diese Daten erhebt und weiter verarbeitet.

Einbeziehung von Kontrollvariablen zur Sicherung der Validität

Um die Ergebnisse der Berechnungen möglichst zweifelsfrei und fair bewerten zu können, müssen mindestens die folgenden soziodemografischen Variablen fallbezogen und über Personen-IDs kodiert, miterfasst werden:

- Kursteilnahme Alkohol oder Drogen (analog zu den spezifischen Kursinhalten),
- Anlass der MPU,
- Zeitpunkt der Kursteilnahme bzw. Neuerteilung,
- Geschlecht,
- Altersgruppe,
- Einwohnerdichte des Wohnorts (Meldeadresse),¹³
- höchster Bildungsabschluss,¹⁴
- ab dem Zeitpunkt der Wiedererteilung: fortlaufende Meldung von Wiederauffälligkeiten der Teilnehmenden über den gesamten Beobachtungszeitraum von drei Jahren.

Um Berechnungen zum Zusammenhang zwischen Maßnahmen zur Wiederherstellung der Krafftahreignung und tatsächlicher Krafftahreignung, gemessen an der Rate von Wiederauffälligkeiten trotz Teilnahme an §70-Kursen bzw. an einer MPU überhaupt zu ermöglichen, müssen ab dem Zeitpunkt der Meldung nach Neuerteilung der Fahrerlaubnis fortlaufend fallbezogen einschlägige Wiederauffälligkeiten zum Zweck der wissenschaftlichen Auswertung gemeldet werden.

Auf der Grundlage einer solchen Datenstruktur können wiederauffälligkeitsbezogene Risiko-Kennzahlen zum Erfolgsbeitrag der §70-Kurse bei der Wiederherstellung der Fahreignung sowie der MPU zum Zweck der Bewertung berechnet werden.

¹³ Diese Variable sollte erfasst werden, um Verzerrungen wegen sozialräumlicher Einflussgrößen zu minimieren

¹⁴ Als Indikator für den sozioökonomischen Status, eine der wichtigsten Kontrollvariablen sozialwissenschaftlicher Forschung, der in bisherigen Legalbewährungsstudien keine Berücksichtigung fand.

Datenspeicherung

Es stellt sich die Frage, wie die in Vollerhebung erfassten fallbezogenen Daten Kursanbieter-spezifisch zum Zweck der Evaluierung des Erfolgs von Kursen über Vergleichszahlen berechnet werden können, sodass auf deren Grundlage eine Bewertung des spezifischen Kurserfolgs vorgenommen werden kann.

Mit der oben vorgeschlagenen Datenerfassung ergäbe sich ein Bild, das in Tabelle A1 gezeigt wird.

Beispielhaft kann dann jedem Anbieter, dem seine Teilnehmenden zuzuordnen sind, ab dem Zeitpunkt der Wiedererteilung der Fahrerlaubnis die in Tabelle A2 dargestellte Datenstruktur zugeordnet werden (siehe Tabelle A2).

Über diese oder eine analoge Verknüpfungsroutine wäre es möglich, folgende Abfragen durchzuführen:

„1AK“ – WA und „1AK“ – G/A/E/HB.

Damit lassen sich den inhaltspezifischen, anbieterbezogenen §70-Kursangeboten, die Raten Wie-

Neuerteilung nach §70-Kursteilnahme		Neuerteilung nach MPU nach Anlass	
Alkohol	Drogen	Alkohol	Drogen
Gruppe 1A	Gruppe 1D	Gruppe 2A	Gruppe 2D
Kurskonzept 1A - Anbieter 1A _x ...	Kurskonzept 1D - Anbieter 1D _x ...	-- ¹	--

¹ Auch hier wäre es möglich, eine Kodierung der Träger vorzunehmen

Tab. A1: Vorgeschlagene Matrix zur Datenerfassung

Gruppe 1A (Beispiel)	
1A _K [Kursart Alkohol; §70-Kursteilnahme bei Anbieter K] → 1A _K -ID [Verknüpfung von Kursart, Kursteilnahme bei Anbieter K mit anonymisierender personenbezogener Identifikationsnummer]	
+ ID-Verknüpfung mit soziodemografischen Variablen [ID-G/A/E/HB]	
+ ID-Verknüpfung mit einschlägiger Wiederauffälligkeit [ID-WA]	
1AK-ID	Geschlecht
	Altersgruppe
	Meldeadresse
	Höchster Bildungsabschluss
	Wiederauffälligkeiten über einen festzulegenden Zeitraum

Tab. A2: Vorgeschlagene Datenstruktur

derauffälliger über einen definierten Zeitraum ab Wiedererteilung der Fahrerlaubnis zuordnen, wobei über eine indirekte Verknüpfung der IDs mit den soziodemografischen Kontrollvariablen die Gültigkeit der Berechnungen über die Kontrolle ergebnisverzerrender Einflussgrößen sichergestellt wird.

Gleichzeitig entsteht eine Datenbank, die alle genannten Variablen systematisch und vollständig zum Zweck wissenschaftlicher Auswertungen miteinander verknüpft.

Diese Vorgehensweise erlaubt erstmalig, fortlaufende wissenschaftliche Analysen zur Qualitätssicherung des Gesamtprozesses vorzunehmen.

Gegebenenfalls lassen sich besonders erfolgreiche Konzepte über anbieterbezogene qualitative Analysen identifizieren und in den kontinuierlichen Verbesserungsprozess einspeisen.

Dass die Kursanbieter an einer kontinuierlichen Verbesserung des Erfolgs ihrer Angebote, ausgedrückt über die Verringerung der Wiederauffälligkeitsraten ihrer Teilnehmenden (bzw. des Risikos, das von den Teilnehmenden für den Straßenverkehr ausgeht), interessiert sind, kann selbstverständlich vorausgesetzt werden.

Für die BAST erhöht sich innerhalb dieses Prozesses die Qualitätssicherung über die Ausformulierung der Evaluationsanforderungen im Hinblick auf besonders wirksame §70-Maßnahmenelemente unter direkter Bezugnahme auf die Dimension Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit.

Datenauswertung

Wie kann eine mathematisch hinreichend genaue Vergleichsberechnung erfolgen, deren Ergebnisse es erlauben, den Erfolg von §70-Kursen zu bewerten und die Prognosegüte von MPU-Gutachten einzuschätzen?

Wenn das oben vorgeschlagene Schwellenmodell Anwendung findet, um die Wiederauffälligkeit zu definieren, entstehen über die skizzierten Datenbankbestandteile

„1A_K – WA“ und „1A_K – G/A/E/HB“

folgende Vergleichs-Berechnungsmöglichkeiten zur Einschätzung des Erfolgs spezieller anbieterbezogener Kursangebote:

-

• Beispiel

Anbieter K hat auf der Grundlage der Bewertung seiner eingereichten Unterlagen zur Anerkennung eines §70-Kurses und erteilter Kurs-Anerkennung in einem Zeitraum von 2 Jahren 50 Teilnehmende¹⁵ geschult, den Teilnehmenden wurde anschließend die Krafftfahreignung bestätigt, die Neuerteilung der Fahrerlaubnis ist erfolgt.

Nach drei Jahren muss der Anbieter nachweisen, dass seine Kursteilnehmenden (bezogen auf das spezifische Kurskonzept) nicht statistisch bedeutsam häufiger wieder auffällig geworden sind, also die Verkehrssicherheit gefährdet haben, als eine vergleichbare zufällige Stichprobe Kursteilnehmenden der jeweiligen Vergleichsgruppe (Alkohol, Drogen).

Auf der Grundlage der Datenbankstruktur zieht die geeignete Institution dazu eine Vergleichsstichprobe geschichtet (stratifiziert) zufällig aus dem Gesamt-Pool aller erfassten §70-Maßnahmen-Teilnehmenden (ohne die Teilnehmenden des infrage stehenden Kurskonzepts) so, dass die zu evaluierende Anbieter-Stichprobe und die Vergleichsstichprobe möglichst proportional sind im Hinblick auf folgende Teilnehmenden-Kontrollvariablen: Zeitraum der Maßnahme, Geschlecht, Altersgruppe, Bevölkerungsdichte des Wohnorts.¹⁶

Anschließend werden das relative Risiko¹⁷ des Auftretens einer Wiederauffälligkeit nach Neuerteilung

¹⁵Hilfsweise sollte die Mindestanzahl Teilnehmender eines zu evaluierenden Kurskonzepts auf eine Größe von $N > 30$ entsprechend dem zentralen Grenzwerttheorem festgesetzt werden. Zum zentralen Grenzwerttheorem bei der Analyse kleiner Stichproben siehe z. B. BORTZ & LIENERT (2013)

¹⁶Zum Vorgehen beim Ziehen von stratifizierten (geschichteten) Zufallsstichproben HEERINGA et al. (2010). Siehe dazu auch BORTZ & DÖRING (2002): „Für eine geschichtete Stichprobe wird die Population hinsichtlich relevanter Hintergrundvariablen in möglichst homogene Subgruppen (Schichten bzw. Teillisten der gesamten Populationsliste) eingeteilt (z. B. Personen derselben Alters- oder Berufsgruppe). Aus diesen Schichten werden dann jeweils Zufallsstichproben gezogen, die vom Umfang her die prozentualen Anteile der Merkmalsverteilung in der Population widerspiegeln können (proportional geschichtete Stichprobe). Wenn bekannt ist, welche Hintergrundvariablen für die untersuchten Variablen relevant sind und die Populationsliste in die entsprechenden Teillisten (Schichten, Strata) gegliedert werden kann, führt die geschichtete Stichprobe zu genaueren Parameterschätzungen als die einfache Zufallsstichprobe; vgl. Klumpenstichprobe.“

¹⁷Zum Relativen Risiko als Maß der deskriptiven Statistik siehe z. B. EGGER & RAZUM (2014).

der Fahrerlaubnis für beide Stichproben berechnet. Für die aus dem Gesamt-Pool gezogene zufällige Vergleichsstichprobe wird das Konfidenzintervall auf dem 95%-Niveau berechnet.

Datenbewertung

Zur Bewertung der Ergebnisse werden die relativen Risiken beider Stichproben miteinander verglichen. Für eine positive Evaluation der Kursteilnehmenden-Stichprobe wird folgende Bedingung eingeführt:

Das Risiko innerhalb von drei Jahren nach Wiedererteilung der Fahrerlaubnis wieder auffällig zu werden darf bei den Teilnehmenden des zu evaluierenden Kurses nicht höher sein als bei den Personen der zufälligen Vergleichsstichprobe.

Als kritisch (Ausschlusskriterium) wird die 95%-Grenze des Konfidenzintervalls der zufällig gezogenen Vergleichsstichprobe gesetzt.

Inhaltlich bedeutet diese Setzung, dass Kursanbieter, die einen Kurs evaluieren müssen, nachweisen müssen, dass ihre Teilnehmenden im Anschluss an die §70-Maßnahme und die Neuerteilung der Fahrerlaubnis nicht häufiger wieder auffällig werden bzw. die Straßenverkehrssicherheit nicht häufiger gefährden als Teilnehmende anderer bereits positiv evaluierter §70-Kursangebote.

Zwar wird die Ausschluss-Grenze aus Fairnessgründen auf die untere Vertrauensintervall-Grenze der zufälligen Vergleichsstichprobe festgesetzt, was heißt, es dürfen höchstens genauso viele Wieder auffällige in der zu evaluierenden Kursteilnehmendengruppe auftreten wie bei den konkurrierenden Kursanbietern. Gleichzeitig ist aber aus verteilungstheoretischen Gründen anzunehmen, dass die Rate der Wiederauffälligen über die Zeit und alle Kurse im Durchschnitt sinken wird, weil sicher anzunehmen ist, dass die Qualitätssicherung insgesamt zu Verbesserungen des Erfolgs der §70-Kurse führen wird.

Damit kann in dem Prozess auch statistisch das Element der kontinuierlichen Verbesserung bei gleichzeitiger Fairness gegenüber den Anbietern eingeführt werden, deren Konkurrenz noch stärker als bisher schon auf die eigentlich infrage stehende Impact-Dimension Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit fokussiert wird.

Literatur

- BARTL, G.; ASSAILLY, J.-P.; CHATENET, F.; HATAKKA, M.; KESKINEN, E.; WILLMES-LENZ, G. (2002): EU-Projekt ‚ANDREA‘, Analysis of Driver Rehabilitation Programmes. Wien: Kuratorium für Verkehrssicherheit
- BOETS, S.; MEESMANN, U.; KLIPP, S.; BUKASA, B.; BRAUN, E.; PANOSCH, E.; WENNINGER, U.; ROESNER, S.; KRAUS, L. & ASSAILLY, J.-P. (2008). State of the Art on Driver Rehabilitation: Literature Analysis & Provider Survey. DRUID Deliverable 5.1.1. Verfügbar unter: https://www.bast.de/Druid/EN/deliverables-list/downloads/Deliverable_5_1_1.html?nn=613800 [06.04.2018]
- BOSCH, K (2011): Elementare Einführung in die Wahrscheinlichkeitsrechnung. Wiesbaden: Vieweg + Teubner Verlag (11. Aufl.)
- BORTZ, J. & DÖRING, N. (2002): Forschungsmethoden und Evaluation für Human- und Sozialwissenschaftler. Berlin: Springer
- BORTZ, J. & LIENERT, G. A. (2013): Kurzgefasste Statistik für die klinische Forschung: Ein praktischer Leitfaden für die Analyse kleiner Stichproben. Berlin: Springer
- BRENNER-HARTMANN, J. (2007): B 3.2.4 Einfluss auf die Fahreignung: chronischer Einfluss. In: MADEA, B.; MUßHOFF, F. & BERGHAUS, G. (Hrsg.). Verkehrsmedizin. Fahreignung, Fahrsicherheit, Unfallrekonstruktion. Köln: Deutscher Ärzte-Verlag, S. 456-464
- BRIELER, P.; ZENTGRAF, M.; KROHN, B.; SEIDL, J. & KALWITZKI, K.-P. (2009): Kurse zur Wiederherstellung der Krafftahreignung gem. § 70 FeV. Evaluation des Kursprogramms für verkehrsauffällige Krafftaher ABS. In: Zeitschrift für Verkehrssicherheit, Heft 55, S. 139-144
- BUCHARDT, I. & BRIELER, P. (2011): Wegfall der Kurse nach § 70 FeV für Punktetäter. In: Straßenverkehrsrecht, Heft 11, 401-4017
- BUKASA, B.; BRAUN, E.; WENNINGER, U.; PANOSCH, E.; KLIPP, S.; ESCRIHUELA-BRANZ, M.; BOETS, S.; MEESMANN, U.; ROESNER, S.; KRAUS, L.; GAITANIDOU, L. & ASSAILLY, J.-P. (2008): Deliverable 5.2.2: Development of an Integrated Evaluation Instrument for Driver Rehabilitation Measures (DRET). EU-Project DRUID, WP5. Verfügbar unter: <https://www.bast.de>

- de/Druid/EN/deliverables-list/downloads/Deliverable_5_2_2.html?nn=613800 [06.04.2018]
- BUKASA, B.; KLIPP, S.; BRAUN, E.; PANOSCH, E.; WENNINGER, U.; BOETS, S.; MEESMANN, U.; PONOCNY-SELIGER, E. & ASSAILLY, J.-P. (2008): Deliverable 5.2.1: Good Practice: In-Depth Analysis on Recidivism Reasons & Analysis of Change Process and Components in Driver Rehabilitation Courses. EU-Project DRUID, WP5. Verfügbar unter: https://www.bast.de/Druid/EN/deliverables-list/downloads/Deliverable_5_2_1.html?nn=613800 [06.04.2018]
- BUKASA, B.; BRAUN, E.; WENNINGER, U.; PANOSCH, E.; KLIPP, S.; BOETS, S.; MEESMANN, U.; ROESNER, S.; KRAUS, L.; GAITANIDOU, L.; ASSAILLY, J.-P. & BILLARD, A. (2009): Deliverable 5.2.4: Validation of Existing Driver Rehabilitation Measures. EU-Project DRUID, WP5. Verfügbar unter: https://www.bast.de/Druid/EN/deliverables-list/downloads/Deliverable_5_2_4.html?nn=613800 [05.04.2018]
- COHEN, J. (1988): *Statistical power analysis for the sciences*. Hillsdale: Erlbaum
- COX, D. R. (2006): *Principles of Statistical Inference*. Cambridge: Cambridge University Press
- Destatis (Hrsg.) (2012): *Verkehrsunfälle. Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr*. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt. Verfügbar unter: <https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle/UnfaelleAlkohol5462404117004.pdf> (03.02.2017)
- DGVP & DGVM (Hrsg.) (2013): *Urteilsbildung in der Fahreignungsbegutachtung. Beurteilungskriterien*. Bonn: Kirschbaum Verlag (3. Aufl.)
- DÖRING, N. & BORTZ, J. (2016): *Forschungsmethoden und Evaluation in den Sozial- und Humanwissenschaften* (5. Auflage). Berlin, Heidelberg: Springer
- EGGER, M. & RAZUM, O. (2014): *Public Health: Sozial- und Präventivmedizin kompakt*. Berlin: de Gruyter
- ELLIS, P. D. (2010): *The essential guide to effect sizes. Statistical power, meta-analysis, and the interpretation of research results*. Cambridge: Cambridge University Press
- GROVES, R. M.; FOWLER, F. J.; COUPER, M. P.; LEPKOWSKI, J. M.; SINGER, E.; TOURANGEAU, R. (2009): *Survey Methodology*, 2nd Edition. HOBOKEN, New Jersey: John Wiley & Sons
- HEERINGA, S. G.; WEST, B. T. & BERGLUND, P. A. (2010): *Applied survey data analysis*. Boca Raton: CRC Press
- HEINZMANN, H.-J. & SCHADE, F.-D. (2004): *Risikogruppen im VZR als Basis für eine Prämien-differenzierung in der Kfz-Haftpflicht*. In: Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) (Hrsg.), *Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen: Mensch und Sicherheit* (Heft M 159). Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST)
- HILGER, N. & RUDINGER, G. (2009): *Evaluation des Kurses SPEED-02 zur Wiederherstellung der Krafftahreignung von drogenauffälligen Krafft Fahrern*. Abschlussbericht, Mai 2009. Zentrum für Evaluation und Methoden, Bonn
- HILGER, N.; ZIEGLER, H.; RUDINGER, G.; DEVOL, D.; JANSEN, J.; LAUB, G.; MÜLLER, K.; SCHUBERT, W. (2012): *EVA-MPU – Zur Legalbewährung alkoholauffälliger Krafft Fahrer nach einer medizinisch-psychologischen Fahreignungsbegutachtung (MPU)* Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 58, Sonderdruck
- HOFFMANN, H. (2001): *Grenzwert für Rückfallquoten alkoholauffälliger Krafft Fahrer nach der Teilnahme an Kursen gemäß §70 FeV. Blutalkohol*, 38, S. 336-348
- JANSEN, J.; ZENTGRAF, M. & JACOBSHAGEN, W. (2017): *Legalbewährungsdaten und normative Grenzwerte*. In: *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 63, S. 7-18
- JACOBSHAGEN, W. & KUTZELMANN, H.-D. (1986): *Medizinisch-Psychologische Fahreignungsbegutachtungen bei alkoholauffälligen Fahrern und Fahrern mit hohem Punktestand*. Forschungsberichte des Verbandes der Technischen Überwachungsvereine e. V. 178. Köln: Verlag TÜV Rheinland
- KBA (2008): *Evaluation des Kursprogramms ABS – Bericht – (30.09.2008)*. Flensburg: KBA (unveröffentl.)

KBA (2016): Evaluation des Kursprogramms GOOD – Bericht – (24.08.2016). Flensburg: KBA (unveröffentl.)

KISH, L. (1995). Survey Sampling. New York: Wiley

KLIPP, S. (2009): EU DRUID project: results of a questionnaire survey amongst participants of driver rehabilitation programmes in Europe. European Transport Research Review, 1 (4), 185-198

KOLLBACH, B. (2013): Evaluation in der verkehrspsychologischen Intervention. Bonn: Kirschbaum

KÖNIG, B. & ZENTGRAF, M. (2015): Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung gemäß Paragraf 70 FeV. Wirksamkeit des weiterentwickelten Kursprogramms IFT für alkoholauffällige Kraftfahrer. In: Blutalkohol, 52, 374-379

KÜHNE, M. & HUNDERTMARK, T. (2016): Legalbewährung verkehrsauffälliger Kraftfahrer nach Neuerteilung der Fahrerlaubnis. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen Heft M 265. Bremerhaven: NW Wirtschaftsverlag

POLASEK, W. (1997): Schließende Statistik. Berlin: Springer

RYAN, T. P. (2013): Sample Size Determination and Power. HOBOKEN, N. J.: John WILEY

SCHNELL, R.; HILL, P. B. & ESSER, E. (1998): Methoden der empirischen Sozialforschung. 6. Auflage. Oldenbourg Wissenschaftsverlag

SUPREME (2007): Abschlussbericht Teil F3: Thematic Report: Rehabilitation and Diagnostics. Letztmals aufgerufen am 01.11.10 unter http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/publications/projectfiles/supreme_en.htm

WEISBERG, H. F. (2005): The Total Survey Error Approach: A Guide to the New Science of Survey Research, University of Chicago Press

WINKELBAUER, M.; HUFNAGL, G.; KALTENEGGER, A. (2007): „Best Practice“ in der Verkehrssicherheit. Letztmals aufgerufen am 01.11.2010 unter http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/publications/projectfiles/supreme_en.htm

WINKLER, W.; JACOBSHAGEN, W. & NICKEL, W. R. (1988): Wirksamkeit von Kursen für wiederholt alkoholauffällige Kraftfahrer. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 64

Bilder

Bild 3.1: Rückfallquoten der deutscher Legalbewährungsstudien im Vergleich nach HILGER et al. (2012)

Bild 3.2: Auszug aus DRET-S und DRET-P, Kriterienauswahl nach KOLLBACH, 2013

Bild 5.1 Fallbeispiel Entziehung

Bild 5.2: Beispiel eines Zeitstrahls von Beginn einer Evaluation bis zur amtlichen Anerkennung eines Kursprogramms in einem Bundesland

Tabellen

Tab. 1.1: Evaluationsbefunde zu §70-Kursen für Alkoholauffällige, Kriterium: erneute Alkoholauffälligkeit, Rückfallhäufigkeiten in %

Tab. 1.2: Evaluationsbefunde zu §70-Kursen für Punktetäter, Kriterium: Erreichen von 4 Punkten oder mehr, Rückfallhäufigkeiten in %

Tab. 1.3: Evaluationsbefunde zu §70-Kursen für Drogenauffällige, Kriterium: erneute Drogenauffälligkeit, Rückfallhäufigkeiten in %

Tab. 1.4: Mitglieder der Expertengruppe: Anforderungen an die Evaluation der §70-Kurse

Tab. 2.1: Allgemeine und spezifische Indikatoren der Wiederauffälligkeit

Tab. 2.2: Referenz- und Grenzwerte

-
- Tab. 3.1: Kriterien der EU-Studien ANDREA, SUPREME und DRUID für Driver-Rehabilitations (DR) – Programme (nach KOLLBACH, 2013)
- Tab. 3.2: Kurszuweisungen laut BAST-Statistiken 2003 – 2015
- Tab. 5.1: Aktuelle Evaluationsergebnisse der anerkannten §70-Kurse, Stand 10/2016
- Tab. 5.2: Relevante Handlungsschritte der anerkannten Träger zur Re-Evaluationen der §70 Kursprogramme, Stand 10/2016
- Tab. A1: Vorgeschlagene Matrix zur Datenerfassung
- Tab. A2: Vorgeschlagene Datenstruktur

Schriftenreihe

Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen

Unterreihe „Mensch und Sicherheit“

2013

M 233: 8. ADAC/BAST-Symposium 2012 – Sicher fahren in Europa
CD-ROM / kostenpflichtiger Download € 18,00

M 234: Fahranfängervorbereitung im internationalen Vergleich
Genschow, Sturzbecher, Willmes-Lenz € 23,00

M 235: Ein Verfahren zur Messung der Fahrsicherheit im Realverkehr entwickelt am Begleiteten Fahren
Glaser, Waschulewski, Glaser, Schmid € 15,00

M 236: Unfallbeteiligung von Wohnmobilen 2000 bis 2010
Pöppel-Decker, Langner
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 237: Schwer erreichbare Zielgruppen – Handlungsansätze für eine neue Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland
Funk, Faßmann € 18,00

M 238: Verkehrserziehung in Kindergärten und Grundschulen
Funk, Hecht, Nebel, Stumpf € 24,50

M 239: Das Fahrerlaubnisprüfungssystem und seine Entwicklungspotenziale – Innovationsbericht 2009/2010 € 16,00

M 240: Alternative Antriebstechnologien – Marktdurchdringung und Konsequenzen – Berichtsjahr 2011 – Abschlussbericht
Küter, Holdik, Pöppel-Decker, Ulitzsch
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 241: Intervention für punkteauffällige Fahrer – Konzeptgrundlagen des Fahreignungsseminars
Glitsch, Bornwasser, Sturzbecher, Bredow, Kaltenbaek, Büttner € 25,50

M 242: Zahlungsbereitschaft für Verkehrssicherheit – Vorstudie
Bahamonde-Birke, Link, Kunert € 14,00

2014

M 243: Optimierung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung
Sturzbecher, Mörl, Kaltenbaek € 25,50

M 244: Innovative Konzepte zur Begleitung von Fahranfängern durch E-Kommunikation
Funk, Lang, Held, Hallmeier € 18,50

M 245: Psychische Folgen von Verkehrsunfällen
Auerbach € 20,00

M 246: Prozessevaluation der Kampagnenfortsetzung 2011-2012 „Runter vom Gas!“
Klimmt, Maurer, Baumann € 14,50

AKTUALISIERTE NEUAUFLAGE VON:

M 115: Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung – gültig ab 1. Mai 2014
Gräcmann, Albrecht € 17,50

M 247: Psychologische Aspekte des Unfallrisikos für Motorradfahrerinnen und -fahrer
von Below, Holte € 19,50

M 248: Erkenntnisstand zu Verkehrssicherheitsmaßnahmen für ältere Verkehrsteilnehmer
Falkenstein, Joiko, Poschadel € 15,00

M 249: Wirkungsvolle Risikokommunikation für junge Fahrerinnen und Fahrer
Holte, Klimmt, Baumann, Geber € 20,00

M 250: Ausdehnung der Kostentragungspflicht des § 25a StVG auf den fließenden Verkehr
Müller € 15,50

M 251: Alkohol-Interlocks für alkoholauffällige Kraftfahrer
Hauser, Merz, Pauls, Schnabel, Aydeniz, Blume, Bogus, Nitzsche, Stengl-Herrmann, Klipp, Buchstaller, DeVol, Laub, Müller, Veltgens, Ziegler € 15,50

M 252 Psychologische Aspekte des Einsatzes von Lang-Lkw
Glaser, Glaser, Schmid, Waschulewski
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor, ist interaktiv und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

2015

M 253: Simulatorstudien zur Ablenkungswirkung fahrfremder Tätigkeiten
Schömig, Schoch, Neukum, Schumacher, Wandtner € 18,50

M 254: Kompensationsstrategien von älteren Verkehrsteilnehmern nach einer VZR-Auffälligkeit
Karthaus, Willemssen, Joiko, Falkenstein € 17,00

M 255: Demenz und Verkehrssicherheit
Fimm, Blankenheim, Poschadel € 17,00

M 256: Verkehrsbezogene Eckdaten und verkehrssicherheitsrelevante Gesundheitsdaten älterer Verkehrsteilnehmer
Rudinger, Haverkamp, Mehlis, Falkenstein, Hahn, Willemssen € 20,00

M 257: Projektgruppe MPU-Reform
Albrecht, Evers, Klipp, Schulze € 14,00

M 258: Marktdurchdringung von Fahrzeugsicherheitssystemen
Follmer, Geis, Gruschwitz, Hölscher, Raudszus, Zlocki € 14,00

M 259: Alkoholkonsum und Verkehrsunfallgefahren bei Jugendlichen
Hoppe, Tekaat € 16,50

M 260: Leistungen des Rettungsdienstes 2012/13
Schmiedel, Behrendt € 16,50

M 261: Stand der Radfahrausbildung an Schulen und motorische Voraussetzungen bei Kindern
Günther, Kraft € 18,50

M 262: Qualität in Fahreignungsberatung und fahreignungsfördernden Maßnahmen
Klipp, Bischof, Born, DeVol, Dreyer, Ehlert, Hofstätter, Kalwitzki, Schattschneider, Veltgens € 13,50

M 263: Nachweis alkoholbedingter Leistungsveränderungen mit einer Fahrverhaltensprobe im Fahrsimulator der BAST
Schumacher
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

2016

M 264: Verkehrssicherheit von Radfahrern – Analyse sicherheitsrelevanter Motive, Einstellungen und Verhaltensweisen
von Below € 17,50

M 265: Legalbewährung verkehrsauffälliger Kraftfahrer nach Neuerteilung der Fahrerlaubnis
Kühne, Hundertmark € 15,00

M 266: Die Wirkung von Verkehrssicherheitsbotschaften im Fahrsimulator – eine Machbarkeitsstudie
Wandtner
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 267: Wahrnehmungspsychologische Analyse der Radfahreraufgabe
Platho, Paulenz, Kolrep € 16,50

M 268: Revision zur optimierten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung
Sturzbecher, Luniak, Mörl € 20,50

M 269: Ansätze zur Optimierung der Fahrschul Ausbildung in Deutschland
Sturzbecher, Luniak, Mörl € 21,50

M 270: Alternative Antriebstechnologien – Marktdurchdringung und Konsequenzen
Schleh, Bierbach, Piasecki, Pöppel-Decker, Ulitzsch
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

2017

M 271: Evaluation der Kampagnenfortsetzung 2013/2014 „Runter vom Gas!“
Klimmt, Geber, Maurer, Oschatz, Süflow € 14,50

M 272: Marktdurchdringung von Fahrzeugsicherheitssystemen 2015
Gruschwitz, Hölscher, Raudszus, Zlocki € 15,00

M273: Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung – Grundlagen und Umsetzungsmöglichkeiten in der Fahranfängervorbereitung
TÜV | DEKRA arge tp 21 € 22,00

M 273b: Traffic perception and hazard avoidance – Foundations and possibilities for implementation in novice driver preparation
Bredow, Brünken, Dressler, Friedel, Genschow, Kaufmann, Malone, Mörl, Rüdell, Schubert, Sturzbecher, Teichert, Wagner, Weiße
Dieser Bericht ist die englische Fassung von M 273 und liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 274: Fahrschulüberwachung in Deutschland – Gutachten im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen
Sturzbecher, Bredow
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 275: Reform der Fahrlehrerausbildung
Teil 1: Weiterentwicklung der Fahrlehrerausbildung in Deutschland
Teil 2: Kompetenzorientierte Neugestaltung der Qualifizierung von Inhabern/verantwortlichen Leitern von Ausbildungsfahrschulen und Ausbildungsfahrlehrern
Brünken, Leutner, Sturzbecher
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 276: Zeitreihenmodelle mit meteorologischen Variablen zur Prognose von Unfallzahlen
Martensen, Diependaele € 14,50

2018

M 277: Unfallgeschehen schwerer Güterkraftfahrzeuge
Panwinkler € 18,50

M 278: Alternative Antriebstechnologien: Marktdurchdringung und Konsequenzen für die Straßenverkehrssicherheit
Schleh, Bierbach, Piasecki, Pöppel-Decker, Schönebeck
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 279: Psychologische Aspekte des Einsatzes von Lang-Lkw
Zweite Erhebungsphase
Glaser, Glaser, Schmid, Waschulewski
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 280: Entwicklung der Fahr- und Verkehrskompetenz mit zunehmender Fahrerfahrung
Jürgensohn, Böhm, Gardas, Stephani € 19,50

M 281: Rad-Schulwegpläne in Baden-Württemberg – Begleitvaluation zu deren Erstellung mithilfe des WebGIS-Tools
Neumann-Opitz € 16,50

M 282: Fahrverhaltensbeobachtung mit Senioren im Fahrsimulator der BAST Machbarkeitsstudie
Schumacher, Schubert € 15,50

M 283: Demografischer Wandel – Kenntnisstand und Maßnahmenempfehlungen zur Sicherung der Mobilität älterer Verkehrsteilnehmer
Schubert, Gräcman, Bartmann € 18,50

M 284: Fahranfängerbefragung 2014: 17-jährige Teilnehmer und 18-jährige Nichtteilnehmer am Begleiteten Fahren – Ansatzpunkte zur Optimierung des Maßnahmenansatzes „Begleitetes Fahren ab 17“
Funk, Schrauth € 15,50

M 285: Seniorinnen und Senioren im Straßenverkehr – Bedarfsanalysen im Kontext von Lebenslagen, Lebensstilen und verkehrssicherheitsrelevanten Erwartungen
Holte € 20,50

M 286: Evaluation des Modellversuchs AM 15
Teil 1 – Verkehrsbewährungsstudie
Kühne, Dombrowski
Teil 2 – Befragungsstudie
Funk, Schrauth, Roßnagel € 29,00

M 287: Konzept für eine regelmäßige Erhebung der Nutzungshäufigkeit von Smartphones bei Pkw-Fahrern
Kathmann, Scotti, Huemer, Mennecke, Vollrath
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 288: Anforderungen an die Evaluation der Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahrereignung gemäß § 70 FeV
Klipp, Brieler, Frenzel, Kühne, Hundertmark, Kollbach, Labitzke, Uhle, Albrecht, Buchardt € 14,50

Fordern Sie auch unser kostenloses Gesamtverzeichnis aller lieferbaren Titel an! Dieses sowie alle Titel der Schriftenreihe können Sie unter der folgenden Adresse bestellen:

Fachverlag NW in der Carl Ed. Schünemann KG
Zweite Schlachtpforte 7 · 28195 Bremen
Tel. +(0)421/3 69 03-53 · Fax +(0)421/3 69 03-63

Alternativ können Sie alle lieferbaren Titel auch auf unserer Website finden und bestellen.

www.schuenemann-verlag.de