

**„Klare Sicht...!?“**

**Evaluation der Wirksamkeit eines primärpräventiven Programms  
zur Erhöhung der Verkehrssicherheit**

Inaugural-Dissertation  
zur Erlangung der Doktorwürde  
der  
Philosophischen Fakultät  
der  
Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität  
zu Bonn

vorgelegt von

**Gunnar Meinhard**

aus

Tartu

Bonn, 2019

Gedruckt mit der Genehmigung der Philosophischen Fakultät  
der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn

Zusammensetzung der Prüfungskommission:

Prof. Dr. Henning Gibbons  
*(Vorsitzende/Vorsitzender)*

Prof. Dr. Rainer Banse  
*(Betreuerin/Betreuer und Gutachterin/Gutachter)*

Prof. Dr. Wolfgang Schubert  
*(Gutachterin/Gutachter)*

PD Dr. Ina Grau  
*(weiteres prüfungsberechtigtes Mitglied)*

Tag der mündlichen Prüfung: 10.09.2019

## Zusammenfassung

Die vorliegende Dissertationsschrift beschreibt die Entwicklung und Manualisierung des Kursprogramms „Klare Sicht...!“ sowie dessen Wirksamkeitsprüfung. „Klare Sicht...!“ stellt einen eintägigen Kurs zur Alkoholprävention dar, der sich an estnische Jugendliche im Alter von 17 bis 19 Jahren richtet und in der Schule angeboten wird. Das Programm zielt auf die Vermeidung von Verkehrsverstößen ab, wobei der Schwerpunkt auf Alkoholdelikten liegt. Der Kurs besteht aus drei Modulen, die sich aus Wissensvermittlung, Selbsterfahrung und Reflektionsübungen sowie aus Erfahrungsberichten von Polizei und Unfallopfern zu alkoholverschuldeten Unfällen zusammensetzen und die von einem Verkehrspsychologen durchgeführt und begleitet werden.

Im empirischen Teil der vorliegenden Arbeit werden Durchführung und Ergebnisse einer Studie mit Messwiederholungs-Kontrollgruppendesign ( $N = 279$ ) mit estnischen Berufsschülern und Gymnasiasten vorgestellt, die eine Abschätzung der Wirksamkeit der Maßnahme erlauben soll. Mit der Studie wird zum einen geprüft, ob die Teilnahme am Kursprogramm zu einer Reduktion der bei der Polizei registrierten Alkoholfahrten, der Anzahl der Verstöße im Straßenverkehr und der Anzahl der allgemeinen, nicht verkehrsbezogenen Verstöße im Jahr nach der Kursteilnahme im Vergleich zum Jahr vor der Kursteilnahme führt. Zum anderen werden die Daten der Trainingsgruppe mit denen einer gleichzeitig erhobenen Kontrollgruppe, die keinen Kurs erhielt, verglichen. Außerdem wird erfasst, inwiefern die Teilnahme am Kursprogramm zu mehr alkoholbezogenem Wissen führt. Als Nebenfragestellungen wurden betrachtet, ob es Unterschiede bei den Geschlechtern gibt und inwiefern ein erhöhter alltäglicher Alkoholkonsum bei den Jugendlichen einen Risikofaktor für mehr Verstöße innerhalb und außerhalb des Straßenverkehrs darstellt.

Hinsichtlich aller abhängigen Variablen (Alkoholfahrten sowie Verstöße innerhalb und außerhalb des Verkehrs) zeigen die Kursprogrammteilnehmer eine Reduktion im Jahr nach der Teilnahme im Vergleich zum Jahr vor der Teilnahme. Die signifikanten Wechselwirkungen von Gruppenzugehörigkeit und Messzeitpunkt auf alle abhängigen Variablen belegen eine stärkere Reduktion der registrierten Verstöße in der Trainingsgruppe im Vergleich zur Kontrollgruppe. Unklar bleibt jedoch, welchen Einfluss bestehende Unterschiede zwischen beiden Gruppen (in der Erfahrung mit Alkoholfahrten sowie im Bildungsgrad) haben. In einer Gruppe, die einen etwas höherem Anteil von Gymnasiasten im Vergleich zu Berufsschülern hatte und in der relativ viel Vorerfahrung mit Alkoholfahrten bestand, hat sich das Programm

vorerst als wirksam erwiesen. Zudem zeigt sich ein besseres alkoholbezogenes Wissen bei den Kursteilnehmern im Vergleich zur Kontrollgruppe. Frauen zeigten erwartungsgemäß weniger Verstöße als Männer, wobei sich die Deliktbelastung auch bei Frauen nach Kursteilnahme verringerte. Bei Schülern, die ein erhöhtes, alltägliches Alkoholkonsumverhalten aufweisen, wurden in den zwei Beobachtungsjahren mehr Rechtsverstöße bei der Polizei in Estland registriert, als bei den Studienteilnehmern mit geringem Alkoholkonsum. Erhöhter alltäglicher Alkoholkonsum wird somit als ein Risikomerkmak für Verstöße innerhalb und außerhalb des Straßenverkehrs bestätigt. Die Wirksamkeit des Kursprogramms „Klare Sicht...!“ wurde sowohl für die Gruppe der Teilnehmer, deren Audit-Testergebnis bis zu 7 Punkte, als auch für die Gruppe der Teilnehmer, deren Audit-Testergebnis 8 oder mehr Punkte betrug, ermittelt. Die Zahl der Verstöße verringert sich nach der Teilnahme am Kursprogramm bei beiden Gruppen signifikant.

Abschließend wird auf Limitationen der Studie eingegangen, Erkenntnisse und Implikationen für die praktische Durchführung des Programms werden abgeleitet und ein Fazit bezüglich der Wirksamkeit des Programms wird gezogen.

## Summary

The present dissertation describes the development and manualisation of the „Klare Sicht...!“ (in translation "Clear View...!") course program and examines its effectiveness. "Klare Sicht...!" is a one-day course on alcohol prevention aimed at Estonian youth aged 17 to 19 years and is carried out in educational institutions. The aim of the course is to reduce traffic violations, whereas the focus is on violations caused by alcohol. The course consists of three modules, which are carried out or led by a traffic psychologist, whereas the police and accident victim facilitate the knowledge transfer, personal experience, reflection exercises and experience exchange of accidents caused by alcohol.

In the empirical part of the present study, the results with a re-measurement control group design ( $N = 279$ ) are presented to Estonian vocational and secondary school students corresponding to their age, which should allow an assessment of the effectiveness of this intervention. The study examines whether participation in the course program results in a reduction in the number of cases of driving under alcohol influence, the number of violations in road traffic and the number of general non-traffic-related violations. The changes reflecting the results from the cases which have been registered in the police database are measured one year pre- and post-participation in the course. On the other hand, the data of the training group are compared with those of a control group which did not participate in the course at the same time. Furthermore, the extent to which participation in the course program leads to more alcohol-related knowledge is examined. The question was posed to the extent to which an increased daily consumption of alcohol among young people is a risk factor for more violations within and outside road traffic.

With regard to all dependent variables (driving under alcohol influence as well as violations within and outside the traffic), the course program shows a reduction after one year of their participation in comparison to the year before the participation. No changes take place with regard to the other variables.

Significant interactions between participants and time of measurement on all dependent variables indicate a greater reduction in the registered violations in the training group compared to the control group. It is unclear, however, which reasons exist that cause differences between the two groups (in the experience in driving under alcohol influence as well as in the degree of education). In a group with a higher proportion of secondary school students as well as with previous experience with driving under alcohol influence, the program has proved effective. In

addition, there is a better alcohol-related knowledge among the training group compared to the control group. As expected, there were less violations among female participants than among male participants, and the encumbrance of violations reduced further after taking part in the course. For students whose results indicated an increased daily consumption of alcohol, more legal violations with the police in Estonia were registered over the two-year observation period than with those with low alcohol consumption. Increased daily consumption of alcohol is therefore a risk indicator for violations within and outside road traffic. The effectiveness of the course program "Clear Vision...!?" was determined both for the group of participants whose audit test result was up to 7 points and for the group of participants whose audit test result was 8 or more points. The number of offences is significantly reduced for both groups after participation in the course program.

Finally, the study's limitations, findings and implications for the practical conduction of the program are provided, as well as a conclusion regarding the effectiveness of the program.

## **Danksagung**

In der Arbeit der Verkehrssicherheit ist die größte Herausforderung der Beitrag zum Schutz des menschlichen Lebens. Die vorliegende Doktorarbeit soll sich an diesem Beitrag beteiligen. Ich bin sehr dankbar für die Möglichkeit, dass ich mich am wissenschaftlichen Forschungsprozess beteiligen durfte und möchte mich bei allen bedanken, mit denen ich auf diesem Weg zusammenarbeiten konnte. Für das Gelingen meiner Arbeit spielte die positive Einstellung der Vertreter verschiedener Institutionen in Estland – Polizei- und Grenzschutzamt, Straßenamt, Vertreter der Lernanstalten sowie die an der Forschung Beteiligten - eine bedeutende Rolle. Ohne ihre positive und unterstützende Einstellung wäre der praktische Teil kaum möglich gewesen.

Zuallererst gebührt mein besonderer Dank meinem Betreuer und Themengeber, Herrn Prof. Dr. Rainer Banse, der bereit war, eine Dissertationsarbeit, die außerhalb der Bundesrepublik Deutschland entstanden ist, zu betreuen. Seine Art und Weise Gedanken kurz und bündig zu äußern, hat bei mir einen unvergesslichen Eindruck hinterlassen und mich gelehrt, zu strukturieren und mich auf das Wesentliche zu konzentrieren. Besonders beeindruckt haben mich seine präzise Formulierung, seine klaren methodischen Konzepte und seine scharfe Interpretation und Logik.

Auch gilt mein besonderer Dank Herrn Prof. Dr. Wolfgang Schubert, der mich in die theoretischen und praktischen Einzelheiten der in der Bundesrepublik Deutschland eingesetzten verkehrspsychologischen Maßnahmen (Begutachtung der Fahreignung, Rehabilitation und Intervention) eingeführt hat.

In meinem Lernprozess hatte ebenso eine äußerst bedeutende Rolle Frau Dr. Birgit Kollbach, die zu jeder Zeit bereit war, ihre praktischen Erfahrungen zu teilen und mir fachwissenschaftliche und praktische Anregungen beim Einsatz unterschiedlicher Methoden gab.

Ich bedanke mich bei meinen deutschen Kollegen, die mir bei meinen Bemühungen, die Verkehrspsychologie in Estland weiter zu entwickeln, stets mit Rat und Tat zur Seite stehen. Die internationalen Fortbildungen und Seminare, die ich zusammen mit Herrn Prof. Dr. Schubert und Frau Dr. Kollbach in Estland durchführte, haben gezeigt, was für eine Bedeutung die theoretisch-fundierte, praktische verkehrspsychologische Arbeit für die Gesellschaft hat. Damit haben sie mich begeistert, die Maßnahme „Klare Sicht ...!“ ins Leben zu rufen.

Für das Gelingen meiner Arbeit habe ich auch zu zahlreichen anderen Personen Kontakt aufgenommen, die mich unterstützt haben und bei denen ich mich ebenso bedanken möchte.

Nicht zuletzt bin ich meiner Familie zu tiefem Dank verpflichtet. Ihr Zuspruch, Verständnis und Rückhalt haben mir immer wieder neue Kraft gegeben und zum Gelingen meiner Arbeit beigetragen.

## Inhaltsverzeichnis

<b>Zusammenfassung</b> .....	<b>3</b>
<b>Summary</b> .....	<b>5</b>
<b>Danksagung</b> .....	<b>7</b>
<b>Inhaltsverzeichnis</b> .....	<b>9</b>
<b>Abbildungsverzeichnis</b> .....	<b>11</b>
<b>Tabellenverzeichnis</b> .....	<b>12</b>
<b>Abkürzungsverzeichnis</b> .....	<b>13</b>
<b>1. Einführung</b> .....	<b>15</b>
<b>2. Präventionsebenen und Wirksamkeit von Präventionsmaßnahmen</b> .....	<b>20</b>
2.1. Das europäische Modell “Psychological and medical assistance for safe mobility” (PASS).....	20
2.2. Das Modell “Verhältnis- und Verhaltensprävention” .....	21
2.3. „Klare Sicht...!?” in den Ebenen der Prävention .....	23
2.4. Wirksamkeit von Präventionsmaßnahmen .....	24
<b>3. Ausgewählte Programme der Primärprävention bezüglich Alkohol und Verkehrsrisko für Jugendliche und junge Erwachsene im deutschsprachigen und angloamerikanischen Raum</b> .....	<b>28</b>
3.1. Österreich.....	28
3.2. Deutschland .....	29
3.3. Alkohol-Präventive Studien aus dem angloamerikanischen Raum.....	32
3.4. Wirksamkeitskriterien bei den ausgewählten Präventionsprogrammen.....	36
3.5. Zusammenfassung in Bezug auf „Klare Sicht...!?” von Erkenntnissen aus den ausgewählten Studien und den Wirksamkeitskriterien.....	40
<b>4. Aufbau des Kursprogramms „Klare Sicht...!?” (Manual)</b> .....	<b>44</b>
4.1. Zielgruppe und Zielsetzung .....	44
4.2. Wissenschaftliche Grundlagen .....	47
4.3. Organisatorische Rahmenbedingungen .....	50
4.4. Kursleiterqualifikation.....	51
4.5. Einweisung und Erfahrung der systemrelevanten Mitgestalter (Polizeibeamte und durch einen Verkehrsunfall behinderte Personen).....	52
4.6. Kursdurchführung.....	53
Modul I, Einführung in den Kurs und Berichte zu Verkehrsverstößen .....	53
Modul II, Rauschbrillen und Blutalkoholkonzentration (BAK) .....	56

Modul III, Verkehrsunfälle im Bericht von Polizei und Unfallopfern .....	59
<b>5. Zielstellung und Ablaufplan der Studie .....</b>	<b>61</b>
<b>6. Fragestellungen der Studie.....</b>	<b>63</b>
<b>7. Hypothesen der Studie .....</b>	<b>64</b>
<b>8. Methodik .....</b>	<b>65</b>
8.1. Stichprobe, Datengewinnung, Ablauf .....	65
8.2. Abhängige Variablen.....	68
8.3. Eingesetzte statistische Methoden .....	69
<b>9. Ergebnisse .....</b>	<b>70</b>
9.1. H1 – Auswirkungen des Kursprogramms auf Alkoholfahrten .....	70
9.2. H2 - Auswirkungen des Kursprogramms auf allgemeine Verkehrsverstöße .....	72
9.3. H3 – Auswirkungen des Kursprogramms auf allgemeine Verstöße außerhalb des Verkehrs .....	74
9.4. H4 – Auswirkungen der Kursteilnahme auf alkoholbezogenes Wissen.....	76
9.5. H5 - Auswirkungen des Kursprogramms auf Teilnehmer mit unterschiedlicher Punktzahl im AUDIT-Fragebogen .....	76
9.6. Erfassung des Durchschnittsalters bei erstmaligem Erleben von Trunkenheit bei EG und KG .....	80
<b>10. Diskussion der Ergebnisse .....</b>	<b>81</b>
10.1. Reduktion von Alkoholfahrten bei Teilnehmern des Kursprogramms .....	81
10.2. Reduktion der Verstöße innerhalb des Straßenverkehrs.....	82
10.3. Reduktion von Verstößen außerhalb des Straßenverkehrs .....	83
10.4. Wissenszuwachs durch die Teilnahme am Kursprogramm.....	83
10.5. Wirksamkeit auf Teilnehmer bis 7 Punkte im AUDIT-Fragebogen .....	84
10.6. Durchschnittsalter bei erstmaligem Erleben von Trunkenheit bei TG und KG .....	85
<b>11. Stärken und Limitierungen der Evaluationsstudie.....</b>	<b>86</b>
<b>12. Implikationen für die praktische Durchführung .....</b>	<b>89</b>
<b>13. Fazit und Empfehlungen .....</b>	<b>91</b>
<b>14. Literaturverzeichnis.....</b>	<b>93</b>
<b>Anhang .....</b>	<b>101</b>
Anhang A, Onlinefragebogen.....	101
Anhang B, AUDIT-Test nach Manual .....	103
Anhang C, Kursleitermaterial.....	107
Anhang C.1, Powerpoint-Präsentation des Kursleiters.....	107

Anhang C.2, Arbeitsblatt 1, erlebte Verkehrsverstöße in unserer Gruppe. ....	117
Anhang C.3, Arbeitsblatt 2, Begleitmaterial „Klare Sicht...!?“ .....	119
Anhang D, Powerpoint-Präsentation des Polizeibeamten .....	129

## Abbildungsverzeichnis

<b>Abbildung 1: Straßenverkehrstote in der EU von 2001 bis 2017 (Europäische Kommission, 2018 a) .....</b>	<b>16</b>
<b>Abbildung 2: Getötete in den Mitgliedsstaaten der EU 2010 – 2017 (Europäische Kommission, 2018 b) .....</b>	<b>16</b>
<b>Abbildung 3: Anteil der Alkoholbeteiligung an Unfällen, Verletzten und Getöteten in Estland von 2010 bis 2017 (Vane, 2018) .....</b>	<b>18</b>
<b>Abbildung 4: Präventionsebenen des Modells PASS aus Allhoff-Cramer et al. (2007) ..</b>	<b>20</b>
<b>Abbildung 5: Ebenen der Verhältnis- und Verhaltensprävention (nach VIVID, 2017) im Vergleich zum Modell PASS.....</b>	<b>22</b>
<b>Abbildung 6: Rauschbrillen-Parcours .....</b>	<b>56</b>
<b>Abbildung 7: Zeitachse und Elemente der Studie „Klare Sicht...!?“ .....</b>	<b>61</b>
<b>Abbildung 8: Schulungsorte (mit Gelb markiert) .....</b>	<b>66</b>
<b>Abbildung 9: Alkoholfahrten an beiden Messzeitpunkten separat für TG und KG (N = 279) .....</b>	<b>70</b>
<b>Abbildung 10: Alkoholfahrten für Frauen und Männer unterteilt nach TG und KG (N=279) .....</b>	<b>71</b>
<b>Abbildung 11: StVO-Verstöße pro Person vor und nach Kursteilnahme zwischen TG und KG (N = 279) .....</b>	<b>72</b>
<b>Abbildung 12: Unterschied in Alkoholfahrten für Frauen und Männer separat für TG und KG .....</b>	<b>73</b>
<b>Abbildung 13: Verstöße außerhalb des Straßenverkehrs pro Person vor und nach Kursteilnahme zwischen TG und KG (N = 279).....</b>	<b>74</b>
<b>Abbildung 14: Verstöße außerhalb des Straßenverkehrs für Frauen und Männer separat für TG und KG (N = 279) .....</b>	<b>75</b>
<b>Abbildung 15: Angaben zur Blutalkoholkonzentration in einem speziellen Beispiel von Teilnehmern der TG (n = 109) und der KG (n = 170) .....</b>	<b>76</b>
<b>Abbildung 16: Registrierte Verstöße im AUDIT &lt; 8 Punkte und ≥ 8 Punkte in TG (N=109) .....</b>	<b>79</b>
<b>Abbildung 17: Durchschnittsalter bei erstmaligem Erleben von „Betrunkensein“ in TG und KG (N = 279) .....</b>	<b>80</b>

## **Tabellenverzeichnis**

<b>Tabelle 1: Abnahme der Verkehrstoten pro 1. Mill. Einwohner in der EU und in Estland (EE) (Europäische Kommission, 2018 b) .....</b>	<b>17</b>
<b>Tabelle 2: Entscheidende Inhalte von Suchtpräventionsmaßnahmen (nach Bühler &amp; Kröger, 2006) .....</b>	<b>25</b>
<b>Tabelle 3: CTC Kriterien, die gelistete Programme erfüllen sollen (nach Landespräventionsrat Niedersachsen, 2011) .....</b>	<b>26</b>
<b>Tabelle 4: Wirksamkeitskriterien, auf die das Programm „Klare Sicht...!?“ abzielt.....</b>	<b>27</b>
<b>Tabelle 5: Erfüllung von Wirksamkeitskriterien für erfolgreiche Programme durch ausgewählte Präventionsprogramme (nach Bühler &amp; Kröger, 2006 und Landespräventionsrat Niedersachsen, 2011, erweitert).....</b>	<b>38</b>
<b>Tabelle 6: Erfüllung von Wirksamkeitskriterien für erfolgreiche Programme durch das Programm „Klare Sicht...!?“ (nach Bühler &amp; Kröger, 2006 und Landespräventionsrat Niedersachsen, 2011, erweitert).....</b>	<b>42</b>
<b>Tabelle 7: Ziele, Themen und Methoden des Kursprogramms "Klare Sicht...!?" .....</b>	<b>45</b>
<b>Tabelle 8: Modul I, Einführung in den Kurs und Berichte zu Verkehrsverstößen. Aufbau und Ablauf. 90 Min .....</b>	<b>53</b>
<b>Tabelle 9: Modul II, Rauschbrillen und Blutalkoholkonzentration (BAK). Aufbau und Ablauf, 90 Min .....</b>	<b>56</b>
<b>Tabelle 10: Modul III, Verkehrsunfälle im Bericht von Polizei und Unfallopfern. Aufbau und Ablauf 90 Min .....</b>	<b>59</b>
<b>Tabelle 11: Drop-Out von der Grundgesamtheit zu den Teilstichproben.....</b>	<b>67</b>
<b>Tabelle 12: Darstellung der gewählten Kategorien von Verstößen .....</b>	<b>68</b>
<b>Tabelle 13: Darstellung der Ergebnisse für Hypothese 1 (Alkoholfahrten) .....</b>	<b>71</b>
<b>Tabelle 14: Darstellung der Ergebnisse für Hypothese 2 (StVO-Verstöße) .....</b>	<b>73</b>
<b>Tabelle 15: Darstellung der Ergebnisse für Hypothese 3 (Verstöße außerhalb des Straßenverkehrs).....</b>	<b>75</b>
<b>Tabelle 16: Anzahl von Personen der TG und KG unter und ab 8 Punkten im AUDIT-Test (N = 279).....</b>	<b>77</b>
<b>Tabelle 17: Anzahl der Verstöße innerhalb des Straßenverkehrs (inklusive Alkoholfahrten) und außerhalb des Straßenverkehrs in absoluten Zahlen sowie pro Person separat für beide AUDIT-Gruppen .....</b>	<b>78</b>
<b>Tabelle 18: Darstellung der Ergebnisse für Hypothese 5 b) Registrierte Verstöße im AUDIT &lt; 8 Punkte und ≥ 8 Punkte in der Trainingsgruppe (N = 109).....</b>	<b>80</b>

## Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
AUDIT-Test	Alcohol Use Disorders Identification Test (Fragebogen für das Screening alkoholbezogener Störungen)
AV	Abhängige Variable
BAK	Blutalkoholkonzentration
BZgA	Die deutsche Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung
bzw.	Beziehungsweise
ca.	circa
CTC	„Communities That Care“
DAN	Description and Analysis of Post Licensing Measures for Novice Drivers (Beschreibung und Bewertung von Maßnahmen für Fahranfänger)
e.V.	eingetragener Verein
e-CHUG	Check-up to Go
ebd.	ebenda
EBDD	Die Europäische Beobachtungsstelle für Drogen und Drogensucht
EE	Estland
EMCDDA	European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction
etc.	et cetera
EU	Europäische Union
Fe.	Fahrerlaubnis
FSG-DV	Führerscheingesetz-Durchführungsverordnung
ggf.	gegebenenfalls
i.d.R.	in der Regel
Kfz	Kraftfahrzeug
KG	Kontrollgruppe
kg	Kilogramm
KT	Kursteilnehmer
MD	Missing Data

MG	Motivierende Gesprächsführung
MGF	Motivierende Gesprächsführung mit Feedback
mind.	mindestens
n/N	Teilstichprobe/Gesamtstichprobe
NT	Nichtteilnehmer
ORF	Österreichischer Rundfunk
PASS	Psychological and medical assistance for safe mobility (Verkehrspsychologische und verkehrsmedizinische Maßnahmen zur Entwicklung und Förderung der Mobilitätskompetenz)
RLOP	Eesti rahvuslik liiklusohutusprogramm (Staatliches Verkehrssicherheitsprogramm)
z.B.	zum Beispiel
T0	Jahr vor Durchführung des Kursprogramms
T1	Jahr nach Durchführung des Kursprogramms
TG	Trainingsgruppe
TV	Television
vgl.	vergleiche
W-Test	Wilcoxon Test
VW	Volkswagen
WVR-Test	Wilcoxon-Vorzeichen-Rang-Test

## 1. Einführung

Das Kursprogramm „Klare Sicht...!“ (Meinhard, 2007) wurde in Estland für Schüler und Schülerinnen von 17 bis 19 Jahren mit und ohne Führerschein entwickelt und wird dort seit 2007 durchgeführt. Das Programm soll einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei Jugendlichen und junge Erwachsenen im Bereich der Primärprävention leisten, d.h. Verkehrsverstöße und Risiken, insbesondere im Zusammenhang mit Alkoholkonsum, sollen verringert werden. Durch das Programm soll die Entwicklung eines Gefahrenbewusstseins im Umgang mit Alkohol angestoßen werden. Dadurch soll auch die Wahrscheinlichkeit der Teilnehmer reduziert werden, Fahrten unter Alkohol als Fahrer oder Mitfahrer zu tätigen. Die Arbeit hat die Evaluation des Kursprogramms zum Ziel.

Anlass für die Entwicklung des Programms war die hohe Anzahl von Verkehrstoten in Estland. Die Anzahl der Verkehrstoten stellt ein übliches statistisches Maß dar, um den Stand der Verkehrssicherheit abzubilden. Die Europäische Union (EU) hatte es sich zum Ziel gesetzt, die Anzahl der Verkehrstoten von 2000 bis 2010 um 50% zu senken (Europäische Kommission, 2001), was nur knapp verfehlt wurde (DEKRA Automobil GmbH, 2016).

Das derzeitige Ziel der EU ist die „Schaffung eines gemeinsamen Raums der Straßenverkehrssicherheit“ (Europäische Kommission, 2010), wozu die Gesamtzahl der Unfalltoten im Straßenverkehr innerhalb der EU von 2010 bis 2020 erneut halbiert werden soll. Abbildung 1 veranschaulicht den aktuellen Stand auf diesem Weg. Der nachhaltige Abwärtstrend setzt sich seit 2010 auf geringerem Niveau fort. Um das Ziel 2020 zu erreichen, wird es weiterhin großer interdisziplinärer Bemühungen bedürfen.

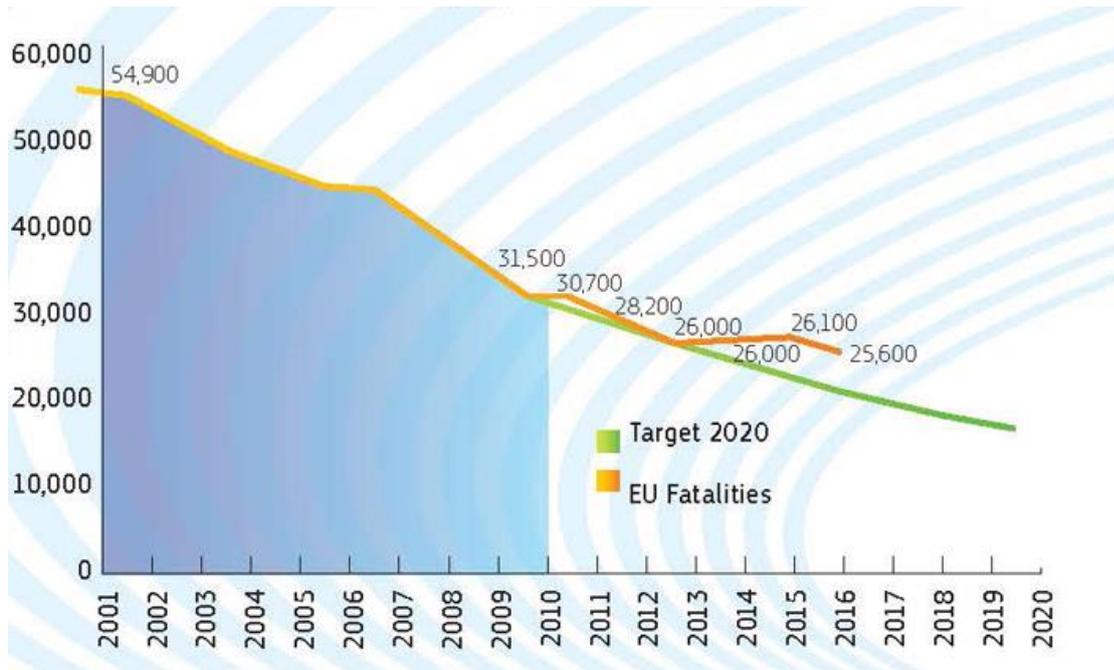


Abbildung 1: Straßenverkehrstote in der EU von 2001 bis 2017 (Europäische Kommission, 2018 a)

Die Veränderungen der Anzahl der Verkehrstoten in den einzelnen EU Mitgliedsstaaten zeigt Abbildung 2. Diese verdeutlichen ein unterschiedliches Niveau der Verkehrssicherheitsarbeit in den einzelnen Staaten.

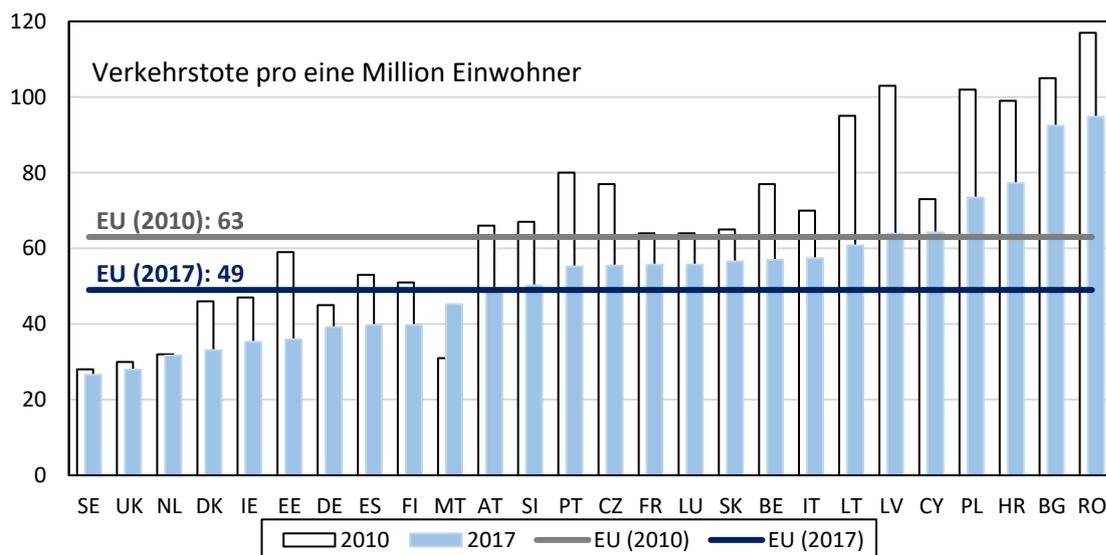


Abbildung 2: Getötete in den Mitgliedsstaaten der EU 2010 – 2017 (Europäische Kommission, 2018 b)

Für Estland, wo das zu evaluierende Kursprogramm durchgeführt wird, lässt sich ablesen, dass seit der Unabhängigkeit des Staates (1991) und weiterhin mit Beginn der Mitgliedschaft in der EU (ab 2004) erhebliche Fortschritte in der nationalen Verkehrssicherheitsarbeit, gemessen an der Anzahl der Verkehrstoten, erreicht wurden (Tabelle 1).

Tabelle 1: Abnahme der Verkehrstoten pro 1. Mill. Einwohner in der EU und in Estland (EE) (Europäische Kommission, 2018 b)

	1991	2001	Abnahme 1991–2001	2010	Abnahme 2001–2010	2017	Abnahme 2010–2017
<b>EU</b>	161	113	–30%	63	–44%	49	–29%
<b>EE</b>	313	146	–53%	59	–60%	36	–39%

Die hohe Zahl von Verkehrstoten veranlasste die Abteilung für Transportwesen im estnischen Wirtschafts- und Kommunikationsministerium, noch vor dem EU-Beitritt, Maßnahmen zu ergreifen und darunter auch die Verkehrserziehung zu fördern. Es entstand das staatliche estnische Verkehrssicherheitsprogramm (RLOP, 2002<sup>1</sup>).

Um das von der EU geplante durchschnittliche Verkehrssicherheitsniveau zu erreichen, sollte die Anzahl der Verkehrstoten in Estland im Jahr 2010 nicht über 140 Personen und 2015 nicht über 100 Personen jährlich liegen (Europäische Kommission, 2016). Diese Ziele wurden erreicht: 2010 gab es in Estland 59 Verkehrstote pro eine Million Einwohner (bei 1,3 Millionen Einwohnern). Im Jahr 2017 waren es 36 (Europäische Kommission, 2018). In den letzten vier Jahren wurde eine Stabilisierung auf niedrigem Niveau erreicht. Weitere Entwicklungen sind nur in kleinen Schritten zu erwarten.

Dass die weiteren Bemühungen um die Verringerung der Verkehrstoten trotz dieser bereits geringen Anzahl von Verkehrstoten lohnenswert erscheinen, ergibt sich, neben dem nicht-bezifferbaren Leid der Angehörigen, daraus, dass nach der EU Studie RICARDO-AEA die durchschnittlichen sozialen Kosten eines Unfalls (average social accident costs) mit einem Verkehrstoten in Estland mit 1.16 Millionen Euro beziffert werden müssen (Korzhenevych et al., 2014, S.23). Diese Schätzung verdeutlicht die gesamtgesellschaftliche Relevanz des Themas für Estland.

<sup>1</sup> Abkürzung von *Eesti rahvuslik liiklusohutusprogramm*. Übersetzt: Staatliches Verkehrssicherheitsprogramm.

Betrachtet man bei den Verkehrstoten den Faktor Alkoholbeteiligung, so stellt man fest, dass Alkohol trotz der positiven Entwicklung ein Problem bleibt. Von 2010 bis 2017 kamen durchschnittlich 20,25 % der Getöteten unter der Beteiligung von Alkohol ums Leben. Dieser Prozentsatz unterlag starken jährlichen Schwankungen (z.B. 9 % in 2012, 35 % in 2013). 2010 waren dies 11,8 Personen per 1 Million Einwohner, 2017 waren es 9,7. Der Prozentsatz der Alkoholbeteiligung bei Unfällen und Verletzten ist weniger schwankend (Abbildung 3).

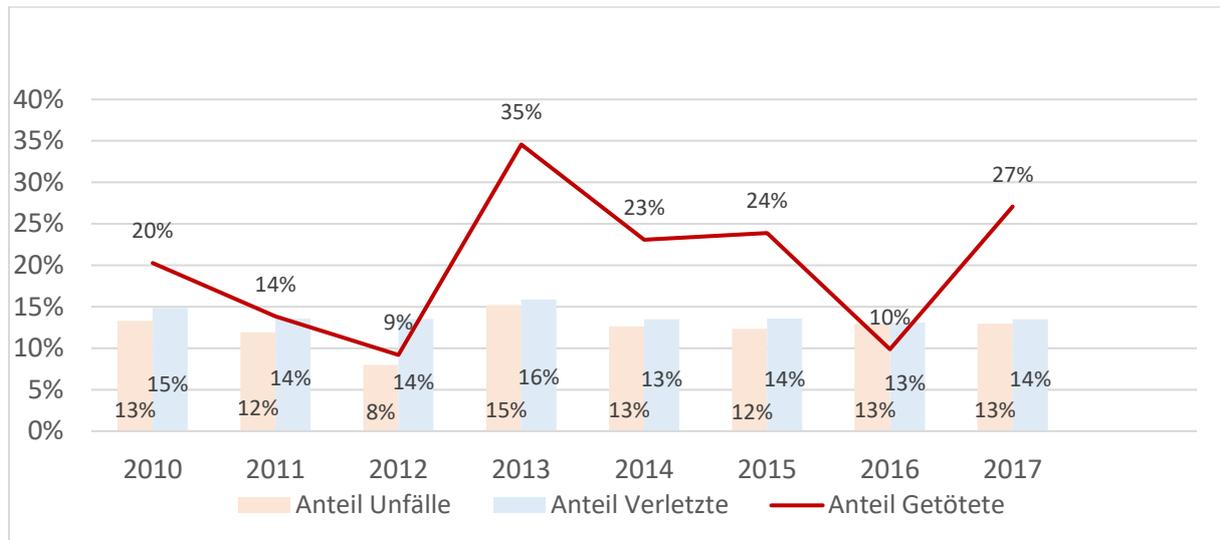


Abbildung 3: Anteil der Alkoholbeteiligung an Unfällen, Verletzten und Getöteten in Estland von 2010 bis 2017 (Vane, 2018)

Trotz der insgesamt positiven Gesamtentwicklung bei den Verkehrstoten führte der beträchtliche Anteil an Verletzten und Getöteten durch alkoholisierte Fahrer 2007 zu der Entscheidung, ein verkehrspsychologisches primärpräventives Programm zum Themenkomplex „Alkohol im Straßenverkehr“ für Estland zu erstellen, durchzuführen und zu evaluieren. Das von Meinhard entwickelte Kursprogramm „Klare Sicht...!?“ wurde an Berufsschulen und Gymnasien angewendet. Das Kursprogramm richtet sich an Jugendliche von 17 bis 19 Jahren mit und ohne Führerschein, die als Hochrisikogruppe für Verkehrsunfälle eingestuft werden können (Holte, 2012; Sturzbecher et al., 2004). Das Hauptziel des Programms stellt die Vermeidung alkoholisierter eigener und fremder Fahrten sowie die Ausbildung eines Gefahrenbewusstseins im Umgang mit Alkohol bei Verkehrsteilnahme dar.

Die hohe Anzahl der Alkoholunfälle und Verkehrstoten in 2005-2007 führte neben weiteren Maßnahmen auch zu einer Anordnung der Regierung Estlands (Regelung Nr. 9 der

Vabariigi Valitsuse korraldus<sup>2</sup>, vom 12. Januar 2009). Diese Anordnung bereitete eine nationale ministeriumsübergreifende „Alkoholpolitik“ vor, die unter anderem Maßnahmen zur Bekämpfung von Alkohol im Straßenverkehr berücksichtigte. Basierend auf den Einschätzungen einer interdisziplinären Expertengruppe und den Erfahrungen mit der Anwendung des Kursprogramms „Klare Sicht...!“ näherte man sich dem Thema Alkohol im Straßenverkehr auch unter Berücksichtigung verkehrspsychologischer Aspekte an. Die Ergebnisse wurden vom Ministerium für Soziales im „Grünen Buch der Alkoholpolitik“ 2014 (Sotsiaalministeerium, 2014<sup>3</sup>) veröffentlicht. Unter anderem wurde darin das nachfolgende Ziel formuliert:

„Das Ziel der Alkoholpolitik ist es, den durch Alkoholkonsum verursachten sozialen, wirtschaftlichen und gesundheitlichen Schaden zu verringern, eine unterstützende Umgebung für die Erziehung und Förderung von Kindern und Jugendlichen zu schaffen und dadurch das Lebensumfeld für alle Menschen sicherer zu gestalten. Dazu muss der Alkoholgesamtkonsum verringert werden. Hierbei soll besondere Aufmerksamkeit auf die Bereiche gelenkt werden, die den größten Schaden verursachen: Alkoholkonsum bei Jugendlichen, durch Alkoholkonsum verursachte Unfälle, Kriminalität und Gewalt sowie chronische Krankheiten“ (Sotsiaalministeerium, 2014, Autorenübersetzung). Um diese staatlich angeordneten Ziele zu erreichen, wurden Maßnahmen auf mehreren Ebenen der Prävention ergriffen. Verschiedene Präventionsebenen werden in den folgenden Kapiteln vorgestellt.

Die Anordnung sieht hierbei explizit die Umsetzung von Kursen der Primärprävention in Gymnasien und Berufsschulen vor. Eine solches Kursmodell stellt das Programm „Klare Sicht ...!“ dar, welches einen positiven Einfluss auf den „Alkoholkonsum bei Jugendlichen“ sowie die Vermeidung durch „Alkoholkonsum verursachter Unfälle“ zum Ziel hat. Das Kursprogramm weist somit eine hohe Passung mit den Zielen der estnischen Alkoholpolitik auf.

---

<sup>2</sup> Vabariigi Valitsuse korraldus bedeutet Estnische Regierungsanordnung.

<sup>3</sup> Sozialministerium Estland.

## 2. Präventionsebenen und Wirksamkeit von Präventionsmaßnahmen

Um Präventionsprogramme vergleichbar zu machen, wurden im europäischen Kontext verschiedene Modelle für Präventionsebenen im und außerhalb des Straßenverkehrs erstellt, die im Folgenden beschrieben werden. Das Kursprogramm „Klare Sicht...!“ wird im Modell PASS und im Modell der Verhältnis- und Verhaltensprävention verortet. Um Präventionsprogramme in ihrer Wirksamkeit zu beurteilen, wird die „Expertise zur Suchtprävention“ (Bühler & Thrul, 2015) des European Monitoring Center for Drugs and Drug Addiction (EMCDDA) sowie die „Grüne Liste Prävention“ (Landespräventionsrat Niedersachsen, 2011) herangezogen.

### 2.1. Das europäische Modell “Psychological and medical assistance for safe mobility” (PASS)

Um die Entwicklung und Förderung der Mobilitätskompetenz durch verkehrspsychologische und verkehrsmedizinische Maßnahmen, welche die Erfahrungen und Erkenntnisse der einzelnen Länder berücksichtigen, vergleichbar zu machen, wurde das europäische Modell PASS - Psychological and medical assistance for safe mobility - (Allhoff-Cramer et al., 2007) ins Leben gerufen. PASS unterscheidet drei Präventionsebenen, auf denen die Mobilitätskompetenz gefördert und nachhaltig gesichert werden soll. Die Förderung der Mobilitätskompetenz beinhaltet einen lebenslangen aktiven Lernprozess.

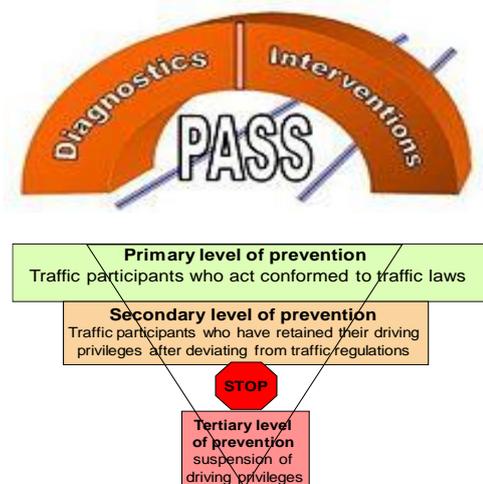


Abbildung 4: Präventionsebenen des Modells PASS aus Allhoff-Cramer et al. (2007)

Im Folgenden werden die drei Präventionsebenen des Modells PASS beschrieben:

- Auf der *primären Präventionsebene* befinden sich alle Verkehrsteilnehmer, die angepasst und ohne wesentliche Auffälligkeiten am Straßenverkehr teilnehmen. Diese bilden die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer. Ihre Mobilitätskompetenz ist durch Maßnahmen wie die vorschulische Verkehrserziehung, Fahrschulausbildung und positive Einflüsse im Zuge ihrer Sozialisation (Eltern, Schulen, Peergroups) ausreichend entwickelt worden und wird durch primärpräventive Interventionen weiter unterstützt (z.B. Verkehrssicherheitskampagnen, Begrenzung der Gültigkeit von Fahrerlaubnisklassen etc.).
- Auf der *sekundären Präventionsebene* befinden sich Fahrer, die durch körperliche Beeinträchtigungen eingeschränkt oder durch fahrverhaltensbezogene Mängel erheblich im Straßenverkehr aufgefallen sind, jedoch die Fahrerlaubnis noch besitzen. Das Risiko für gefährdendes Fahrverhalten im Verkehr ist in dieser Gruppe erhöht. Ihre Mobilitätskompetenz ist deutlich reduziert.
- Auf der *tertiären Präventionsebene* befinden sich Fahrer, denen wegen körperlicher Beeinträchtigungen, verhaltens- oder persönlichkeitsbedingter Mängel bzw. erheblicher Verkehrsverstöße und/oder Straftaten im Straßenverkehr die Fahrerlaubnis entzogen wurde und die deshalb legal kein Kraftfahrzeug führen dürfen. Bei dieser Gruppe von Fahrern ist das Risiko für gefährdendes Fahrverhalten im Verkehr stark erhöht. Ihre Mobilitätskompetenz ist mangelhaft.

Das Kursprogramm „Klare Sicht...!“ ist primärpräventiv auf der ersten Ebene von PASS angesiedelt. Das Gefahrenbewusstsein soll schwerpunktmäßig im Umgang mit Alkohol durch Wissensvermittlung und durch Erfahrungsaustausch gestärkt werden. In erster Linie sollen eigene und fremde Fahrten unter Alkohol vermieden werden. Darüber hinaus verfolgt das Kursprogramm auch einen allgemein verkehrsbezogenen Präventionsansatz. Dieser besteht darin, dass auch weitere, über das Thema Alkohol hinausgehende risikoreiche Verhaltensweisen, wie z.B. Fahren ohne Fahrerlaubnis, im Kurs erfahrungsbezogen thematisiert werden und vermieden werden sollen.

## **2.2. Das Modell “Verhältnis- und Verhaltensprävention”**

Das folgende Modell der Verhältnis- und Verhaltensprävention mit unterschiedlichen Ebenen wird hier dargestellt, weil es in der EU für die Prävention im Suchtbereich außerhalb

des Straßenverkehrs von Bedeutung ist. Es wird von der Europäischen Beobachtungsstelle für Drogen und Drogensucht (EBDD)<sup>4</sup> als einheitliches Modell beschrieben (EBDD, 2011). Die EBDD ist eine Institution der Europäischen Union mit Sitz in Lissabon, die jährlich über den Stand der Drogenproblematik in Europa berichtet, wobei Alkohol als legale Droge betrachtet wird. Die Ebenen des Präventionsmodells Verhältnis- und Verhaltensprävention sind mit den Ebenen des Modells PASS unter dem Aspekt der Problemausprägung vergleichbar, wobei das EBDD-Modell genauer differenziert. Die EBDD (2011) unterscheidet zwischen folgenden Ebenen der Drogenprävention (Abbildung 5). Diese werden im Verhältnis zu PASS erläutert.

**Die Verhältnisprävention** bezieht sich auf Maßnahmen im kulturellen, sozialen, räumlichen und wirtschaftlichen Umfeld. Ziel ist es, dieses so zu beeinflussen, dass Menschen weniger suchtfährdet sind. Das wird beispielsweise durch Konsumverbote, Preiserhöhungen und Regeln innerhalb einer Schule erreicht. Das Modell PASS hat diese Ebene nicht im Fokus.

**Die Verhaltensprävention** bezieht sich wie PASS auf Maßnahmen, die am Verhalten der Menschen ansetzen. Diese wird weiter untergliedert in die Bereiche universelle, selektive und indizierte Prävention sowie in Frühintervention bzw. Behandlung/Beratung.

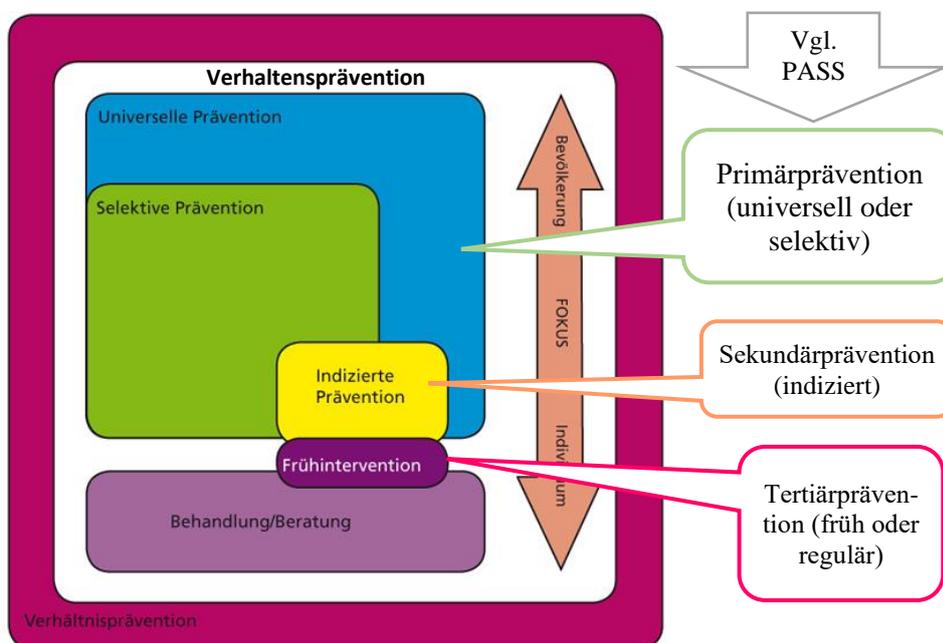


Abbildung 5: Ebenen der Verhältnis- und Verhaltensprävention (nach VIVID, 2017) im Vergleich zum Modell PASS

<sup>4</sup> englisch: European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction (EMCDDA).

**Die universelle Prävention** richtet sich an alle Mitglieder einer Gesellschaft, ungeachtet des Risikoverhaltens oder Erkrankungsrisikos. Die **selektive Prävention** richtet sich an Gruppen, die ein höheres Risikoverhalten haben oder die ein deutlich höheres Risiko aufweisen, eine Suchtproblematik zu entwickeln. Die universelle Prävention und die selektive Prävention sind zusammen auf der primärpräventiven Ebene des Modells PASS zu verorten. Beispielsweise tragen junge Erwachsene ein höheres Unfallrisiko im Straßenverkehr (bis 25 Jahre) und als Fahranfänger zusätzlich das Anfängerrisiko. Das Kursprogramm „Klare Sicht...!“ setzt selektiv bei dieser Risikogruppe an und beeinflusst das Verhalten primärpräventiv. Ziel ist eine Erhöhung des verkehrssicheren Verhaltens.

**Die indizierte Prävention** richtet sich an einzelne gefährdete Individuen, die bereits problematische Verhaltensformen aufweisen, aber noch nicht die diagnostischen Kriterien einer klinischen, behandlungsbedürftigen Problematik erfüllen. In der Verkehrswelt weisen Personen, die sich auf dieser (sekundären) Ebene befinden, bereits aktenkundiges Fehlverhalten auf, ohne dass die Fahrerlaubnis entzogen wurde. Hier sind Nachschulungsmaßnahmen angesiedelt.

**Die Behandlung** von Drogenkonsumenten in Europa stützt sich in erster Linie auf psychosoziale Maßnahmen, die opioidgestützte Substitutionstherapie und die Entgiftung. Im Verkehr ist diese (tertiäre) Ebene mit dem Entzug der Fahrerlaubnis und mit Maßnahmen verbunden, die die Fahreignung wieder herstellen.

In ihrem Jahresbericht 2011 stellte die EBDD fest, dass die größten Herausforderungen bei den Präventionsstrategien im Abgleich dieser verschiedenen Präventionsebenen mit dem Grad der Anfälligkeit der Zielgruppen bestehen (Derzon, 2007), dass Betroffenen also angemessene Maßnahmen angeboten werden sollen. Außerdem sollte sichergestellt sein, dass die Interventionen wissenschaftlich fundiert sind und eine ausreichende Reichweite haben. Für Präventionsmaßnahmen im Verkehrsbereich trifft dieses ebenfalls zu.

### **2.3. „Klare Sicht...!“ in den Ebenen der Prävention**

Das Kursprogramm „Klare Sicht...!“ ist primärpräventiv auf der ersten Ebene von PASS angesiedelt. Das Gefahrenbewusstsein soll schwerpunktmäßig im Umgang mit Alkohol durch Wissensvermittlung und durch Erfahrungsaustausch gestärkt werden. In erster Linie sollen

eigene und fremde Fahrten unter Alkohol vermieden werden. Darüber hinaus verfolgt das Kursprogramm auch einen allgemeinen Präventionsansatz. Dieser besteht darin, dass auch weitere, über das Thema Alkohol hinausgehende risikoreiche Verhaltensweisen, wie z.B. Fahren ohne Fahrerlaubnis, im Kurs erfahrungsbezogen thematisiert werden und im Alltag der Teilnehmer vermieden werden.

Gleichzeitig stellt das Kursprogramm „Klare Sicht...!?“ einen Beitrag zur Verhaltensprävention auf der Ebene der selektiven Prävention nach EBDD dar, da es sich an die Zielgruppe der jungen Erwachsenen in Schulklassen richtet. Die besonderen Risiken dieser Zielgruppe bestehen in der erhöhten Belastung durch Verkehrsunfälle (Rothengatter & Vaya, 1997; Laapotti et al. 2001; Maanteeamet<sup>5</sup>, 2016) in dieser Altersgruppe sowie durch Alkoholkonsum in der Peergroup der Jugendlichen (Bühler, A. & Kröger, C., 2006).

## **2.4. Wirksamkeit von Präventionsmaßnahmen**

Präventionsforschung liefert Befunde, an denen sich ein zielgerichtetes Vorgehen für effektive Maßnahmen orientieren kann. Die deutsche Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung (BZgA) ist eine neutrale, nicht von Marktinteressen geprägte Institution, die dazu beiträgt, das Qualitätsniveau von Gesundheitsförderungs- und Präventionsangeboten zu prüfen und zu verbessern. In diesem Zusammenhang erstellte das Institut für Therapieforschung für die BZgA in 2006 die „Expertise zur Prävention des Substanzmissbrauchs“ (Bühler & Kröger, 2006). Im Jahr 2013 wurde diese Publikation unter dem Titel „Expertise zur Suchtprävention“ neu aufgelegt (Bühler & Thurl, 2013), wobei sowohl in der universellen als auch in der selektiven Prävention Handlungsfelder erweitert wurden. Dabei sind problematisches Glücksspielverhalten sowie Computerspiel- und Internetnutzung hinzugetreten. 2015 wurde diese Auflage vom European Monitoring Center for Drugs and Drug Addiction (EMCDDA) ins Englische übersetzt und veröffentlicht (Bühler & Thurl, 2015).

Bei Bühler & Kröger (2006) wurde die Wirksamkeit von Präventionsmaßnahmen sowohl der Verhaltens- als auch der Verhältnisprävention anhand von Übersichtsarbeiten wie Reviews und Metaanalysen beurteilt. „Wirksamkeit wird hier definiert als Verhinderung, Verzögerung oder Reduktion des Konsumverhaltens von Tabak, Alkohol, Cannabis und anderen illegalen

---

<sup>5</sup> Maanteeamet, übersetzt Straßenamt. Das Amt - neben anderen Funktionen in Estland - sammelt und bearbeitet Verkehrsinformation nach Verordnung der Estnischen Regierung.

psychoaktiven Substanzen bei Kindern und Jugendlichen. (...) Angestrebt werden Schlussfolgerungen zur Effektivität von Maßnahmen, die in unterschiedlichen Settings angesiedelt sind (...). Den Schlussfolgerungen wird eine Evidenzstärke zugewiesen“ (Bühler & Kröger, 2006, S. 9).

Als entscheidende Inhalte von Suchtpräventionsmaßnahmen werden in dieser Publikation die folgenden Elemente benannt: „Es sollten korrekte Informationen über die Wirkung von Substanzen vermittelt werden, die Wirkung möglichst kritisch bewertet werden, verzerrte Normerwartungen korrigiert werden und die Selbstwirksamkeit, Nichtkonsument bzw. Nichtkonsumentin oder verantwortungsvoller Konsument bzw. verantwortungsvolle Konsumentin zu bleiben, gefördert werden. Jugendliche lernen in der Maßnahme durch Modelle, wie man sich verhält, wenn man keine psychoaktiven Substanzen zu sich nehmen will oder wie man erwünschte Ziele auch anders als durch Substanzkonsum erreichen kann“ (ebd., S. 22, vgl. Tabelle 2).

Tabelle 2: Entscheidende Inhalte von Suchtpräventionsmaßnahmen (nach Bühler & Kröger, 2006)

- 
- Vermittlung korrekter Informationen über die Wirkung von Substanzen
  - Kritische Bewertung der Wirkung
  - Korrektur verzerrter Normerwartungen
  - Förderung der Selbstwirksamkeit, Nichtkonsument bzw. Nichtkonsumentin oder verantwortungsvoller Konsument bzw. verantwortungsvolle Konsumentin zu bleiben
  - Lernen am Modell, psychoaktive Substanzen nicht zu nehmen
  - Lernen am Modell, erwünschte Ziele ohne Substanzkonsum zu erreichen
- 

Eine weitere Möglichkeit, Präventionsprogramme in ihrer Wirksamkeit zu beurteilen, bieten die Auswahl- und Bewertungskriterien für die „Grüne Liste Prävention“ (Landespräventionsrat Niedersachsen, 2011), die in Tabelle 3 dargelegt sind. Bei dieser „Liste“ handelt es sich um eine sogenannte CTC-Datenbank, auf der empfohlene Programme zu den Themen Jugendgewalt, Kriminalität, Alkohol- und Drogenmissbrauch, frühzeitiger Schulabbruch, Teenager-Schwangerschaften sowie Depressionen und Ängsten zu finden sind. CTC steht für „Communities That Care“. CTC ist eine in den USA entwickelte Arbeitsmethode, die es Kommunen ermöglicht, ein sicheres und gesundes Aufwachsen von Kindern und Jugendlichen in ihrer Gemeinde zu verbessern. Dabei werden Risikofaktoren, die ein sicheres Aufwachsen bedrohen, und Schutzfaktoren, welche den Risiken entgegenwirken, benannt (Landespräventionsrat Niedersachsen, 2017).

Tabelle 3: CTC Kriterien, die gelistete Programme erfüllen sollen (nach Landespräventionsrat Niedersachsen, 2011)

- 
- Vorliegen mindestens einer wissenschaftlichen Evaluationsstudie aus dem deutschsprachigen Raum
  - Theoretisch begründetes Modell über die Wirksamkeit, die eingesetzten Methoden und Instrumente
  - Logischer Zusammenhang von „Problemanalyse – beeinflussbaren Faktoren – Zielen – Zielgruppen – Methoden“
  - Programm bezieht sich auf (aus der Forschung bekannte) Risiko- und Schutzfaktoren
  - Präzise Beschreibung von Zielgruppen und Zielen
  - Materialien/Manuale sind verfügbar und auf aktuellem Stand
  - Trainings und Schulungen sind vorhanden
  - Kosten sind transparent
  - Support bei der Umsetzung ist verfügbar
  - Instrumente für die Qualitätskontrolle bei der Umsetzung sind verfügbar
- 

CTC stützt sich dabei auf viele wissenschaftliche Studien, die diese Faktoren in den für Kinder und Jugendlichen wichtigen Bereichen untersucht haben: in der Familie (z.B. Erziehungskompetenzen der Eltern), in der Schule (z.B. früh beginnende Lernrückstände), unter Gleichaltrigen (z.B. Umgang mit Freunden, die selber Probleme haben) und im Umfeld (z.B. wenig nachbarschaftliche Bindungen).

CTC unterstützt kommunale Akteure und Netzwerke bei ihrer Entscheidung, welches die am dringendsten zu bearbeitenden Faktoren vor Ort sind. Dafür werden auf Sozialräume, Stadtteile oder Gemeinden bezogene Untersuchungen durchgeführt. Anhand von detailliert erhobenen lokalen Daten zur Verteilung von Risiko- und Schutzfaktoren sollen alle relevanten Akteure in einem Gebiet in die Lage versetzt werden, ihre Aktivitäten besser aufeinander abzustimmen, zu koordinieren und bestehende Lücken zu schließen, um effektiv Risikofaktoren zu mindern und Schutzfaktoren zu stärken“ (Landespräventionsrat Niedersachsen, 2017, S. 1, Abs. 4).

Auf der „Grünen Liste Prävention“ sind als wirksam identifizierte Programme gelistet. Diese sind auf die primäre oder sekundäre Präventionsebene ausgerichtet. Die Zielgruppe kann universell (an alle gerichtet) oder selektiv (mit erhöhtem Risiko) definiert sein. Programme mit tertiärpräventivem und indiziertem Anlass sowie reaktive (Behandlungs-) Ansätze werden auf der „Grünen Liste Prävention“ nicht berücksichtigt, da der CTC-Ansatz zum Tragen kommen soll, bevor das problematische Verhalten bei der Zielgruppe auftritt oder sich verfestigt.

Im europäischen Raum besteht für Programme der primären und sekundären Prävention bei Jugendlichen und jungen Erwachsenen der universellen oder selektiven Zielgruppe sowohl für Missbrauchsproblematiken als auch für sonstige Verhaltensauffälligkeiten eine beschriebene Basis für die Betrachtung der Wirksamkeit. Das Kursprogramm „Klare Sicht...!“ zielt dabei auf die Erfüllung der folgenden Wirksamkeitskriterien ab:

Tabelle 4: Wirksamkeitskriterien, auf die das Programm „Klare Sicht...!“ abzielt

- 
- Vermittlung korrekter Informationen über die Wirkung von Alkohol
  - Kritische Bewertung der Wirkung von Alkohol
  - Korrektur verzerrender Normerwartungen, z.B. bezüglich Trinkmengen in der Peer-Gruppe
  - Förderung der Selbstwirksamkeit, verantwortungsvoller Konsument bzw. verantwortungsvolle Konsumentin zu bleiben
  - Lernen am Modell, die Gefahr von Alkohol und anderen Übertretungen besser einzuschätzen
  - Lernen am Modell, erwünschte Ziele zu erreichen
  - Programm bezieht sich auf Risiko- und Schutzfaktoren
  - Präzise Beschreibung von Zielgruppen und Zielen
  - Materialien/ Manuale sind verfügbar und auf aktuellem Stand
  - Theoretisch begründetes Modell über die eingesetzten Methoden und Instrumente
  - Trainings und Schulungen für Kursleiter sind vorhanden
  - Kosten sind transparent
  - Support bei der Umsetzung ist verfügbar
- 

Das manualisierte Kursprogramm „Klare Sicht...!“ wird seit 2007 in Estland angewandt. Bis zum Studienbeginn 2013 hatten ca. 10.000 Schüler an dem Programm teilgenommen. Somit besteht eine lange Praxiserfahrung mit dem Programm, dessen Wirksamkeit erst mit dieser Arbeit überprüft wird.

### **3. Ausgewählte Programme der Primärprävention bezüglich Alkohol und Verkehrsrisko für Jugendliche und junge Erwachsene im deutschsprachigen und angloamerikanischen Raum**

Bei Jugendlichen gibt es eine Vielzahl risikoreicher Verhaltensweisen. Solche, die einen Schwerpunkt auf dem Themenbereich Alkohol bei Jugendlichen und jungen Erwachsenen auch im Zusammenhang mit risikoreichem Verkehrsverhalten haben, sollen in den folgenden Unterkapiteln vorgestellt werden. Hierbei wird zunächst auf Programme und Studien eingegangen, die im deutschsprachigen europäischen Raum durchgeführt wurden und bei denen Alkoholkonsum im Zusammenhang mit Verkehrsteilnahme behandelt wurde. Im Anschluss werden Studien vorgestellt, die in US-Amerika mit Studierenden durchgeführt wurden und Alkoholkonsum als problematische Verhaltensweise außerhalb des Straßenverkehrs behandeln. Dabei werden verschiedene Elemente der Wirksamkeit herausgearbeitet. Diese werden neben den Wirksamkeitskriterien aus Kapitel 2.4 auf das Kursprogramm „Klare Sicht...!“ bezogen.

#### **3.1. Österreich**

Die Publikation „Handbuch Alkohol – Österreich: Zahlen, Daten, Fakten, Trends 2009“ (Uhl et al., 2009) beschreibt einige Initiativen zur Primärprävention in Österreich. Die vom Österreichischen Rundfunk (ORF) initiierte und mit dem Kuratorium für Verkehrssicherheit gemeinsam organisierte Aktion „Don't Drink and Drive“ war eine massenmediale Kampagne, die auf die Gefahren des Alkohols beim Fahren aufmerksam machte. Diese bestand über viele Jahre mit unterschiedlicher Intensität und ist inzwischen abgeschlossen. Die Aktion bestand aus Hörfunk- und Fernsehspots und umfasste darüber hinaus auch Maßnahmen wie Atemalkoholmessungen vor Discotheken, einen Discobus und weitere Maßnahmen. 2002 wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und in Zusammenarbeit mit dem Kuratorium eine neue Verkehrssicherheitskampagne zum Thema „Alkohol und Jugendliche“ ins Leben gerufen, die die Idee „Don't Drink and Drive“ weiter entwickelte. Sie war auf Fahrer von ein- oder mehrspurigen Kraftfahrzeugen im Alter von 16 bis 29 Jahren sowie deren Mitfahrer ausgerichtet. „Mit der Weiterentwicklung des Spruches von „Don't Drink and Drive“ zu „Drink + Drive = Death“ in der Aufmachung eines Zombie-Filmes mit humorvollem Einschlag, sollte vor allem bei jugendlichen Kfz-Lenkerinnen Bewusstseinsbildung dahingehend betrieben werden, nicht im alkoholisierten und/oder durch Drogen beeinflussten Zustand ein Fahrzeug in Betrieb zu nehmen. Kfz-Mitfahrerinnen sollen

soweit sensibilisiert werden, dass sie aktiv Einfluss auf alkoholisierte Lenkerinnen ausüben.“ (Uhl et al., 2009, S. 39). Damit setzte dieses Projekt auf kommunikative Maßnahmen der Peergroup und auf die aktive Beeinflussung von Fahrern durch Peers. Die Bekanntmachung erfolgte über TV- und Radiospots. Außerdem wurde im Internet eine sogenannte „Verkehrssicherheitsplattform“ eingerichtet, die zu den Schwerpunkten „Alkohol am Steuer“, „Sicherheitsgurt“, „Kindersicherheit“ und „Motorradsicherheit“ Informationen zur Verfügung stellte.

Die Einführung der Mehrphasenausbildung in Österreich im Jahr 2003 für alle Fahranfänger der Klassen A und B beinhaltet im ersten Jahr nach der Fahrerlaubnisprüfung einen primärpräventiven Ausbildungsschritt. Diese zweite Ausbildungsphase besteht aus ein oder zwei Perfektionsfahrten, einem Sicherheitstraining und einem verkehrspsychologischen Gruppengespräch (§ 13c FSG-DV<sup>6</sup>, 2015). Dieses Gruppengespräch hat einen Umfang von zwei Unterrichtseinheiten für die Klasse B und von 1,5 Unterrichtseinheiten für die Klasse A. Dabei sind klassenspezifische Unfalltypen wie z.B. der Alleinunfall zu bearbeiten. Betrachtet werden dazu typische Anfänger- und Jugendlichenrisiken, wie z.B. Selbstüberschätzung und Auslebenstendenzen im Allgemeinen sowie im individuellen Kontext. Die Teilnehmer sollen sich über potentiell unfallkausale persönliche Schwächen bewusst werden, darunter auch Alkohol- oder Suchtmittelmissbrauch. Individuelle unfallpräventive Lösungsstrategien, Stärken und Ressourcen sind zu erarbeiten.

„Von dieser Maßnahme betroffen waren laut Statistik Austria 2013 rund 83.900 Personen, welche erstmals Besitzer eines Führerscheines für eine oder mehrere Fahrzeugklassen wurden“ (Schützhofer & Knessl, 2016, S. 129).

### **3.2. Deutschland**

Ein Programm zur Verkehrsprävention in Deutschland ist das Projekt „Schutzengel“. Die Idee dieses Projekts stammt aus Dänemark („Skytsengel“). Seit 2008 wird es beispielsweise in Nordrhein-Westfalen im Kreis Gütersloh durchgeführt. Ziel ist es, die Unfallzahlen in der Gruppe der jungen Fahrer (16 bis 24 Jahre) zu senken (Mühlenbruch & Hilke, 2015). Die angesprochenen Themenbereiche sind u.a. Alkohol, Drogen, Geschwindigkeit, sowie das Ansnallen und Benutzen eines Mobiltelefones während des Führens eines Kraftfahrzeuges. Das Projekt setzt auf kommunikative Maßnahmen der Peergroup und auf die aktive

---

<sup>6</sup> FSG-DV bedeutet Führerscheingesetz-Durchführungsverordnung.

Beeinflussung von Fahrern durch Peers. Diese werden darin bestärkt, Risiken zu erkennen, anzusprechen und risikoreiche Fahrten zu verhindern. Bei dem Projekt handelt es sich um ein Gemeinschaftsprojekt der Polizei Gütersloh, des Kreises Gütersloh Abteilung Straßenverkehr und der Verkehrswacht Kreis Gütersloh e.V. Jeder junge Mensch (zwischen 16 und 24 Jahren) kann sich als „Schutzengel“ registrieren.

Mit Stand November 2015 waren 19.800 Schutzengel registriert. Die Befragungen aus 2009 und 2014 ergaben, dass zwischen rund 78 % (2009) und 72 % (2014) der Schutzengel angaben, bereits aktiv geworden zu sein und um eine verkehrsunsichere Fahrt zu verhindern. Aktive „Schutzengel“ gehen regelmäßig in die örtlichen Fahrschulen und Schulen und stellen dort das Projekt vor. Außerdem wird über eine Internetplattform „be-my-angel.de“ und regelmäßige Veranstaltungen im Kino, Autokino sowie auf Festivals auf das Projekt aufmerksam gemacht. Im Mittelpunkt stehen dabei immer die zuvor genannten Themenbereiche. Die Anzahl der motorisiert Verunglückten konnte in einem 6-Jahres-Zeitraum vor und nach der Einführung des Projekts um 25 %, die der Schwerverletzten und Getöteten um 36 % gesenkt werden. Im Vergleich mit ähnlichen Kreisen wie Gütersloh konnte nachgewiesen werden, dass die Verringerung dieser Zahlen in Gütersloh signifikant höher war als in den Vergleichskreisen. In drei von vier Vergleichskreisen betrug der Unterschied mehr als 10 % bei Schwerverletzten und Getöteten. Diese Reduktion weist auf die Effektivität des Projektes hin (Mühlenbruch & Hilke, 2015). Bisher gibt es keine detaillierte schriftliche Dokumentation des Programms oder Handreichungen zur methodischen Umsetzung, sondern es stehen lediglich die (wenn auch recht umfangreichen) Informationen zur Verfügung, die auf der zugehörigen Website (Kreisverwaltung Gütersloh, 2008) enthalten sind.

**BOB** ist ein Präventionsprogramm mit einer zunehmend großen Verbreitung. BOB ist keine Abkürzung, sondern ein leicht im Gedächtnis haftender Phantasiename. BOB ist die Person einer Gruppe, die nach Absprache keinen Alkohol trinkt und sich und ihre Mitfahrer sicher nach Hause bringt. Die Mitfahrer erkennen diese Verantwortungsübernahme an und unterstützen „ihren BOB“. In teilnehmenden Gaststätten, Kneipen und Diskotheken erhält er dafür ein alkoholfreies Getränk gratis. Er dokumentiert diese Verantwortungsübernahme nach außen, indem er sich mit dem knallgelben BOB-Schlüsselanhänger zu erkennen gibt. In Deutschland gibt es diese Kampagne in mehreren Bundesländern.

Das BOB-Konzept wurde 1996 durch das belgische Institut VIAS in Zusammenarbeit mit Brauereien kreiert (VIAS Institute, 1996) und ist inzwischen in vielen europäischen

Ländern verbreitet. Im Rahmen von CTC (vgl. Kapitel 2.4) ist das BOB-Konzept als Präventionsprogramm der „Grünen Liste Prävention“ (Landespräventionsrat Niedersachsen, 2011) empfohlen.

Zielgruppe der BOB Kampagne sind junge Kraftfahrer. Im Rahmen der BOB-Initiative werden beispielsweise in Mittelhessen (Polizeipräsidium Mittelhessen, 2007) Workshops überwiegend an weiterführenden und beruflichen Schulen (ab der 11. Klasse, also für etwa 17-jährige Schüler) im Umfang von 45 Minuten angeboten. Dabei wird in einer Diskussionsrunde das eigene Konsumverhalten beleuchtet und nach Lösungsmöglichkeiten gesucht. Diesbezüglich wird zunächst ein Film als Einstieg gezeigt. Informiert wird über den Auf- und Abbau der Blutalkoholkonzentration, Grenzwerte und Rechtsfolgen. Konkrete Unfallzahlen der schweren Verkehrsunfälle in Mittelhessen werden kurz dargestellt. Darüber hinaus wird die emotionale Ebene schwerer Verletzungen oder tödlicher Unfälle angesprochen. Auch finanzielle Aspekte sowie die Schuldfrage werden beleuchtet. Ebenfalls werden die Wirkungsweisen von Drogen und Medikamenten thematisiert. Es kommen Rauschbrillen zum Einsatz, um einen Rauschzustand zu simulieren.

2015 erhielt dieses Präventionsprogramm vom „Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr“ einen Preis für jahrelange vorbildliche Präventionsarbeit gegen Alkohol und Drogen am Steuer. Eine Evaluationsstudie der Universität Gießen (Röser, Hamburger & Knauff, 2012) zeigte einen Rückgang der Unfallzahlen in der Zielgruppe der 18- bis 24-Jährigen in Mittelhessen. Danach nahmen die Unfälle in der BOB-Region im Zeitraum von 2006 (Einführung von BOB 2007) bis 2011 stärker ab (44 %) als in ganz Hessen (27 %). „Zusammengefasst kann festgehalten werden, dass sich der Einfluss der Aktion BOB in den Unfallzahlen zu zeigen scheint und eine Abnahme der Unfälle bei der Zielgruppe aufweist. Diese Daten decken sich zum Teil mit einer Studie aus Belgien (die vor allem einen Rückgang bei den Schwerverletzten gefunden hat) über die Aktion BOB. (...) Mit einem Bekanntheitsgrad von 62 % unter allen Befragten im Stadtgebiet Gießen hat die Aktion BOB einen guten Bekanntheitsgrad. In der Zielgruppe der 18 bis 24-Jährigen mit Fahrerlaubnis und eigenem Auto liegt der Bekanntheitsgrad sogar bei 70 %. Dies entspricht in etwa der Bekanntheit der Aktion BOB in Belgien (Heros, 2012). 85 % der belgischen Zielgruppe wissen, was die Aktion BOB ist - eine Aktion gegen Alkohol am Steuer. Dieses Ergebnis kann als Erfolg der Aktion BOB betrachtet werden“ (Röser, Hamburger & Knauff, 2012, S. 2).

### 3.3. Alkohol-Präventive Studien aus dem angloamerikanischen Raum

Im Folgenden werden einige Details der Möglichkeiten der Prävention vorgestellt, die auf Zusammenfassungen von Studien, die in den USA durchgeführt wurden, beruhen. Bei allen hier vorgestellten Programmen kommt unterschiedlichen Methoden des Feedbacks eine bedeutsame Rolle zu.

Für die Dismantling<sup>7</sup>-Studie von Walters, Vader, Harris, Field & Jouriles (2009) wurde der Einfluss verschiedener Interventionstechniken auf den Alkoholkonsum von Studierenden untersucht. Bei den Interventionstechniken handelte es sich um Feedback, motivierende Gesprächsführung (MG) sowie um die Kombination beider Techniken (MGF). Bei der MG handelt es sich um einen anleitenden, klientenzentrierten Beratungsstil (Rollnick, Miller & Butler, 2008). Dieser hat eine Veränderung problematischer Verhaltensweisen zum Ziel, die dadurch angeregt werden soll, dass der Klient seine persönlichen Ambivalenzen gegenüber dem Problemverhalten erkundet und bestenfalls auflöst (Rollnick, Miller & Butler, 2008).

In der Studie von Walters und Kollegen (2009) wurden insgesamt 279 US-amerikanische Collegestudenten rekrutiert, die angaben, im Durchschnitt 15,5 Standardeinheiten Alkohol<sup>8</sup> (dies entspricht 217 g) pro Woche zu konsumieren (64,2 % weiblich, 84,6 % Weiße, Durchschnittsalter 19,8 Jahre). Die 279 Studierenden mit hohem Alkoholkonsum wurden nach dem Zufallsprinzip in folgende Gruppen eingeteilt: 1) Feedback über das Internet, 2) eine einzelne MG-Sitzung ohne Feedback, 3) eine einzelne MG-Sitzung mit Feedback, 4) Kontrollgruppe ohne Maßnahme.

Die MG-Berater hatten eine spezielle Ausbildung und arbeiteten unter Supervision mit Videokontrolle. Die Gespräche bestanden aus folgenden Elementen: 1. Orientierungsphase, 2. Exploration des Alkoholkonsums mit Spitzen und Problemen, 3. Diskussion von Ambivalenzen, 4. Diskussion von hypothetischen oder konkreten angemessenen Veränderungsmöglichkeiten, 5. Erstellung eines Plans zur Veränderung.

Das Feedback nutzte die Informationen aus dem Interview. Es bestand aus folgenden Elementen: 1. Zusammenfassung des berichteten Trinkverhaltens in Quantität und Frequenz, 2. Vergleich mit U.S. Standards und Campus Normen, 3. Risikobestimmung (auch mittels

---

<sup>7</sup> Eine Dismantling-Studie (engl. dismantling study) ist in der Psychotherapieforschung eine Vergleichsstudie zwischen einer Gruppe, bei der eine Intervention durchgeführt wurde und einer Kontrollgruppe, bei der die Intervention weggelassen wurde.

<sup>8</sup> In den USA entspricht nach dem *National Institute on Alcohol Abuse and Alcoholism* ein Standard-Drink 14 g reinem Alkohol (National Institute on Alcohol Abuse and Alcoholism).

AUDIT<sup>9</sup>), 4. Ermittlung der Ausgaben für Alkoholkonsum im Verhältnis zum Einkommen, 5. örtliche Ansprechpartner. Teilnehmer in der Gruppe 3 (MG-Sitzung mit Feedback) erhielten ihr persönliches Feedback innerhalb der Sitzung. Teilnehmer der Gruppe 1 (Feedback über das Internet) erhielten ihr Feedback direkt nach dem EDV-Assessment auf dem Bildschirm.

Nach einem Zeitraum von 6 Monaten reduzierte sich der Alkoholkonsum in der MG mit Feedback signifikant im Vergleich zur Kontrollgruppe ohne Maßnahme (Effektstärke  $r = 0.54$ ), im Mittel wurden in der MG mit Feedback fünf alkoholische Getränke weniger als in der Kontrollgruppe getrunken. Die Gruppe, die nur Feedback über das Internet erhielt sowie die Gruppe mit MG ohne Feedback unterschieden sich nach sechs Monaten nicht von der Kontrollgruppe. Bei der MG mit Feedback scheint es sich somit um eine wirksame Intervention zur Reduktion des Alkoholkonsums zu handeln. Die Studie gab Hinweise darauf, dass die Wirksamkeit der Intervention auch auf einer Veränderung der Wahrnehmung der sozialen Norm beruhen könnte. Hierbei wurde bei Teilnahme an der Intervention die Einschätzung des eigenen Trinkverhaltens im Vergleich zum Trinkverhalten anderer Studierender realistischer. Walters und Kollegen (2009) stellten außerdem fest, dass weder das Geschlecht, die Ethnizität noch die Höhe des Alkoholkonsums zu Beginn einen Einfluss auf die Wirkung der Intervention hatte.

Ein weiteres Präventionsprogramm, das „e-CHECKUP TO GO“, kurz: *e-CHUG* (Moyer, Rikard, Van Sickle, Walters & Wilson, 2004) ist webbasiert (<http://www.e-chug.com/>). Es verfolgt das Ziel, risikoreiches Trinkverhalten und damit verbundene Risiken bei College Studenten zu reduzieren. Dazu wird mit personalisiertem Feedback und normativen Angaben zum Alkoholkonsum gearbeitet. Der AUDIT-Fragebogen ist Bestandteil des *e-CHUG* Programms. Insgesamt bestehen heute 15 Evaluationsstudien, die die Wirksamkeit von *e-CHUG* belegen. In 2017 wurde dieses Programm weltweit in über 600 Colleges und Hochschulen eingesetzt (Laging, Heidenreich, Ganz & Braun, 2016).

An der Studie von Dumas und Kollegen (2011) nahmen 350 Studierende (65 % weiblich, 90 % weiß, 17 bis 19 Jahre) teil. Es wurden 167 Studierende dem *e-CHUG* zugewiesen, während 183 Studierende der Kontrollgruppe ohne Maßnahme zugewiesen wurden. In der Feedbackgruppe wurde eine internetbasierte, personalisierte Rückmeldung zum berichteten Trinkverhalten gegeben, auf das durchschnittliche Trinkverhalten eines

---

<sup>9</sup> AUDIT ist das Akronym für Alcohol Use Disorders Identification Test. Es handelt sich um einen Fragebogen für das Screening alkoholbezogener Störungen (Babor et al., 2001).

Studierenden eingegangen und auf die Risiken hingewiesen. In der Kontrollgruppe wurden lediglich demographische Daten und das individuelle Trinkverhalten abgefragt. Hierzu wurde aber kein Feedback gegeben.

In hohem Maße gefährdete Studierende (Studierende, die angaben innerhalb von drei Monaten einmal oder häufiger fünf oder mehr alkoholische Getränke direkt hintereinander getrunken zu haben) in der *e-CHUG*-Gruppe verzeichneten nach drei Monaten einen Rückgang um 80 % in Bezug auf ihre mit dem Alkohol verbundenen negativen Konsequenzen. Im Vergleich dazu kam es in der Kontrollgruppe zu einem Rückgang der negativen Konsequenzen von 39 %. Bei der Verlaufskontrolle nach drei Monaten verzeichneten in hohem Maße gefährdete Studierende in der *e-CHUG*-Gruppe einen Rückgang der maximalen Blutalkoholkonzentration um 58 %, eine Reduktion der Häufigkeit des Trinkens bis zur Alkoholvergiftung um 65 % und einen Rückgang des wöchentlichen Alkoholkonsums um 34 %. Die Studierenden der Kontrollgruppe zeigten für diese Variablen einen Anstieg um 11 %, 15 % bzw. 10 %. Insgesamt zeigten die Teilnehmer der *e-CHUG*-Gruppe somit einen deutlichen Rückgang des Alkoholkonsums und seiner negativen Konsequenzen im Vergleich zur Kontrollgruppe, was auf die Wirksamkeit des Programmes bei Studierenden hinweist.

Eine an deutsche Studienverhältnisse angepasste Version wurde von Laging und Kollegen entwickelt und evaluiert. Auch für dieses Programm *eCHUG-D* konnten in einer RCT-Studie mit  $n = 1.438$  Studierenden signifikante Veränderungen im Trinkverhalten Studierender als Programmwirkung nachgewiesen werden. „Dieser Nachweis bezieht sich auf die Variablen „Anzahl an alkoholischen Getränken in den letzten vier Wochen“ nach drei und sechs Monaten und „maximale Blutalkoholkonzentration“ nach drei Monaten. Darüber hinaus reduzierte die *eCHUG-D* Gruppe die „Anzahl an Rauschtrinkgelegenheiten in den letzten vier Wochen“ signifikant nach drei und marginal signifikant nach sechs Monaten“ (Laging, Heidenreich, Ganz & Braun, 2016, S. 58).

Die Maryland-Studie (Maryland Collaborative to Reduce College Drinking and Related Problems, 2013) untersuchte viele verschiedene Maßnahmen zur Prävention bei College-Studenten, darunter neben dem *e-CHUG*-Programm auch das Alkoholprogramm BASICS. Die Kooperationsgruppe bestand aus Experten der University of Maryland School of Public Health und der Johns Hopkins Bloomberg School of Public Health. Ausgangspunkt für die Entwicklung der Initiative waren Studienergebnisse, die zeigten, dass Studierende im ersten

Studienjahr durchschnittlich fünf alkoholische Getränke je Mahlzeit konsumieren und einer von vier Studierenden im Laufe seines Studiums die Kriterien einer Alkoholabhängigkeit erfüllt (Maryland Collaborative to Reduce College Drinking and Related Problems, 2013). Zudem wiesen Befunde von Beck und Kollegen (2010) darauf hin, dass das Fahren in alkoholisiertem Zustand mit zunehmendem Alter steigt, wobei 25 % der 21-Jährigen angaben, bereits alkoholisiert Auto gefahren zu sein. Diese Befunde legen somit nahe, dass der erhöhte Alkoholkonsum der Studierenden auch mit Risiken für die Verkehrsteilnahme und die Bevölkerung einhergeht, woraus die Kooperationspartner Handlungsbedarf für die Universitäten ableiteten. Im Ergebnis der Maryland-Studie wurden den Verantwortlichen auf den Campus Leitlinien („*Guide to Best Practices*“) zur Verfügung gestellt.

Das *BASICS Programm* ist ein Programm, das eine Verringerung der durch Alkohol bedingten Schäden zum Ziel hat (Dimeff, Baer, Kivlahan & Marlatt 1999). Das Programm besteht aus zwei 50- bis 60-minütigen Modulen (Interviews) und enthält einen Fragebogen. Dieser beinhaltet Fragen zum persönlichen Alkoholkonsum, zu persönlichen Glaubenssätzen (Beliefs) über Alkohol, zum Verständnis von sozialen Alkoholnormen und zur Familiengeschichte. Basierend auf den so gewonnenen Informationen wird im zweiten Modul, das etwa eine Woche später stattfindet, ein individuelles Feedback zu den Risiken des Verhaltens gegeben. Fakten zu sozialen Normen werden erläutert. Wege, zukünftig alkoholinduzierte Risiken zu minimieren, werden angegeben und Vorschläge für Verhaltensänderungen werden gemacht.

Für das *BASICS Programm* kommt die Maryland Studie zu dem Ergebnis, dass das Programm bei vieltrinkenden Studierenden den Alkoholkonsum im Vergleich zu einer Kontrollgruppe ohne Programmteilnahme signifikant reduziert. Dies betrifft die Anzahl der Getränke pro Woche, die Häufigkeit der Trinkanlässe und des Binge-Trinkens im letzten Monat im Vergleich zur Kontrollgruppe. Die Anzahl der Getränke sank in der Testgruppe von 17,6 auf 11,4 pro Woche, in der Kontrollgruppe von 18,6 auf 15,8 Getränke. Die Trinkanlässe pro Monat reduzierten sich von 4,41 auf 3,83, während die Kontrollgruppe stabil bei 4,5 Anlässen blieb. Das Binge-Trinken pro Monat verringerte sich von 3,2 auf 2,55 Anlässe, in der Kontrollgruppe von 3,5 auf 3,37 Anlässe (Maryland Collaborative to Reduce College Drinking and Related Problems, 2013, S. 12). Insgesamt beschreibt die Maryland Studie unter Berücksichtigung der existierenden Literatur zwei Kategorien von Eingriffsmaßnahmen als wirksam: Beobachten von Trinkgewohnheiten mit intensivem individuellen Feedback sowie Änderungen im Umfeld mit Verstärkung der Gesetzgebung.

Noch heute werden sowohl das BASICS Programm als auch AlkoholEdu (Wall, 2007) in vielen Übersee Universitäten verwendet, beispielsweise die Coastal Carolina University, Boston University und die University of Wisconsin. Hierbei kommt auch der AUDIT-Test zum Einsatz, um die Tiefe der Alkoholproblematik bei den Studierenden festzustellen.

### **3.4. Wirksamkeitskriterien bei den ausgewählten Präventionsprogrammen**

Im Folgenden werden die in Kapitel 2.4 beschriebenen Wirksamkeitsparameter auf die in Kapitel 3.1 bis 3.3 beschriebenen Präventionsprogramme angewandt. Dabei wurde eine Auswahl getroffen. Von den in Tabelle 2 genannten entscheidenden Inhalten für Suchtpräventionsmaßnahmen und von den in Tabelle 3 genannten CTC-Kriterien wurden diejenigen ausgewählt, die auch für Kurzmaßnahmen praktikabel erscheinen. Es zeigen sich in den Kategorien die in Tabelle 5 abgebildeten Ergebnisse.

Die Zielgruppen erfassen überwiegend junge Leute. Alle Programme zielen auf die Verhinderung von Schäden durch Alkoholkonsum ab. Dabei wendet sich ein Teil der Programme der Unfallbelastung im Straßenverkehr zu, während ein anderer Teil der Programme den gesundheitlichen Aspekt fokussiert.

Die verschiedenen Programme nutzen unterschiedliche Formate, um die jeweilige Zielgruppe zu erreichen. Es werden z.B. Kampagnen in Massenmedien (vgl. Drink & Drive = Death) gefahren, Schulklassen werden von Peer-Multiplikatoren aufgesucht (vgl. Schutzengel) und Internetplattformen werden genutzt (vgl. eChug). Außerdem sind viele Maßnahmen in der Durchführung auf Kürze und Effizienz angelegt (vgl. zwei Unterrichtseinheiten des verkehrspsychologischen Gruppengesprächs der Mehrphasenausbildung). Wie die einzelnen Programme theoretisch und methodisch begründet sind, ist in sehr unterschiedlicher Tiefe publiziert. Alle Programme besitzen Evaluationsstudien. Die Evaluationsdesigns richten sich nach der jeweiligen Zielsetzung aus. Die Unfallbelastung im Straßenverkehr wird anhand der unfallstatistischen Zahlen zur Beteiligung von Fahranfängern oder zu Getöteten oder Schwerverletzten gemessen. Gesundheitliche Aspekte werden anhand des berichteten Trinkverhaltens erhoben: Anzahl der Getränke pro Woche, Trinkanlässe und Rauschtrinkgelegenheiten im Monat sowie Punktzahl im AUDIT-Test. Außerdem ist der Bekanntheitsgrad und die Akzeptanz der Programme Gegenstand der Erhebungen. Alle Programme stellen sich in den Evaluationsstudien als wirksam dar. Die Designs der unterschiedlichen Evaluationsstudien sind in Tabelle fünf aufgeführt. Hierbei ist anzumerken,

dass Meta-Analysen den höchsten methodischen Ansprüchen genügen und die qualitativ gesichertesten Ergebnisse präsentieren. Die weiteren angeführten Evaluationsstudien sind methodisch vielfältig auf die jeweiligen spezifischen Ziele der Programme abgestellt und methodisch nicht ohne weiteres vergleichbar. Dabei ist es allen Studien zueigen, dass sie verschiedene Elemente wie z.B. Befragungen und statistische Analysen kombinieren.

Tabelle 5: Erfüllung von Wirksamkeitskriterien für erfolgreiche Programme durch ausgewählte Präventionsprogramme (nach Bühler & Kröger, 2006 und Landespräventionsrat Niedersachsen, 2011, erweitert)

<b>Wirksamkeitskriterien für erfolgreiche Programme</b>	<b>Ausgewählte Präventionsprogramme</b>					
	<b>Psych. Gruppen-gespräch der Mehrphasenausbildung (§ 13c FSG-DV)</b>	<b>BOB (VIAS, 1996)</b>	<b>Schutzengel (Kreisverwaltung Gütersloh, 2008)</b>	<b>Motivational Interviewing (Rollnick, Miller &amp; Butler, 2008) mit und ohne Feedback</b>	<b>eChug (Moyer et al., 2004, eChug-D, weiterentwickelt durch Laging et al., 2016)</b>	<b>BASICS (Dimeff et al., 1999)</b>
Zielgruppen	Fahranfänger	18-24-Jährige	16-24-Jährige	College-Studenten, Vieltrinker, 19,8 Jahre im Durchschnitt	Studierende	College-Studenten, Vieltrinker, 18-24-Jährige
Zielbeschreibung	Unfallzahlen senken, individuelle Risikobetrachtung von z.B. Selbstüberschätzung, Auslebenstendenzen und. Alkohol- oder Suchtmittelmissbrauch	Unfallzahlen senken; Fahrer bleibt ohne Alkohol	Unfallzahlen senken; Peers sollen Alkoholfahrten aktiv verhindern	Veränderung problematischen Trinkverhaltens	Verantwortungsvollen Umgang mit Alkohol fördern; risikoreiches Trinkverhalten erkennen und reduzieren	Schäden durch Alkohol verringern
Vorliegen wissenschaftlicher Evaluationsstudie	Gatscha, M., und Brandstätter, C., 2008	Röser, Hamburger & Knauff, 2012	(Mühlenbruch, H. & Hilke, D., 2016)	Walters et al., 2009	u.a. Laging et al., 2016	Maryland Collaborative to Reduce College Drinking and Related Problems, 2013
Design	Befragungen (Trainingsteilnehmer und repräsentative Umfrage), Statistik über Personenschaden, Daten aus Führerscheinregister, 2006	Befragungen Analyse, Unfallzahlen 2006-2011	3 Teilstudien: 1. Online Befragung post 2. Unfallanalyse prä-post 3. Kontrollraumvergleiche 2002-14	Dismantling-Studie 2006-2007	RCT-Studie 2013 - 2016	Meta-Analyse 2003 – 2009

Ausgewählte Evaluationsergebnisse	deutliche Reduktion von Unfallbeteiligung von Fahranfängern. Fahrsicherheitstraining soll früher stattfinden. Keine Veränderung der Selbsteinschätzung.	u.a. Senkung der Unfälle um 44 % in BOB-Region (vgl. 27 % Referenzregion) in 5 Jahren	u.a. Senkung der Getöteten um 36 % in 6 Jahren	Signifikante Reduktion des Alkoholkonsums nach 6 Monaten im Vgl. zu Kontrollgr. ohne Maßnahme	Signifikante Veränderungen: Anzahl Getränke, Höhe BAK, Anzahl Rauschtrinkgelegenheiten	Signifikante Reduktion des Alkoholkonsums bei Vieltrinkern: Anzahl Getränke, Trinkanlässe, Rauschtrinkgelegenheiten
Vermittlung korrekter Informationen über Wirkung von Substanzen	unbekannt	z.B. BAK, Drogen Grenzwerte	unbekannt	unbekannt	ja	ja
Kritische Bewertung der Wirkung von Substanzen	unbekannt	ja	unbekannt	ja, des eigenen Konsums	ja	ja
Förderung der Selbstwirksamkeit, verantwortungsvoller Konsument zu bleiben oder zu werden	unbekannt	eigenes Konsummuster reflektieren	unbekannt	Förderung der Selbstwirksamkeit, verantwortungsvoller Konsument zu werden	ja	Förderung der Selbstwirksamkeit, verantwortungsvoller Konsument zu werden
Theoretisch begründetes Modell zu Methoden und Wirksamkeit	unbekannt	unbekannt	unbekannt	ja	ja	ja
Logischer Zusammenhang „Problemanalyse – beeinflussbare Faktoren – Ziele – Zielgruppen – Methoden“	unbekannt	unbekannt	unbekannt	ja	ja	ja
Materialien/Manuale verfügbar	unveröffentlicht, gemäß gesetzlicher Vorschriften	unbekannt	unbekannt	ja	ja	ja
Schulungen für Trainer verfügbar	ja	ja, regional	unbekannt	unbekannt	ja für Offline-Peer-Berater	ja
Instrumente für die Qualitätskontrolle verfügbar	ja	unbekannt	unbekannt	unbekannt	unbekannt	unbekannt

### **3.5. Zusammenfassung in Bezug auf „Klare Sicht...!?“ von Erkenntnissen aus den ausgewählten Studien und den Wirksamkeitskriterien**

Stützt man sich auf die Informationen aus den in den Kapiteln 3.1 bis 3.3 genannten Studien, so stellt man fest, dass die Präventionsarbeit im Bereich Alkohol- sowie Verkehrrisiko international uneinheitlich ist. Für den anglo-amerikanischen Raum wurden Programme für junge Leute gefunden, die überwiegend auf gesundheitliche Aspekte und auf Konsumrisiken eingehen. Den Teilnehmern soll durch einen verantwortungsvollen Konsum geholfen werden, Schäden, auch im Straßenverkehr, zu vermeiden. Dieser verhaltenspräventive Ansatz wurde beispielsweise mit dem eChug-D auch für den deutschsprachigen Raum adaptiert. Für Deutschland und Österreich wurden primärpräventive Programme ausgewählt, die wie „Klare Sicht...!?“ auf das Unfallrisiko junger Fahrer fokussieren, das auch durch Alkohol im Straßenverkehr erhöht wird.

Bei der Arbeit in der Primärprävention mit jungen Leuten ist die Beeinflussung durch die Peergroup ein wirksames Element. Offline-Peer-Berater sollen beim eChug-D für ihre Kommilitonen eine Anlaufstelle für Sucht- und Substanzmittelfragen darstellen und das Thema des riskanten Alkoholkonsums enttabuisieren. Auch im österreichischen Programm „Drink + Drive = Death“ (vgl. Kap. 3.1.) und in den „Schutzengel“-Projekten in Deutschland und in Dänemark (vgl. Kap. 3.2.) haben Peers eine wichtige Funktion. Das Programm „Klare Sicht...!?“ zielt ebenfalls darauf ab, Teilnehmer darin zu bestärken, bei ihren Freunden und Mitschülern in Zukunft einzuschreiten, verkehrsunsicheres Verhalten zu kritisieren und gegebenenfalls zu verhindern (Anhang C3., Arbeitsblatt 2). Außerdem wird über einen Erfahrungsaustausch in der Peergroup verkehrsunsicheres Verhalten benannt sowie kontrovers und emotional diskutiert. Dabei wird verkehrssicheres Verhalten gefördert (Kapitel 4.6).

Die US-amerikanischen Studien (Kapitel 3.3) konnten den Einfluss von Feedback auf das Trinkverhalten belegen, insbesondere im Zusammenhang mit motivationaler Gesprächsführung. Elemente der motivationalen Gesprächsführung zeigen sich in der wertschätzenden Haltung und Kommunikation, die der Kursleiter gegenüber seinen Teilnehmern ausübt. Die Perfektionsfahrten im Rahmen der österreichischen Mehrphasenausbildung und die Beobachtungsfahrten in Gruppen im Rahmen der deutschen Nachschulkurse basieren ebenfalls auf der Grundidee von Feedback und Peer-Beeinflussung. Die Peers haben die Aufgabe, das Fahrverhalten zu beobachten, zu bewerten und dabei unsicheres Verhalten zu kritisieren und sicheres zu unterstützen. Hierbei spielt das Feedback durch die Gruppe eine wichtige Rolle. Kleingruppenarbeit ist ein Element der verkehrspsychologischen Gruppengespräche im Rahmen der zweiten Ausbildungsphase in

Österreich und auch in besonderen Aufbaueminaren in Deutschland (Schubert et al., 2003). Bei der Erarbeitung von sicherheitsrelevanten Themen in der Kleingruppe ist das gegenseitige Feedback in der Peergroup ebenfalls ein wichtiges Element der Selbstreflexion für jeden einzelnen Teilnehmer. Die gegenseitige Kritik bei riskanten Verhaltensweisen und die Bestärkung von sicheren Verhaltensweisen werden sowohl durch die Gruppenmitglieder als auch durch den Kursleiter im Rahmen von Feedback befördert. Diese Techniken werden ebenfalls innerhalb von „Klare Sicht...!“ angewandt. Beispielsweise gibt der Kursleiter Feedback zu den Aufgaben in Modul I (Kapitel 4.6). Im Kursprogramm „Klare Sicht...!“ spielt Feedback an die Kursteilnehmer eine bedeutende Rolle, wie es auch in den Studien mit e-CHUG oder anderen Interventionstechniken des personalisierten Alkohol-Feedbacks im Einzel-, oder Gruppensetting sowie per Computer (Walters et al., 2009) nachgewiesen wurde. Das Kursprogramm „Klare Sicht...!“ weist außerdem Ähnlichkeiten mit dem Präventionsprogramm BOB auf (VIAS Institut, 1996), wobei beide als Zielgruppe Schüler ab der 11. Klasse haben und diese auf emotionaler Ebene ansprechen wollen. Dazu werden Information über Verkehrsunfälle vermittelt und die Rauschbrillen kommen zum Einsatz. Bezüglich des zeitlichen Ablaufs hat das Kursprogramm „Klare Sicht...!“ Ähnlichkeit mit dem österreichischen verkehrpsychologischen Gruppengespräch (§13c (FSG-DV)), das 100 Minuten umfasst, wobei für „Klare Sicht...!“ 270 Minuten geplant sind.

Der AUDIT-Fragebogen kommt international häufig zur Anwendung, um problematisches Trinkverhalten zu identifizieren und somit eine Grundlage für ein personalisiertes Feedback zu geben. Das Kursprogramm „Klare Sicht...!“ nutzte den AUDIT-Fragebogen zunächst nur, um den möglichen Zusammenhang zwischen Regelverstößen und Trinkgewohnheiten zu erfassen und im Rahmen der Evaluationsstudie auszuwerten. Diesen als eine Quelle des personalisierten Feedbacks an die Teilnehmer einzusetzen war im Jahr 2013 noch nicht im Fokus für das Programm „Klare Sicht...!“. Inzwischen wird er hierzu eingesetzt (Kapitel 12), Die US-Programme e-CHUG und BASICS nutzen den AUDIT-Fragebogen im Rahmen eines internetbasierten Feedbacks als Maßnahme gegen den gewohnheitsmäßigen Alkoholkonsum. Anglo-amerikanische Studien zu Maßnahmen der Alkoholprävention (vgl. Kapitel 2.3) überprüften das Trinkverhalten von Studierenden. Dabei wurde die Ausprägung eventueller gesundheitlicher Schäden mit Hilfe des AUDIT-Fragebogens überprüft und in einen Zusammenhang mit Risiken gestellt (Walters et al., 2009). Die Studie von Beck und Kollegen (2010) erbrachte Befunde, dass ein erhöhter Alkoholkonsum der Studierenden auch mit Risiken für die Verkehrsteilnahme einhergeht. Der AUDIT Fragebogen wurde in dieser Studie

eingesetzt, um die Risikogruppe der Studienteilnehmer zu identifizieren, bei denen ein Verdacht auf eine alkoholbezogene Störung vorliegt (8 oder mehr Punkte im AUDIT). Dabei war es von Interesse herauszufinden, ob und wieviele Kursteilnehmer zu dieser Risikogruppe gehören und ob es einen Unterschied in der Wirksamkeit der Maßnahme „Klare Sicht...!“ für Risikoträger im Vergleich mit Teilnehmern bis 7 Punkte im AUDIT-Test gibt.

Neben den oben genannten verschiedenen Elementen, die ein primärpräventives Kursprogramm wirksam machen, werden im Folgenden die Kriterien für erfolgreiche Programme (nach Bühler & Kröger, 2006 und Landespräventionsrat Niedersachsen, 2011, erweitert) auf das Programm „Klare Sicht...!“ bezogen. Die Ergebnisse dieser Analyse sind in Tabelle 6 zu finden.

Tabelle 6: Erfüllung von Wirksamkeitskriterien für erfolgreiche Programme durch das Programm „Klare Sicht...!“ (nach Bühler & Kröger, 2006 und Landespräventionsrat Niedersachsen, 2011, erweitert)

<b>Wirksamkeitskriterien für erfolgreiche Programme</b>	<b>„Klare Sicht...!“</b>
Zielgruppenbeschreibung	Estnische Jugendliche im Alter von 17 bis 19 Jahren in Schulen
Zielbeschreibung	Vermeidung von Verkehrsverstößen, wobei der Schwerpunkt auf Alkoholdelikten liegt
Vorliegen wissenschaftlicher Evaluationsstudie	Mit dieser Arbeit
Design	Messwiederholungs-Kontrollgruppendesign
Ausgewählte Evaluationsergebnisse	Kursteilnehmer haben im Jahr nach der Kursteilnahme weniger Verstöße
Vermittlung korrekter Informationen über Wirkung von Substanzen	Wissensbausteine in Modul II (Kapitel 4.6)
Kritische Bewertung der Wirkung von Substanzen	Wissensbausteine in Modulen I und II (Kapitel 4.6)
Förderung der Selbstwirksamkeit, verantwortungsvoller Konsument zu bleiben oder zu werden	Indirekt durch die Besprechung von Alkoholwirkungen und Risiken
Theoretisch begründetes Modell zu Methoden und Wirksamkeit	Kapitel 4.2
Logischer Zusammenhang „Problemanalyse – beeinflussbare Faktoren – Ziele – Zielgruppen – Methoden“	Kapitel 4.1.
Aktuelle Materialien/ Manuale verfügbar	Manual im Kapitel 4.6, Materialien im Anhang
Schulungen für Trainer verfügbar	auf Anfrage
Support bei der Umsetzung ist verfügbar	auf Anfrage

Stützt man sich auf die Erkenntnisse zu den Wirksamkeitskriterien für erfolgreiche Präventionsprogramme aus Kapitel 3.4, die dort auf die analysierten Kursprogramme des deutschsprachigen und des angloamerikanischen Raums angewandt wurden, so stellt man fest, dass diese auch durch „Klare Sicht...!“ weitgehend erfüllt werden (Tabelle 6). Damit zeigt sich, dass „Klare Sicht...!“ sich die meisten regulären Elemente erfolgreicher Programme, wie z.B. Zielgruppenbeschreibung oder die kritische Bewertung der Wirkung von Substanzen zu eigen gemacht hat.

Zwei Elemente, die „Klare Sicht...!“ verwendet, finden sich in der bisherigen Literatur nicht. Es handelt sich um den Praxisbericht eines Polizeibeamten und um den Erfahrungsbericht einer durch einen Verkehrsunfall behinderten Person (Gehbehinderter). Durch die Schilderung realer Unfallereignisse aus der eigenen Praxis und durch den persönlichen Vortrag zu Ablauf und Konsequenzen eines Verkehrsunfalls werden die Teilnehmer emotional angesprochen. Ziel ist es, dass sich die Teilnehmer den fatalen Folgen von Verkehrsunfällen emotional öffnen sollen. Die Betroffenheit soll helfen, einen Zusammenhang zwischen den selbstberichteten Verstößen der Teilnehmer (im Vergleich mit Modul 1) und potentiellen Unfallrisiken herstellen. Dies soll dazu beitragen, dass die Teilnehmer in Zukunft Verstöße vermeiden, bei Verstößen anderer einschreiten und so die Verkehrssicherheit fördern.

## **4. Aufbau des Kursprogramms „Klare Sicht...!?“ (Manual)**

Im Folgenden werden Zielgruppe, Hintergrund und die erforderlichen Rahmenbedingungen für das Kursprogramm von „Klare Sicht ...!?“ vorgestellt. Außerdem wird die Durchführung des Programms, unterteilt in drei Module, detailliert in Manualform beschrieben.

### **4.1. Zielgruppe und Zielsetzung**

Das Kursprogramm „Klare Sicht...!?“ (Meinhard, 2007) richtet sich an Jugendliche und junge Erwachsene in der Altersgruppe von 17 bis 19 Jahren in Berufsschulen und Gymnasien. Ob die Teilnehmer im Besitz einer Fahrerlaubnis sind oder nicht, ist für die Teilnahme am Kurs unerheblich. Das Programm zielt auf die Vermeidung von Verkehrsverstößen ab, wobei der Schwerpunkt auf Alkoholdelikten liegt.

Das staatliche estnische Verkehrssicherheitsprogramm (RLOP, 2002) enthielt bereits 2002 die Anforderung, zur Vermeidung von Verkehrsnoten unter anderem die Verkehrserziehung zu fördern. In diesem Zusammenhang entstand die Entwicklung des Kursprogramms „Klare Sicht...!“. Im Jahr 2010 fand dieses Programm Einzug in RLOP. Heute findet sich dort die Formulierung, dass primärpräventive Schulungen angeboten werden müssen.

Das Kursprogramm „Klare Sicht...!?“ soll das Gefahrenbewusstsein schwerpunktmäßig zum Umgang mit Alkohol durch Wissensvermittlung und durch Erfahrungsaustausch im Gruppengespräch stärken. Wissensdefizite der Teilnehmer über den Auf- und Abbau der Blutalkoholkonzentration, über die Ahndung von Alkoholdelikten und über die Wirkungen und Risiken von Alkoholkonsum sollen ausgeglichen werden. Mit den Teilnehmern sollen Techniken entwickelt werden, die zukünftig alkoholisierte Fahrten verhindern sollen. Auch Mitfahrer sollen dabei eingreifen. Darüber hinaus verfolgt das Kursprogramm einen generalpräventiven Ansatz: Auch weitere, über das Thema Alkohol hinausgehende, risikoreiche Verhaltensweisen werden im Kurs erfahrungsbezogen thematisiert. Hierbei werden weitere Themen wie zum Beispiel die Überladungen von Kraftfahrzeugen mit zu vielen Personen, Geschwindigkeitsübertretungen und das Fahren ohne Fahrerlaubnis angesprochen. Durch Wissenserweiterung und Einstellungsänderung sollen die Kursteilnehmer in die Lage

versetzt werden, sich zukünftig verkehrssicher zu verhalten. Die Themen und Methoden, mit denen diese Ziele verfolgt werden, sind Inhalt der Tabelle 7.

Tabelle 7: Ziele, Themen und Methoden des Kursprogramms "Klare Sicht...!?"

<b>Ziele</b>	<b>Themen</b>	<b>Methoden</b>
<i>Modul I</i>		
Kennenlernen des Seminarleiters, Zeitplan und Ablauf kennen, zur aktiven Teilnahme motivieren	Einführung	Persönliche Vorstellung Powerpointunterstützter Kurzvortrag
Warming-up zur Verkehrssicherheitsarbeit  verschiedene persönliche Einschätzungen austauschen und sich konfrontieren	Bewertung des Verkehrsverhaltens in Estland	Kleingruppenarbeit: Auswahl von 5 gefährlichen Verkehrsverstößen, Bezeichnung des gefährlichsten Verstoßes
Erfahrungen zur eigenen Praxis der Verkehrsteilnahme austauschen. Selbst- und Fremdeinschätzung und Konfrontation	Allgemeine Bewertung des Verkehrsverhaltens der eigenen Kleingruppe	Kleingruppenarbeit: Finden und Begründen einer Schulnote für das Verkehrsverhalten der gesamten Gruppe
Verkehrsunsicheres Verhalten benennen sowie kontrovers und emotional diskutieren.	Gefahren und Risiken im Straßenverkehr Differenzierte Bewertung des Verkehrsverhaltens der eigenen Kleingruppe	Kleingruppenarbeit: - Bearbeitung Arbeitsblatt - Offenlegung von bestraften und unentdeckten Verstößen
Das eigene Verhalten im Vergleich zu den Normen realistisch einschätzen, irrationale Gedanken erkennen und ersetzen.  Verkehrssicheres Verhalten fördern, Ahndung von Fehlverhalten kennen	Ergebnissicherung der drei Kleingruppenarbeiten	Präsentation der Kleingruppenarbeiten  Feedback des Kursleiters + Diskussion zu richtigem und falschem Verkehrsverhalten, Ahndung von Alkoholdelikten Vorschläge zur Risikovermeidung in der Peergroup (Vermeidungstechniken)

Fortsetzung von Tabelle 7

<b>Ziele</b>	<b>Themen</b>	<b>Methoden</b>
<i>Modul II</i>		
Auswirkung von Alkohol mit Hilfe der Rauschbrillen in nüchternem Zustand erleben	Hindernis- Parcours	Mit Rauschbrillen durchlaufen, beobachtet werden
Beeinträchtigung durch Alkohol beim Kraftfahren erkennen	Erfahrungsaustausch zum Hindernis-Parcours	Rückmeldung der Läufer Feedback der Zuschauer Feedback des Kursleiters im Zusammenhang mit Kraftfahren Diskussion offener Fragen
Zusammenhänge von Unfallrisiko und BAK erkennen  Wissenslücken schließen, insbesondere auch zum Unterschied zwischen Atemalkoholkonzentration und Blutalkoholkonzentration	Promille in der Unfallstatistik und Promillegrenzen	Lehrgespräch mit Hilfe der Powerpoint-Präsentation
Widmarkformel kennen, BAK Berechnung üben  Risiken anhand persönlicher Erfahrungen bei Trink- und Fahranlässen einschätzen, Techniken zur Vermeidung von Alkoholfahrten besprechen, Motivation, auch als Peer, z. B. Beifahrer zu handeln	Berechnung der Blutalkoholkonzentration (BAK)	Lehrgespräch mit Hilfe der Powerpoint-Präsentation Arbeitsblatt 2 zu „Promille und Beeinträchtigungen durch Alkohol“ lesen und ausfüllen  Moderierte Diskussion zu persönlichen Erfahrungen  Fachliches Feedback des Kursleiters
Techniken zur Vermeidung von Alkoholfahrten verstehen, erinnern, wiederholen und anwenden	Arbeitsblatt 2: Begleitmaterial „Klare Sicht...!?“	Zuhause bearbeiten

Ziele	Themen	Methoden
<i>Modul III</i>		
Begreifen, dass kleine Fehler fatale Folgen haben können.  Durch Betroffenheit einen emotionalen Zusammenhang zwischen eigenen Verstößen (im Vergleich mit Modul 1) und potentiellen Unfallrisiken herstellen.	Praxisbericht eines Polizeibeamten	Uniformierter Polizeibeamter: Vortrag mit Powerpoint Unterstützung.  Hervorrufen persönlicher Betroffenheit durch Schilderung realer Unfallereignisse aus der eigenen Praxis  Diskussion und Beantwortung offener Fragen
Begreifen, dass kleine Fehler fatale Folgen haben können.  Durch Betroffenheit einen emotionalen Zusammenhang zwischen eigenen Verstößen (im Vergleich mit Modul 1) und potentiellen Unfallrisiken herstellen.	Erfahrungsbericht einer durch einen Verkehrsunfall behinderten Person (Gehbehinderter)	Persönlicher Vortrag Hervorrufen persönlicher Betroffenheit durch Schilderungen der persönlichen Erfahrungen zu Ablauf und Konsequenzen seines Verkehrsunfalls  Diskussion und Beantwortung offener Fragen

#### 4.2. Wissenschaftliche Grundlagen

Die Darlegung der wissenschaftlichen Grundlagen dient dem Kursleiter zur theoretischen Orientierung sowie als Anhaltspunkt, sich bei Bedarf intensiver mit den Grundlagen der zur Verhaltensänderung eingesetzten Konzepte und der sich daraus ableitenden Methoden und deren theoretischer Begründung zu beschäftigen. Durch den ausschließlichen Einsatz von Verkehrspsychologen liegen auf Seiten der Kursleiter auch die erforderlichen Qualifikationsvoraussetzungen und Erfahrungen vor. Außerdem ist es zur Beurteilung der Wirksamkeit einer verhaltensändernden Maßnahme notwendig, das theoretische Konzept sowie ein Modell des Verhaltens und mögliche Zusammenhänge zu Persönlichkeitstheorien darzulegen.

So ist beispielsweise festzustellen, dass bei jugendlichen und jungen erwachsenen Kursteilnehmern erfahrungsgemäß Selbstbeobachtung und Selbstkontrolle des Verhaltens noch unzureichend entwickelt sind und sie in der Bewertung von Risikosituationen häufiger Fehleinschätzungen unterliegen (Sturzbecher et al., 2004). In diesen Bereichen sollen durch die Kursteilnahme Verbesserungen erzielt werden. Schließlich bedarf die Arbeit mit Jugendlichen und jungen Erwachsenen einer jugendgerechten, wertschätzenden und überzeugenden

Kommunikation. Die nachfolgend aufgeführten wissenschaftlich abgesicherten Interventionskonzepte, die bereits vielfältigen Einsatz in verkehrspsychologischen Interventionen gefunden haben, kommen im Kursprogramm „Klare Sicht ...!?“ zur Anwendung.

Das Verhaltensmodell nach Kanfer, Reinecker und Schmelzer (1996) ermöglicht die Beschreibung von Änderungsprozessen in Folge einer funktionalen Analyse menschlichen Verhaltens auf lerntheoretischer Grundlage durch Identifizierung der verhaltensrelevanten Stimulus- und Selbstregulationsbedingungen sowie ihrer komplexen Verknüpfungen in Bezug auf ein konkretes Verhalten.

Der kognitive Ansatz im Verhaltensmodell, das dem Programm „Klare Sicht ...!?“ zugrunde liegt, hat das Denken und Problemlösen zum Schwerpunkt. Neben der Aufschlüsselung logischer Denkfehler und irrationaler Kognitionen ist insbesondere das Selbstschema, d.h. Vorstellungen über die eigene Person, Gegenstand des kognitiven Ansatzes. Bei inadäquaten Kognitionen (z. B. durch Wahrnehmungsselektion und –fehlbewertung von Risikosituationen) können Emotionen und Verhalten nur schwer korrigiert werden. Mit der Selbstwahrnehmungstheorie von Bem (1967) werden aus der Selbstwahrnehmung des eigenen Verhaltens in einer Situation Schlussfolgerungen auf eigene Einstellungen und Gefühle gezogen. Beispielsweise wird eine Person, die oft das Kraftfahrzeug alkoholisiert fährt ohne aufzufallen, den Schluss ziehen dies problemlos in Zukunft weiter tun zu können. Auch die Beobachtung, dass andere alkoholisiert fahren, ohne dadurch Nachteile zu erfahren, kann zu dieser Fehleinschätzung des tatsächlichen Risikos führen. Auch irrationale „Denkfehler“ (Wilken, 2010) können aufgedeckt und einer kognitiven Umstrukturierung unterzogen werden. Beispielsweise wird beim Denkfehler „Übergeneralisierung“ basierend auf einem einzelnen Ereignis eine allgemeine Regel aufgestellt („Jeder fährt schneller als erlaubt“). Beim „Katastrophisieren“ wird ein mögliches negatives Ereignis stark überbewertet („Wenn ich beim Ampelstart der Verlierer bin, bin ich nichts wert“). Bei der emotionalen Beweisführung wird das Gefühl als Beweis für die Richtigkeit der Gedanken genommen („Ich habe mich fahrtüchtig gefühlt. 0,5 Promille Grenze ist Schikane“).

Die Kursteilnehmer werden im Programm „Klare Sicht...!?“ angeregt, sich selbst und andere in ihrem Alkoholkonsum und Verkehrsverhalten zu beobachten, zu hinterfragen und bei Fehlverhalten einzuschreiten. Im Kursprogramm „Klare Sicht...!?“ werden auslösende und aufrechterhaltende Bedingungen von Fehlverhalten im Konsum von Alkohol und im Fahrverhalten thematisiert. Außerdem werden dysfunktionale Kognitionen einer kognitiven

Umstrukturierung unterzogen. Die kognitive Umstrukturierung besteht beispielsweise im Fall der emotionalen Beweisführung darin, dass der Kursteilnehmer wissen soll, dass bei 0,5 Promille mit erheblichen Beeinträchtigungen des Verkehrsverhaltens gerechnet werden muss und die Unfallhäufigkeit sich deutlich erhöht (Anhang C.1; Krüger, 1995). Dies ist auch dann der Fall, wenn der Kursteilnehmer die Beeinträchtigung subjektiv noch nicht bemerkt. Er soll erkennen, dass die 0,5 Promille Grenze keine Schikane, sondern ein Beitrag zu seinem eigenen Schutz ist und der allgemeinen Verkehrssicherheit dient.

Das Kursprogramm „Klare Sicht...!“ wird im Klassenverband durchgeführt. Hierbei müssen die spezifischen Merkmale der Gruppenbildung berücksichtigt werden, bei denen es sich nach Jacques (2000) um folgende Eigenschaften handelt:

- Kollektive Wahrnehmung
- Gemeinsame Ziele, Bedürfnisse oder Ideale
- Gegenseitige Abhängigkeit (Interdependenz)
- Soziale Organisiertheit bezüglich Normen, Rollen und Status
- Interaktion
- Kohäsion (Gruppenzusammenhalt)
- Mitgliedschaft.

Der Kursleiter kann sich die im Klassenverband entstehende Gruppendynamik zu nutze machen. Beispielsweise gibt er im *ersten Modul* (Kap. 4.6.) Kleingruppen (bis sieben Kursteilnehmer) Fremd- und Selbsteinschätzungsaufgaben vor. Die Interaktion der Jugendlichen und jungen Erwachsenen in der vertrauten Gruppe solle zu offenen und ehrlichen Erfahrungsberichten über Fehlverhalten führen. Es entwickeln sich Identifikationen und Konfrontationen untereinander. Zielsetzung ist die Offenlegung von geahndeten sowie unentdeckten persönlichen Verkehrsverstößen und das Erreichen von emotionaler Beteiligung und Betroffenheit. Nach der Präsentation der Ergebnisse der Kleingruppen kommentiert der Kursleiter wertschätzend und ernsthaft eine Auswahl der identifizierten, für die Verkehrssicherheit wesentlichen Themen aus den Erfahrungen der Teilnehmer und zeigt Lösungsmöglichkeiten auf.

Im *zweiten Modul* (Kap. 4.6.) werden in der Gruppe Übungen mit der Rauschbrille und mit der Berechnung der Blutalkoholkonzentration absolviert, was die Selbst- und Fremdwahrnehmung sowie gegenseitiges Feedback fördert.

Die Kommunikation der Kursteilnehmer mit dem Kursleiter, mit dem Polizisten und auch mit der durch einen Verkehrsunfall behinderten Person soll möglichst offen und vertrauensvoll gestaltet werden, um eine Wirksamkeit im Sinne der Kursziele zu erreichen. Das Transaktionsmodell nach Berne (2001), auch PAC- oder „Snowman-“ Modell genannt, geht davon aus, dass jede Person ausgehend von drei Persönlichkeitsebenen kommunizieren kann. Die Kommunikation kann durch die Wahl einer falschen Ebene erschwert werden. Es wird unterschieden zwischen der *Eltern-Ich-Ebene* (kritisch oder fürsorglich; P für Parent), der *Erwachsenen-Ich-Ebene* (rational, der Situation angemessen, vernünftig; A für Adult) und der *Kind-Ich-Ebene* (natürlich, rebellisch oder angepasst; C für Child). Es ist Aufgabe des Kursleiters dafür zu sorgen, dass alle am Kursprogramm „Klare Sicht...!“ Beteiligten möglichst auf der Erwachsenen-Ebene miteinander kommunizieren.

Krips (2003) weist darauf hin, dass der Kursleiter ab dem ersten Kontakt ruhig, freundlich, neutral und zugewandt agieren und die Erwachsenen-Ebene einhalten soll. In seltenen Fällen bedarf es einer gewissen Autorität auf der Eltern-Ebene, um beispielsweise eine Gruppendiskussion zu beruhigen. Hierbei solle ein auf Offenheit und Ehrlichkeit basierendes Vertrauensverhältnis angestrebt werden.

Der uniformierte Polizeibeamte, der gemeinsam mit der durch einen Verkehrsunfall behinderten Person im *dritten Modul* (Kapitel 4.6) tätig wird, wird möglicherweise zunächst als Respektsperson von den Kursteilnehmern auf der Eltern-Ebene verortet. Er hat die Aufgabe, sich mit seiner Stimme und seiner Körpersprache auf der Erwachsenen-Ebene zu positionieren, um mit den Teilnehmern auf Augenhöhe kommunizieren zu können. Die Kommunikation mit der durch einen Verkehrsunfall behinderten Personen erfolgt ebenfalls auf der Erwachsenen-Ebene. Der theoretische und konzeptionelle Rahmen des Kursprogramms „Klare Sicht...!“ orientiert sich an den Problemen und Bedürfnissen der Kursteilnehmer zur Teilnahme am Straßenverkehr und an den Sicherheitsinteressen der Allgemeinheit.

### **4.3. Organisatorische Rahmenbedingungen**

Das estnische Straßenamt bietet zum Anfang des Kalenderjahres allen Gymnasien und Berufsschulen das Programm „Klare Sicht...!“ an. Schulen melden sich bei Interesse beim Straßenamt. Dieses erstellt eine Liste und übergibt sie dem gemeinnützigen eingetragenen

Verein „MTÜ Eesti Liikluskäitumise Arenduskeskus“<sup>10</sup>. Der Verein organisiert die Termine mit den Schulen und mit den Beteiligten, führt die Kurse durch, dokumentiert sie und rechnet mit dem Straßenamt ab.

Die Kurse finden innerhalb der Schulzeit im Klassenverband (zwischen 15 und 30 Schülern) statt. Die Kursteilnahme ist freiwillig. Ein Kurs umfasst drei Module à 90 Minuten, die für die Durchführung an einem Schultag vorgesehen sind. Module I und II werden durch den Kursleiter moderiert und sollen erfahrungsgestützt und theoretisch untermauert das Risikobewusstsein der Teilnehmer fördern. Dies wird in Modul III durch die Berichte von einem Polizeibeamten und von einer durch einen Verkehrsunfall behinderten Person an realistischen Beispielen veranschaulicht.

Die *Schulen* sorgen für die notwendige Ausstattung der Klassenräume mit einem Computer, einem Beamer und einem Flip-Chart. Der *Kursleiter* benötigt die Arbeitsblätter (Anhang C.2, Anhang C.3.), die Powerpoint-Präsentationen (Anhang C.1), das Moderationsmaterial, Klebeband, eine Rauschbrille und zwei Plastikflaschen. Der *Polizeibeamte* stellt eine Powerpoint-Präsentation vor (Anhang D).

#### **4.4. Kursleiterqualifikation**

Das Kursprogramm „Klare Sicht ...!“ verlangt bestimmte Qualifikation des Kursleiters. Der Kursleiter muss einen Abschluss des Hochschulstudiums als Diplom-Psychologe oder einen gleichwertigen Master-Abschluss in Psychologie besitzen. Er muss einen Nachweis über eine 120-stündige verkehrspsychologische Ausbildung an einer Universität oder gleichgestellten Hochschule vorweisen können. Er muss als Verkehrspsychologe durch das Straßenamt staatliche anerkannt sein und eine Einweisung in das Kursprogramm „Klare Sicht...!“ erhalten haben. Zudem muss er drei Komoderationen von Kursdurchführungen gemacht haben und den Führerschein der Klasse B besitzen. Außerdem dürfen keine Delikte für den Kursleiter beweisbar sein, die Bedenken gegen die Zuverlässigkeit des Kursleiters begründen (wie z.B. Geschwindigkeitsüberschreitungen, Telefonieren am Steuer, Fahren unter Alkoholeinfluss).

---

<sup>10</sup> MTÜ abgekürzt für Mittetulundusühing. Übersetzt bedeutet alles: Gemeinnütziger Verein Estnisches Entwicklungszentrum für Verkehrsverhalten.

#### **4.5. Einweisung und Erfahrung der systemrelevanten Mitgestalter (Polizeibeamte und durch einen Verkehrsunfall behinderte Personen)**

Für den *Polizeibeamten* ist eine langjährige Erfahrung mit dem Dienst in der Verkehrspolizei, insbesondere im Unfallkommando, erwünscht. Darüber hinaus sind auch Erfahrungen mit Lehrveranstaltungen günstig. Die Einweisung des Polizeibeamten in das Kursprogramm „Klare Sicht...!“ besteht aus einer Hospitation bei einer vollständigen Kursdurchführung. Dabei werden mit dem Kursleiter die Verbindungen des Praxisberichts des Polizeibeamten in Modul III (überwiegend Unfallberichte) mit den Modulen I und II besprochen. Zusätzlich wird bei zwei weiteren Praxisberichten anderer Polizeibeamter im Modul III hospitiert. Ab der ersten eigenen Durchführung des Praxisberichts in Modul III erhält der Polizeibeamte Feedback durch den Kursleiter.

Die durch einen Verkehrsunfall *behinderte Person* ist i.d.R. gehbehindert, da Verkehrsunfälle häufig den Bewegungsapparat einschränken. Diese Person muss insbesondere bereit sein, Jugendlichen und jungen Erwachsenen von ihren persönlichen Erfahrungen im Modul III strukturiert zu berichten. Dazu ist ein Vorgespräch mit dem Kursleiter erforderlich. Wünschenswert ist die Hospitation bei einer gesamten Kursdurchführung.

## 4.6. Kursdurchführung

Im Folgenden werden die drei 90-minütigen Module des Kursprogramms „Klare Sicht...!“ dargestellt. Die dazugehörigen Arbeitsblätter und Inhalte der Powerpoint-Präsentationen finden sich in den Anhängen C und D.

Tabelle 8: Modul I, Einführung in den Kurs und Berichte zu Verkehrsverstößen. Aufbau und Ablauf. 90 Min

	Dauer in Minuten (ca.)
<b>Einführung</b>	10
Der Kursleiter begrüßt die Teilnehmer und stellt sich kurz vor.	
In der Einleitung werden die Teilnehmer über die Zusammenarbeit zwischen staatlichen Ämtern (Straßenamt, Polizeiamt) und dem dritten Sektor (hier dem Verein) informiert. Die Ziele des Kurses werden erläutert.	
Der Kursleiter beschreibt den zeitlichen Ablauf des Tages.	
Die Teilnehmer werden informiert, dass es am Ende des Kurses zwar keine traditionelle Prüfung gibt, den Teilnehmern wird aber folgende Botschaft vermittelt: „Sie werden bald die Schule abschließen und Ihren eigenen Weg gehen. Wenn Sie irgendwann in Zukunft z.B. zum Anlass eines Abiturtreffens wieder zusammenkommen und als erstes nicht den Friedhof besuchen müssen, um dort zur Erinnerung an einen der Klassenkameraden eine Kerze anzuzünden, dann werden Sie die Prüfung bestanden haben“.	

	Dauer in Minuten (ca.)
<b>Kleingruppenarbeit zu Verstößen</b>	40
<p>Der Kursleiter teilt die Gruppe in drei bis vier Kleingruppen auf (jeweils bis zu sieben Teilnehmer). Jede Gruppe erhält zur Lösung der unten beschriebenen Aufgaben eine Moderationskarte und einen dicken Filzstift. Ein Teilnehmer soll darauf in Stichworten die Antworten der Gruppe festhalten. Aufgabe des Kursleiters ist es, auf die Einhaltung der Zeit zu achten, die Aufgaben zu verteilen und eine Gruppendynamik entstehen zu lassen. Beim Umhergehen zwischen den Gruppen spricht er die Kleingruppen ggf. zum Thema an und stellt Fragen, die die Konfrontation fördern. Außerdem identifiziert er bei seinem Umhergehen für die Verkehrssicherheit wesentliche Themen aus den Erfahrungen der Teilnehmer, die später vertieft werden.</p> <p>Der Kursleiter gibt die erste Aufgabe.</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Um ins Thema zu kommen, soll jede Gruppe die fünf gefährlichsten Verkehrsverstöße in Estland benennen. Dann soll der aktuellste/ gefährlichste Verstoß gegen die Verkehrsregeln benannt werden, den die Gruppe kennt. Die Auswahl soll mit eigenen Worten begründet werden. Dies wird auf der Moderationskarte festgehalten. Die Karte wird bei der Gruppe abgelegt. Dabei kommt es häufig zu Nennungen, die aus den persönlichen Erfahrungen von Teilnehmern stammen. Es entwickelt sich eine lebendige Diskussion in der Peergroup, welche Verhaltensweisen für besonders gefährlich gehalten werden. Die Karte wird bei der Gruppe abgelegt.</li></ol> <p>Der Kursleiter verteilt die nächste Moderationskarte und gibt die zweite Aufgabe.</p> <ol style="list-style-type: none"><li>2. Um mit dem Erfahrungsaustausch in der Peergroup zu beginnen, soll jede Gruppe ihr eigenes Verkehrsverhalten im Gesamten nach dem Schulnotenprinzip bewerten. Es sollen neben der Note mindestens drei Aspekte auf der Moderationskarte notiert werden, die die Bewertung begründen. Die Karte wird bei der Gruppe abgelegt.</li></ol> <p>Der Kursleiter verteilt das Arbeitsblatt 1 und gibt die dritte Aufgabe.</p> <ol style="list-style-type: none"><li>3. Jede Gruppe bekommt ein Arbeitsblatt mit den 10 häufigsten Verkehrsverstößen in Estland. Die Teilnehmer sollen darauf festhalten:<ol style="list-style-type: none"><li>a. Wie oft in ihrer Gruppe die beschriebenen Verstöße vorkamen und auch bestraft wurden.</li><li>b. Ob die genannten Verstöße von den Gruppenmitgliedern niemals, selten oder oft unentdeckt begangen wurden. Das Arbeitsblatt bleibt ebenfalls zunächst bei der Gruppe.</li></ol></li></ol> <p>Zielsetzung ist die Offenlegung von geahndeten und unentdeckten Verkehrsverstößen. Dabei konfrontieren sich die Gruppenmitglieder i.d.R. gegenseitig, unter anderem auch mit den Ergebnissen der Aufgabe zwei. Über den Erfahrungsaustausch in der Peergroup wird verkehrsunсheres Verhalten benannt sowie kontrovers und emotional diskutiert. Dabei wird verkehrssicheres Verhalten gefördert</p>	

	Dauer in Minuten (ca.)
<b>Präsentationen der Kleingruppenarbeit</b>	20
<p>Die Sprecher jeder Gruppe werden einzeln nacheinander nach vorn vor ein Flip-Chart gerufen, um die drei Ergebnisse jeder Gruppe zu präsentieren. Die Moderationskarten und das Arbeitsblatt werden nacheinander erläutert. Die Gruppenmitglieder können ergänzen, die Mitschüler können nachfragen. Der Kursleiter moderiert die Präsentationen.</p> <p>Die Ergebnisse jeder Gruppe werden am Flip-Chart angebracht und im Klassenraum ausgehängt.</p>	
<b>Feedback des Kursleiters</b>	20
<p>Der Kursleiter kommentiert wertschätzend und ernsthaft eine Auswahl der für die Verkehrssicherheit wesentlichen Themen aus den Erfahrungen der Teilnehmer. Beim Feedback ist es von Bedeutung, dass man von konkreten Problemen und risikoreichen Verhaltensweisen der einzelnen Gruppen ausgeht, diese in einen größeren Zusammenhang stellt und Lösungsmöglichkeiten aufzeigt. Irrationale Gedanken von Teilnehmern werden identifiziert und thematisiert.</p>	
	Summe 90 Min + Pause

	Dauer in Minuten (ca.)
<b>Übung mit Rauschbrillen</b>	30
Während der Pause baut der Kursleiter im Klassenraum einen Parcours für die Übung mit einer Rauschbrille, wie auf der Skizze zu sehen ist, auf.	

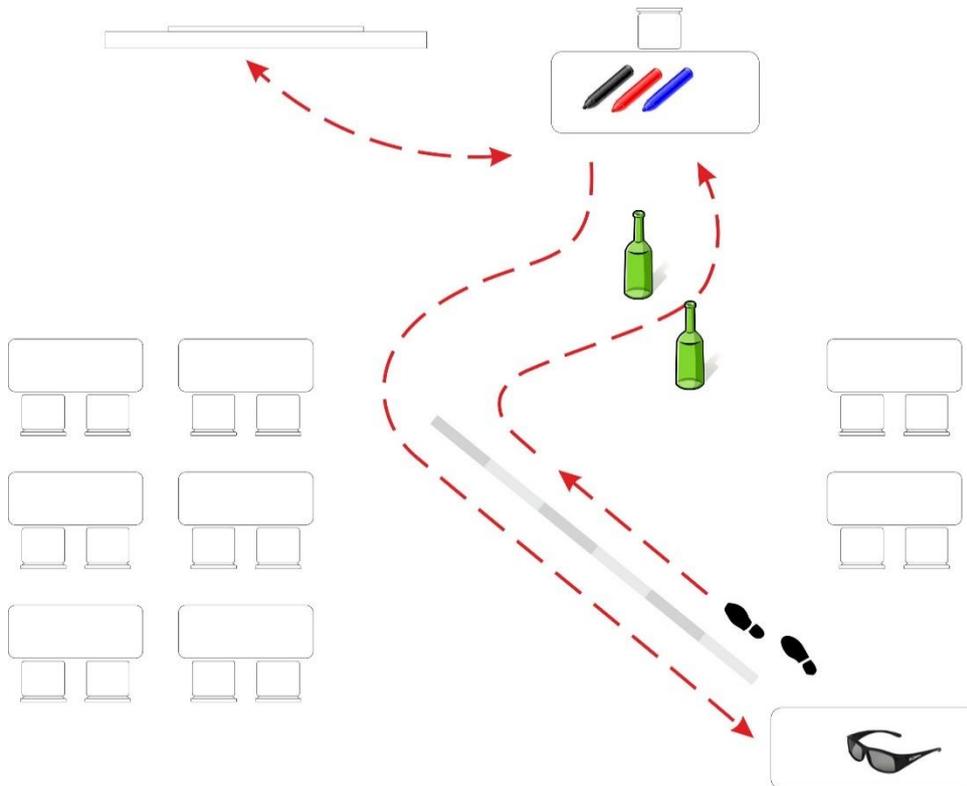


Abbildung 6: Rauschbrillen-Parcours

Stationen:

- 1: Tisch mit Rauschbrillen der Stärke 0,8 Promille
- 2: Linie aus Klebestreifen
- 3: zwei halbgefüllte Plastikflaschen, aufgestellt
- 4: drei verschiedenfarbige dicke Filzstifte
- 5: Flip-Chart mit Papier

Vor dem Start der Übung erhalten alle Kursteilnehmer die folgende Instruktion:

Es sollen mindestens sieben Teilnehmer den Parcours durchlaufen. Die Teilnahme an der Übung ist freiwillig und kann jederzeit abgebrochen werden, z.B. bei Schwindelgefühlen.

---

	Dauer in Minuten (ca.)
<p>Zu 1: Die Rauschbrille wird mit dem Rücken zum Parcours aufgesetzt. Dann dreht man sich um und sucht die Linie.</p> <p>Zu 2: Mit den Händen an der Hosennaht soll möglichst genau auf der Linie in Richtung Lehrertisch gegangen werden.</p> <p>Zu 3: Am Ende der Linie soll der Teilnehmer rechts von der Linie zwischen die beiden Flaschen treten und diese gleichzeitig mit einer Kniebeuge aufnehmen und wieder absetzen.</p> <p>Zu 4: Der Teilnehmer soll vom Lehrertisch nur den roten Stift in der Mitte der drei Stifte aufnehmen</p> <p>Zu 5: Mit dem Stift auf das Flip-Chart-Papier soll er seinen Vornamen schreiben.</p> <p>Auf dem Rückweg wird der Stift zurückgelegt, die Linie zurückgegangen und die Rauschbrille auf dem Tisch abgelegt.</p> <p>Mindestens sieben Teilnehmer führen diese Übung durch. Die anderen Teilnehmer beobachten diese.</p> <p>Der Kursleiter und die Teilnehmer räumen den Parcours wieder ab und stellen die Tische in die Reihen.</p> <p>Danach werden die Teilnehmer, welche die Rauschbrille benutzt hatten, zu ihren Erfahrungen während der Übung befragt (i.d.R. wird das Erlebte als nicht realistisch empfunden). Die Beobachter werden aufgefordert Feedback zu geben und zu beschreiben, was sie gesehen haben (i.d.R. wird den Teilnehmern gespiegelt, dass sie betrunken gewirkt haben).</p> <p>Dabei soll herausgearbeitet werden, wie sich die Beeinträchtigung durch Alkohol beim Kraftfahren auswirkt. Im nüchternen Zustand soll bei den Übungen erlebt werden, dass sich z.B. die Feinmotorik bereits bei 0,8 Promille erheblich verschlechtert.</p>	
<hr/> <b>Wissensbaustein: Promille in der Unfallstatistik und Promillegrenzen</b>	25
<p>Nachdem in der Rauschbrillenübung Beeinträchtigungen durch Alkohol in der Simulation deutlich geworden sind, stellt der Kursleiter nun den Zusammenhang von Unfallrisiko und Blutalkoholkonzentration mit Hilfe der Powerpoint-Präsentation vor (Anhang C.1).</p> <p>Die Kursteilnehmer werden befragt, bei wem persönlich schon einmal ein Promillewert festgestellt worden ist (z.B. mit privaten Alkoholtestgeräten). Auch auf die Erfahrungen beim Arbeitsblatt 1 aus Modul I wird zurückgegriffen.</p> <p>Erläutert wird der Unterschied von Atemalkoholkonzentration (mg/l) und Blutalkoholkonzentration (‰).</p> <p>Die Teilnehmer werden nach bekannten Promillegrenzen und nach der entsprechenden Ahndung gefragt. Wissenslücken werden geschlossen.</p>	

---

---

	Dauer in Minuten (ca.)
<b>Wissensbaustein: Promillerechnung nach Widmark (1932)</b>	35
<hr/>	
<p>Der Kursleiter teilt das Arbeitsblatt 2 aus. Er bittet die Teilnehmer, die Seite 4 aufzuschlagen und die anderen Seiten als zusätzliche Informationen zuhause zu lesen.</p>	
<p>Am Flip-Chart erläutert der Kursleiter zuerst, wie der Reinalkohol (in Gramm) in zwei verschiedenen alkoholischen Getränken ermittelt wird (1/2 L Bier und 1 L Vodka). Die Kursteilnehmer tragen diese Ergebnisse auf Seite 4 des Arbeitsblattes ein. Dann entwickelt der Kursleiter ein einfaches Modell zur Erklärung der Widmarkformel. Jeder Teilnehmer wird aufgefordert, sein persönliches reduziertes Körpergewicht (reduziert auf den biologischen Flüssigkeitsanteil) zu ermitteln und ebenfalls auf dem Arbeitsblatt einzutragen. Daraus wird für beide Beispiele die jeweilige Blutalkoholkonzentration errechnet. Über die Ergebnisse wird im Vergleich diskutiert.</p>	
<p>Zur Unterstützung wird die Powerpoint-Präsentation (Anhang C.1) gezeigt. Dabei wird ebenfalls der Abbau der Blutalkoholkonzentration pro Stunde erläutert. Die Teilnehmer werden aufgefordert, dies in den Notizen auf dem Arbeitsblatt aufzuzeichnen.</p>	
<p>Anhand von Fragen und Erlebnissen der Teilnehmer werden deren persönliche Erfahrungen bei Trink- und Fahranlässen besprochen. Dabei werden die Teilnehmer aufgefordert, gegenseitig zu Trinkmengen Feedback zu geben und Risiken einzuschätzen. Danach gibt der Kursleiter ein fachliches Feedback.</p>	
<p>Als Ausklang werden die Teilnehmer auf Modul III eingestimmt. Was in Modul I und II erfahrungsgestützt und theoretisch untermauert das Risikobewusstsein förderte, wird in Modul III durch die Berichte von für die Verkehrssicherheit systemrelevanten Mitgestaltern (einem Polizeibeamten und eine durch einen Verkehrsunfall behinderte Person) an realistischen Beispielen vertieft.</p>	
<hr/>	
	Summe 90 Min + Pause
<hr/>	

Tabelle 10: Modul III, Verkehrsunfälle im Bericht von Polizei und Unfallopfern. Aufbau und Ablauf 90 Min

---

	Dauer in Minuten (ca.)
<b>Praxisbericht eines Polizeibeamten</b>	45

---

Der Kursleiter stellt die beiden Mitgestalter, den Polizeibeamten und die durch einen Verkehrsunfall behinderte Person, vor und übergibt zunächst dem Polizeibeamten das Wort.

Aus einem Fundus von Verkehrsunfällen, die als Powerpoint-Präsentationen ausgearbeitet sind, wählt der Polizeibeamte zwei Unfallsituationen aus. Der Fundus enthält Unfälle, die auf üblichen Verkehrsverstößen (vergleichbar Arbeitsblatt 1, Anhang C.2) bei jungen Fahrern und Beifahrern beruhen. Hierdurch soll eine Identifikation der Kursteilnehmer mit den kritischen Situationen hervorgerufen und ein Aha-Effekt, z.B. durch polizeibekannt Informationen (Fabula docet), erreicht werden. Außerdem können auch Ereignisse, die am Heimatort passiert sind, zum Gegenstand der Betrachtung gemacht werden. Dabei wird der Datenschutz streng eingehalten.

Der Polizeibeamte vermittelt einen detaillierten Überblick über den Ablauf der Unfallereignisse: beginnend mit dem Anlass eines Treffens (auch Uhrzeit, Anzahl der Personen), dem weiteren Ablauf des Tages (Abends), Details des Unfallhergangs und der Unfallfolgen.

Die Strafe und die Folgen eines Verkehrsunfalls für den verantwortlichen Fahrer werden erörtert, die Kursteilnehmer werden gebeten, sich einzufühlen.

Der Polizeibeamte vermittelt seine persönlichen, auch emotionalen Erfahrungen mit Verkehrsunfällen in Einzelheiten (auch Gerüche und Geräusche), beispielsweise auch das Überbringen einer Todesnachricht an die Eltern. Die Kursteilnehmer werden gebeten, sich die Gefühle der eigenen Eltern vorzustellen, falls diese eine Nachricht über ihren Tod erhalten müssten.

Die Kursteilnehmer erhalten abschließend die Gelegenheit, allgemeine Fragen an den Polizeibeamten zu stellen, z.B. zu eigenen oder bekannten Verkehrsunfällen und Unfallfolgen oder auch ganz allgemein zur Arbeit der Polizei. Dann wird zum Erfahrungsbericht der durch einen Verkehrsunfall behinderten Person übergeleitet.

---

	Dauer in Minuten (ca.)
<b>Erfahrungsbericht einer durch einen Verkehrsunfall behinderten Person (Gehbehinderter)</b>	45

Die durch einen Verkehrsunfall behinderte Person ist i.d.R. gehbehindert, da Verkehrsunfälle häufig den Bewegungsapparat einschränken. Der Gehbehinderte stellt sich selbst kurz vor und berichtet dann seine Erfahrungen aus drei Zeitperspektiven: 1. Aktivitäten vor dem Unfall, 2. Unfallgeschehen, Folgen und Rehabilitation, 3. Leben mit der Behinderung. Er ermuntert die Kursteilnehmer, jederzeit Fragen zu stellen.

1. Aktivitäten vor dem Unfall: In diesem Teil werden den Kursteilnehmern Bereiche des Lebens vor dem Unfall vorgestellt, die sich nach dem Unfall erheblich verändert haben. Ein Gehbehinderter war z.B. als junger Mann erfolgreicher Leichtathlet (genauer: in Sprintstrecken) und ein passionierter Motorradfahrer. Nach dem Unfall ist er auf den Rollstuhl angewiesen.
2. Unfallgeschehen, Folgen und Rehabilitation: Durch einen kleinen Fahrfehler in alkoholisiertem Zustand wurde der nun Gehbehinderte mit dem Motorrad bei 200 km/h aus der Kurve getragen. Personen, die das beobachtet haben, haben ihn vom Feld an den Straßenrand getragen. Dadurch wurde sein Rücken sehr schwer verletzt, so dass es zu einer unheilbaren Verletzung kam. Er berichtet über seine Erfahrungen, die er im Krankenhaus sowie in der Rehabilitationsklinik gemacht hat, z.B. auch über Gerüche und Erlebnisse, über Unannehmlichkeiten und tragikomische Geschehnisse.
3. Was hat sich im Leben nach der Rehabilitation wie verändert? Berichtet werden unterschiedliche Erfahrungen und Veränderungen im Leben, an die eine nicht behinderte Person normalerweise nicht denkt. Ein Gehbehinderter braucht morgens z.B. zum Hosenanziehen 10 Minuten; nicht überall gibt es eine rollstuhlgeeignete Toilette, das Überqueren der Straße ist oft erschwert, da zu wenig Rampen vorhanden sind.

Die Kursteilnehmer erhalten abschließend die Gelegenheit, allgemeine Fragen an den Gehbehinderten zu stellen oder ihren Gefühlen Ausdruck zu verleihen. Wenn alles gesagt ist, schließt der Gehbehinderte die Gesamtveranstaltung ab und verabschiedet die Kursteilnehmer mit freundlichen Worten.

---

Summe 90 Min + Ende

---

## 5. Zielstellung und Ablaufplan der Studie

Der Autor setzt sich seit 2004 mit verschiedenen Themenkomplexen der verkehrspsychologischen und verkehrspädagogischen Verkehrssicherheitsarbeit insbesondere mit jungen Erwachsenen auseinander. Der Schwerpunkt der vorliegenden Arbeit besteht darin, die Wirksamkeit des Kursprogramms „Klare Sicht...!“ (Meinhard, 2007) zu prüfen. Abbildung 7 stellt den Ablaufplan der Studie schematisch dar. Im Zeitraum vom 1.10.2013 bis zum 10.12.2013 fand die Durchführung des Kursprogramms „Klare Sicht...!“ an estnischen Schulen statt, dessen Teilnehmer die Kursteilnehmer (KT) bildeten. Nichtteilnehmer (NT) waren zur selben Zeit Mitschüler in Parallelklassen, die kein Training erhielten. Alle Schüler (KT und NT) wurden vom 1.10.2013 bis zum 31.12.2014 gebeten, einen Online-Fragebogen auszufüllen. Die Schüler der KT und der NT, die einen Fragebogen zurücksendeten, bildeten bei der Auswertung jeweils die Trainingsgruppe (TG) und die Kontrollgruppe (KG). Die Daten beider Gruppen wurden der Polizei zum Vergleich der Deliktbelastung für den Zeitraum ca. ein Jahr vor sowie ein Jahr nach dem Beobachtungsstichtag (15.11.2013) übermittelt. Der Zeitraum des Jahres *vor* dem Beobachtungsstichtag wird im Folgenden als T0 bezeichnet, der Zeitraum des Jahres *nach* dem Beobachtungsstichtag als T1.

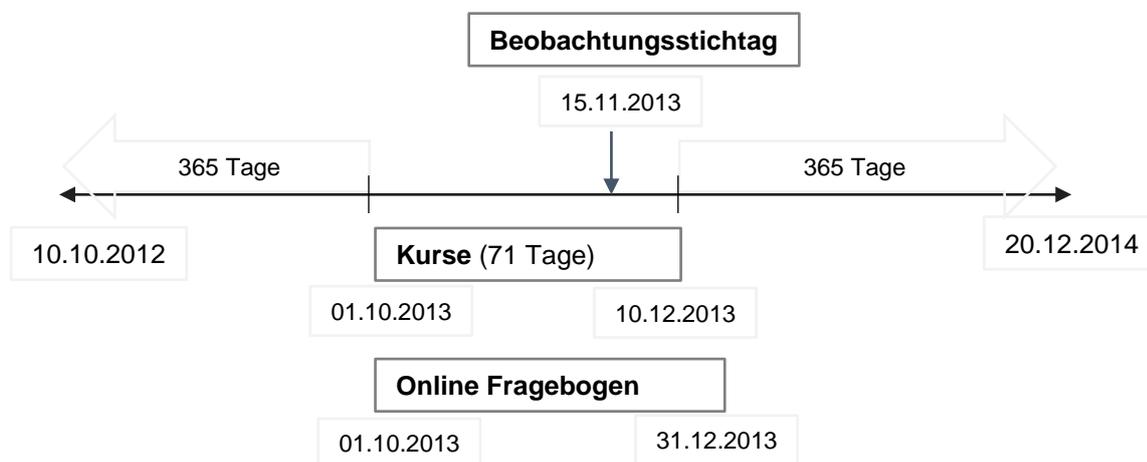


Abbildung 7: Zeitachse und Elemente der Studie „Klare Sicht...!“

Für TG und KG wurde von der Polizei die Deliktbelastung im Jahr vor und im Jahr nach dem Kurs ermittelt. Dabei wurde aus polizeiinternen organisatorischen Gründen der 15.11.2013 als Beobachtungsstichtag bestimmt. Die Polizeibehörde konnte die Prä-Post-Zeiträume für 16

Kurse nebst ihrer Kontrollgruppen einzeln leider nicht analysieren. Der Gesamtzeitraum der Beobachtungszeit wurde festgelegt auf 365 Tage vor der Zeit, in der die Kursdurchführungen stattfanden, 71 Tage in denen die Kursdurchführungen stattfanden (vom 01.10.2013 bis zum 10.12.2013) und 365 Tage danach (Abbildung 7). Dem Studienleiter wurde nur die Möglichkeit gegeben, einen Stichtag zu bestimmen, bei dem 50 % der Kurse vor diesem Stichtag und 50 % danach stattgefunden hatten. Dadurch wurde die Länge einer Beobachtungszeit (Prä oder Post) von einem Jahr zwar nicht unterschritten, jedoch um längstens 71 Tage überschritten. Bei diesem Verfahren musste in Kauf genommen werden, dass ein Regelverstoß, der nach dem Kurs stattgefunden hatte, gezählt wurde, als hätte er vor dem Kurs stattgefunden.

Der Studienleiter erhielt die anonymisierten Datensätze für die Trainings- und für die Kontrollgruppe zu den Verstößen am 05.02.2015 von der Polizei. Diese Daten bildeten die Datengrundlage für die statistische Hypothesenprüfung.

Die Wirksamkeit des Kurses „Klare Sicht...!“ soll anhand der Deliktbelastung von TG und KG im Vergleich des Jahres vor dem Kurs und des Jahres nach dem Kurs festgestellt werden. Das Kursprogramm verfolgt neben der Schwerpunktsetzung Alkohol im Straßenverkehr auch einen allgemeinen präventiven Ansatz. Deshalb werden sich die im Folgenden vorgestellten Fragen und Hypothesen neben Alkoholfahrten auch auf Verkehrsverstöße ohne Alkoholbeteiligung sowie auf allgemeine Verstöße (in anderen sozialen Bereichen außerhalb des Straßenverkehrs mit und ohne Alkoholbeteiligung) beziehen.

Um mögliche Ausprägungen von problematischem Alkoholkonsum bei Studienteilnehmern zu erfassen, wurde der Fragebogen AUDIT in der Online-Befragung eingesetzt. Hierbei wurde ermittelt, ob bei Studienteilnehmern ein Verdacht auf eine alkoholbezogene Störung (F10) nach ICD-10 vorlag. Bei Personen, die einen erhöhten Alkoholkonsum aufweisen, besteht ein höheres Verkehrsrisiko (Beck et al., 2010). Mit Hilfe des AUDIT-Tests sollen Personen identifiziert werden, bei denen ein erhöhter Konsum vorliegt, denn fraglich ist, ob das Programm auch bei einer Risikogruppe von Schülern, bei denen der Verdacht auf eine alkoholbezogene Störung besteht (ab 8 Punkten im AUDIT-Test) wirksam ist.

## 6. Fragestellungen der Studie

Frage 1: Hat die Maßnahme „Klare Sicht...!“ einen positiven Einfluss auf die Anzahl der registrierten Alkoholfahrten der Teilnehmer?

Frage 2: Hat die Maßnahme „Klare Sicht...!“ einen positiven Einfluss auf die Anzahl der registrierten Verkehrsverstöße ohne Alkoholbeteiligung?

Frage 3: Hat die Maßnahme „Klare Sicht...!“ einen positiven Einfluss auf die Anzahl der allgemeinen Verstöße in anderen sozialen Bereichen außerhalb des Straßenverkehrs mit und ohne Alkoholbeteiligung?

Frage 4: Trägt die Maßnahme „Klare Sicht...!“ dazu bei, dass Kursteilnehmer den Auf- und Abbau der Blutalkoholkonzentration bestimmen können?

Frage 5: Haben Personen mit 8 oder mehr Punkten im AUDIT-Test ein höheres Risiko für Verstöße? Wie hoch ist der Anteil von Kursteilnehmern, die 8 Punkte oder mehr im AUDIT-Test erreichten? Gibt es einen Unterschied in der Wirksamkeit der Maßnahme „Klare Sicht...!“ für diese Gruppe im Vergleich mit Teilnehmern bis 7 Punkte im AUDIT-Test?

## 7. Hypothesen der Studie

Ausgehend von den zuvor dargelegten Fragestellungen ergeben sich die folgenden Hypothesen:

- H 1.** Teilnehmer an der Maßnahme „Klare Sicht ...!“ haben im Jahr nach dem Beobachtungsstichtag einen stärkeren Rückgang von registrierten *Alkoholfahrten* als Personen der KG. Dabei handelt es sich z.B. um Alkoholfahrten mit dem PKW mit und ohne Fahrerlaubnis oder mit dem Fahrrad.
- H 2.** Die TG zeigt im Jahr nach dem Beobachtungsstichtag einen stärkeren Rückgang von registrierten Verkehrsverstößen als die KG. Dabei handelt es sich um alle *Verkehrsverstöße ohne Alkoholeinfluss*, z.B. Geschwindigkeitsüberschreitungen, Fahren ohne Fahrerlaubnis.
- H 3.** Die TG zeigt im Jahr nach dem Beobachtungsstichtag einen stärkeren Rückgang von registrierten *allgemeinen Verstößen außerhalb des Straßenverkehrs* als die KG. Dabei handelt es sich um alle Verstöße außer Verkehrsverstöße und Alkoholfahrten, z.B. Körperverletzung in der Disco mit und ohne Alkoholeinfluss.
- H 4.** Mitglieder der TG können die Blutalkoholkonzentration in einem speziellen Beispiel genauer bestimmen als Mitglieder der KG.
- H 5. a)** Studienteilnehmer (TG und KG zusammengefasst) mit acht oder mehr Punkten<sup>11</sup> im AUDIT, bei denen ein Verdacht auf eine alkoholbezogene Störung besteht, haben eine höhere allgemeine Deliktbelastung innerhalb und außerhalb des Straßenverkehrs (T0 und T1 zusammengefasst) als Studienteilnehmer mit einer Punktzahl unter acht.
- b)** Teilnehmer an der Maßnahme „Klare Sicht ...!“ , die im AUDIT bis zu 7 Punkte erreichen, haben im Jahr nach dem Beobachtungsstichtag einen stärkeren Rückgang von registrierten *Verstößen* als Personen, die im AUDIT 8 oder mehr Punkte erreichen.

---

<sup>11</sup> Maaros, et. al. 2010. Screening for hazardous drinking and its risk factors among patients in family practice in Estonia. *Eesti Arst, Heft* (89/5), S. 316-322.

## 8. Methodik

Um die Wirksamkeit des Kursprogramms „Klare Sicht...!“ evaluieren zu können, wurde eine prospektive Studie mit zwei Messzeitpunkten durchgeführt. Das Kursprogramm wurde entsprechend der vorab beschriebenen Module umgesetzt. Im Folgenden werden die Eigenschaften der untersuchten Stichprobe, die abhängigen Variablen, das Untersuchungsdesign und die statistischen Verfahren, die zur Hypothesenüberprüfung eingesetzt wurden, beschrieben.

### 8.1. Stichprobe, Datengewinnung, Ablauf

Seit 2007 befragte das Straßenamt Estland alle Berufsschulen und Gymnasien in ganz Estland zum Jahresende, ob Interesse an einer Kursdurchführung des Programms „Klare Sicht...!“ besteht. In der Jahresplanung 2013 waren vierzig Kursdurchführungen vorgesehen bei maximal zwei Schulungen pro Schule. Zum Vergleich gibt es heute, im Jahr 2018, eine Planung von 100 Schulungen in Estland.

Nachdem im Jahr 2013 24 Schulungen durchgeführt worden waren, genehmigte das Straßenamt dem Studienleiter im Herbst, bei den noch offenen 16 Kursen an 16 Schulen auch diese Studie durchzuführen. Voraussetzung war, dass die jeweilige Schule sich einverstanden zeigte. Keine dieser Schulen lehnte die Studienteilnahme ab. Der Studienleiter hatte keinen Einfluss auf die Auswahl der teilnehmenden Schulen. Ein Charakteristikum der Schulen könnte darin bestehen, dass ein Interesse an Verkehrssicherheit besteht.

16 Schulen nahmen an der Studie mit je einem Klassenverband am Kurs teil. Abbildung 8 zeigt die territoriale Verteilung dieser Schulen in ganz Estland. Es handelt sich um 6 Berufsschulen und 10 Gymnasien. Diese repräsentieren 18 % aller Berufsschulen und 4,5 % aller Gymnasien (Haridus- ja Teadusministeerium<sup>12</sup>, 2016).

---

<sup>12</sup> Haridus- ja Teadusministeerium bedeutet Bildungsministerium. Koolide asukohad ja õpilaste hulk valimis märgitud vanuse lõikes, übersetzt: Standorte der estnischen Schulen und Anzahl der Schüler in verwendeter Altersgruppe.

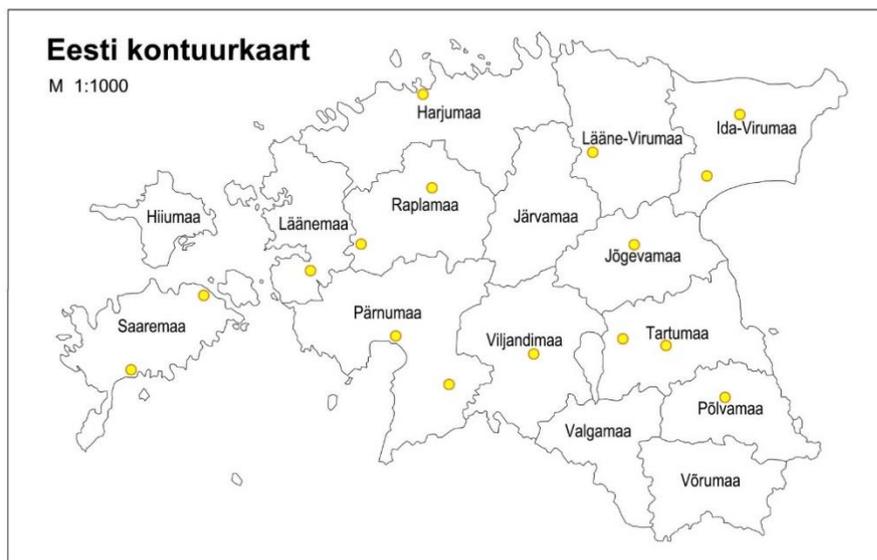


Abbildung 8: Schulungsorte (mit Gelb markiert)

Bei der Grundgesamtheit von Kursteilnehmern (KT) und Nichtteilnehmern (NT) handelte es sich um insgesamt 984 Schüler der 11. und 12. Klasse im Alter von 17 bis 19 Jahren. Tabelle 8 gibt einen Überblick über die Rekrutierung und Zusammensetzung der Gesamt- und Teilstichproben.

Von insgesamt 984 Schülern nahmen 321 im Zeitraum vom 01.10.2013 bis 10.12.2013 im Klassenverband am Kursmodell „Klare Sicht...!“ teil (KT). Der Studienleiter hatte keinen Einfluss auf die Auswahl der Klassenverbände. Welche Klassen hierfür ausgewählt wurden, entschied die Schule. Ob diese Auswahl zufällig erfolgte, ist nicht bekannt. Möglicherweise wurden hier z.B. Klassen ausgewählt, die auffällige Schüler enthalten. Entsprechende Mitteilungen an den Studienleiter erfolgten nicht. 663 Schüler waren die NT aus Parallelklassen. Allen 984 Schülern wurde die Möglichkeit gegeben, einen Onlinefragebogen im Zeitraum vom 01.10.2013 bis 31.12.2013 auszufüllen. Der Link zum Onlinefragebogen, der in einer Cloud im Google-Docs-Format eingestellt war, wurde jedem Schüler von der Schule per E-Mail zugesandt. Insgesamt antworteten von 984 Schülern 422 auf den Fragebogen (Rücklaufquote 42,7 %). 134 Onlinefragebögen waren nicht verwertbar, da sie bezüglich personenbezogener Daten falsch ausgefüllt und daher nicht zuzuordnen waren (32 %). Diese wurden nicht weiter berücksichtigt (Missing Data, MD1, MD2, Tabelle 11).

Die 288 Schüler (109 Schüler der TG und 179 Schüler der KG), die den Onlinefragebogen verwertbar ausgefüllt hatten, wurden zu Studienteilnehmern. Jeder

Studienteilnehmer erteilte mit dem Ausfüllen des Onlinefragebogens gleichzeitig eine Schweigepflichtentbindung an den Studienleiter gegenüber der Polizei. Die Onlinefragebögen wurden verschlüsselt am 30.01.2014 an den Polizeibeamten übergeben, der die Sonderberechtigung für die statistische Bereitstellung der personenbezogenen Daten hatte. Diese Daten wurden dem Studienleiter zur ausschließlich wissenschaftlichen Auswertung zur Verfügung gestellt. Für die Verarbeitung der Daten in der vorliegenden Arbeit wurde vom Polizei- und Grenzschutzamt (2011) die Genehmigung Nr. 1.3-13/15684 ausgestellt.

Von den ursprünglich 321 Kursteilnehmern bildeten 109 (34 %) die TG, davon waren 61 % Frauen und 39 % Männer sowie 78 % Gymnasiasten und 22 % Berufsschüler. Von 663 Nichtteilnehmern wurden zunächst neun weitere ausgeschlossen, da in der Statistik der Polizei die Verstöße dieser Personen aufgrund von Namensgleichheit nicht zugeordnet werden konnten. Diese wurden als MD2 in der weiteren statistischen Auswertung nicht berücksichtigt. Somit bildeten 170 Personen (26 %) die KG. davon waren 54 % Frauen und 46 % Männer sowie 98 % Gymnasiasten und 2 % Berufsschüler.

Tabelle 11: Drop-Out von der Grundgesamtheit zu den Teilstichproben

Schüler und Studienteilnehmer	Anzahl	%
<b>Grundgesamtheit</b> (321 TG, 663 KG)	<b>984</b>	100 %
Online-Antworter	422	43 % von 984
MD1 nicht verwertbar	134	32 % von 422
Verwertbar im Online-FB (109 TG, 179 KG)	288	29 % von 984
<b>Verwertbare TG</b>	<b>109</b>	34 % von 321
Verwertbare KG online	179	27 % von 663
MD2 bei Polizeiabfrage	9	
<b>Verwertbare KG absolut</b>	<b>170</b>	26 % von 663
Verwertbare Studienteilnehmer	279	28 % von 984

## 8.2. Abhängige Variablen

Die Auswahl der als abhängige Variablen analysierten Verstöße kann Tabelle 12 entnommen werden. Das Kursprogramm richtet sich an Personen mit und ohne Fahrerlaubnis, so dass die oben genannten Verstöße registriert wurden, die sowohl mit als auch ohne Fahrerlaubnis begangen wurden. Werden mehrere Verstöße in Tateinheit begangen (z.B. Geschwindigkeitsüberschreitung mit 1,4 Promille Blutalkoholkonzentration), dann wird in Estland nur der schwerwiegendste Tatbestand, der zur Verurteilung geführt hat, im Register der Polizei aufgenommen (im Beispiel die Alkoholfahrt). Die anderen Delikte werden nicht registriert und sind daher der Auswertung in dieser Studie nicht zugänglich. Eventuell laufende Verfahren der Schüler wurden nicht berücksichtigt, da nur rechtskräftige Entscheidungen im Register der Polizei aufgenommen werden.

Tabelle 12: Darstellung der gewählten Kategorien von Verstößen

<b>Verstöße innerhalb des Straßenverkehrs</b>		
<b>Ordnungswidrigkeiten</b>	<b>Alkoholfahrten</b>	bis 1,49 Promille BAK <sup>13</sup>
	<b>Geschwindigkeit</b>	Gesetzlich ab 1 km/h Überschreitung
	<b>Unfälle</b>	polizeilich registriert
	<b>Fahren ohne Fahrerlaubnis</b>	ein- bis zweimal pro Jahr
	<b>Weitere StVO-Verstöße</b>	z.B. Fahren ohne Versicherungsschutz, Mängel am Kfz, Rotlicht am Bahnübergang
<b>Straftaten</b>		z.B. ab 1,5 Promille BAK, ab drei Fahrten ohne Fe./Jahr
<b>Allgemeine Verstöße außerhalb des Straßenverkehrs</b>		
<b>Ordnungswidrigkeiten</b>	<b>Alkohol-Gesetz</b>	z.B. absolutes Alkoholverbot für Minderjährige (unter 18 Jahre), zum Zeitpunkt der Studiendurchführung bestand außerdem ein absolutes Alkoholverbot in der Öffentlichkeit für alle Personen
	<b>Eigentumsdelikte</b>	z.B. Ladendiebstahl
	<b>Verstöße gegen die öffentliche Ordnung</b>	z.B. Beleidigung, Urinieren in der Öffentlichkeit, Ruhestörung
<b>Straftaten</b>		<i>Gerichtlich geahndete Straftaten</i> außerhalb des Straßenverkehrs wie z.B. Einbruch, Körperverletzung, Angriff auf einen Polizisten

<sup>13</sup> Blutalkoholkonzentration.

### 8.3. Eingesetzte statistische Methoden

Für Vergleiche zwischen der Trainingsgruppe und der Kontrollgruppe (Zwischensubjekt-Vergleiche) wurden Wilcoxon-Rangsummen-Tests (Rasch, Friese, Hofmann & Naumann, 2014) berechnet. Für Vergleiche innerhalb einer Gruppe zwischen zwei Messzeitpunkten (Innersubjekt-Vergleiche) wurden Wilcoxon-Vorzeichen-Rang-Tests (Bortz, Lienert & Boehnke 2008) berechnet. Die Reliabilität des AUDIT-Tests wurde mit Hilfe von Cronbachs Alpha überprüft (Cronbach, 1951). Die statistische Analyse erfolgte mit Hilfe des Open source-Programms R.3.1.1<sup>14</sup> unter Verwendung der Packages „stats“ und „coin“.

---

<sup>14</sup> R Development Core Team (2014). R: A language and environment for statistical computing [computer software]. Vienna, Austria: R Foundation for Statistical Computing; 2014.

## 9. Ergebnisse

Im Folgenden werden die Ergebnisse der einzelnen Hypothesenprüfungen (H1 – H5) dargestellt. Ziel ist es, Aussagen zur Wirksamkeit des Kursprogramms „Klare Sicht...!“ zu generieren. Im Rahmen der Prüfung der Hypothese 5 konnte ein weiteres Ergebnis registriert werden.

### 9.1. H1 – Auswirkungen des Kursprogramms auf Alkoholfahrten

Die Prüfung der Wechselwirkung von Gruppenzugehörigkeit und Messzeitpunkt auf registrierte Alkoholfahrten ergab eine signifikante Interaktion ( $W = 8469.00$ ,  $p = .001$ ,  $r = .20$ ), die in Abbildung 9 anschaulich wird. Nur zu T0 lag ein signifikanter Gruppenunterschied vor (Tabelle 13). Bei den registrierten Alkoholfahrten handelte es sich z.B. um Alkoholfahrten mit dem PKW oder Fahrrad, auch ohne Fahrerlaubnis.

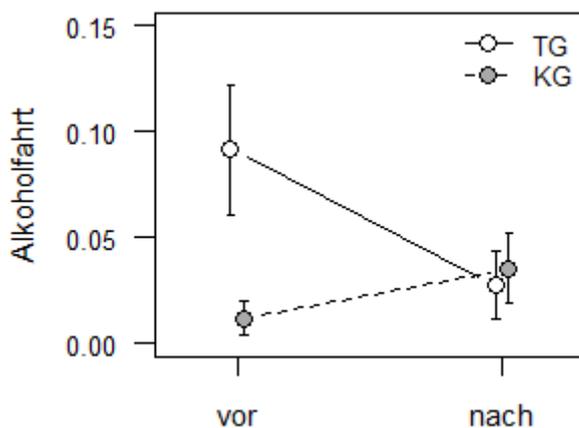


Abbildung 9: Alkoholfahrten an beiden Messzeitpunkten separat für TG und KG (N = 279)

In der TG kam es bei 109 Personen zu 10 Alkoholfahrten vor und zu 3 Alkoholfahrten nach dem Beobachtungsstichtag. In der KG kam es bei 170 Personen zu zwei Alkoholfahrten vor und zu 6 Alkoholfahrten nach dem Beobachtungsstichtag. Zu T0 unterschieden sich TG und KG bedeutsam in der Anzahl verzeichneter Alkoholfahrten (Tabelle 13;  $W = 9922.00$ ,  $p = .003$ ,  $r = .18$ ), dieser Unterschied war zu T1 nicht mehr signifikant ( $W = 9246.00$ ,  $p = .923$ ,  $r = .01$ ).

Tabelle 13: Darstellung der Ergebnisse für Hypothese 1 (Alkoholfahrten)

AV <sup>a</sup> : Alkoholfahrten	TG ( <i>n</i> = 109)	KG ( <i>n</i> = 170)	<i>W</i>	<i>p</i> -Wert <sup>b</sup>	<i>r</i>
T0	0.09 (0.02)	0.01 (0.01)	9922.00	<b>.003</b>	.18
T1	0.03 (0.02)	0.04 (0.02)	9246.00	.923	.01
Interaktion (Messzeitpunkt × Gruppe)	-0.06 (0.02)	0.02 (0.02)	8469.50	< <b>.001</b>	

Anmerkungen. <sup>a</sup>Abhängige Variable, <sup>b</sup>Wilcoxon-Rangsummen-Test für Unterschiede zwischen den Gruppen. Signifikante Ergebnisse ( $p < .05$ ) werden fett gedruckt.

Die Untersuchung der Alkoholfahrten nur für weibliche Teilnehmer (TG und KG; Abbildung 10, Frauen) ergab keine signifikante Interaktion von Messzeitpunkt und Gruppenzugehörigkeit ( $W = 2925.00$ ,  $p = .067$ ,  $r = .04$ ). Zu T0 ( $W = 3139.50$ ,  $p = .100$ ,  $r = .03$ ) und T1 lag kein signifikanter Unterschied ( $W = 3015.00$ ,  $p = .398$ ,  $r = .01$ ) zwischen beiden Gruppen vor.

Die Analyse der männlichen Alkoholfahrten (TG und KG; Abbildung 10, Männer) ergab eine signifikante Interaktion ( $W = 1408.50$ ,  $p = .004$ ,  $r = .15$ ). Der Unterschied in der Anzahl der Alkoholfahrten zwischen den Gruppen war nur an T0 ( $W = 1894.50$ ,  $p = .005$ ,  $r = .14$ ), aber nicht zu T1 signifikant ( $W = 1692.00$ ,  $p = .662$ ,  $r = .02$ ). Männer der TG wiesen zu T1 mehr Alkoholfahren auf als Männer der KG.

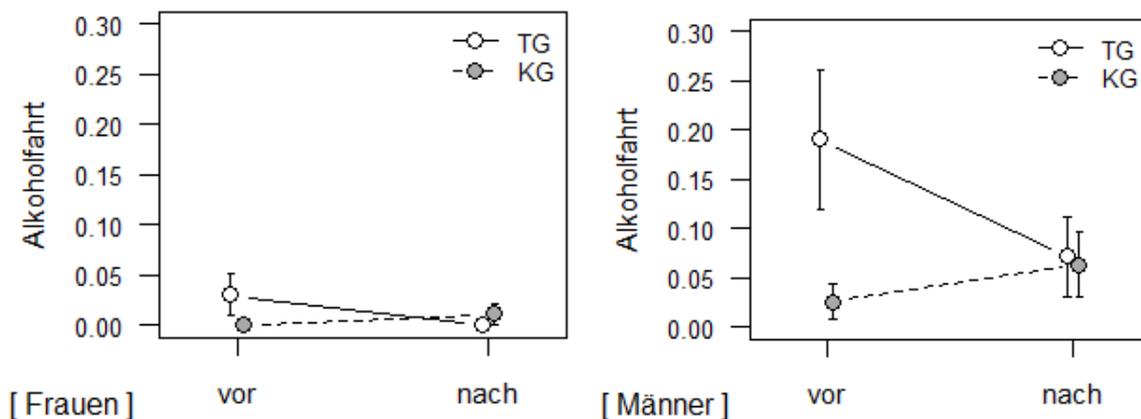


Abbildung 10: Alkoholfahrten für Frauen und Männer unterteilt nach TG und KG (N=279)

## 9.2. H2 - Auswirkungen des Kursprogramms auf allgemeine Verkehrsverstöße (ohne Alkoholeinfluss)

Auch für allgemeine Verkehrsverstöße trat eine signifikante Interaktion zwischen Gruppenzugehörigkeit und Messzeitpunkt auf ( $W = 8356.00$ ,  $p = .022$ ,  $r = .14$ ; Abbildung 11). Als allgemeine Verkehrsverstöße zählten alle Verkehrsverstöße ohne Alkoholeinfluss, z.B. Geschwindigkeitsüberschreitungen, Fahren ohne Fahrerlaubnis.

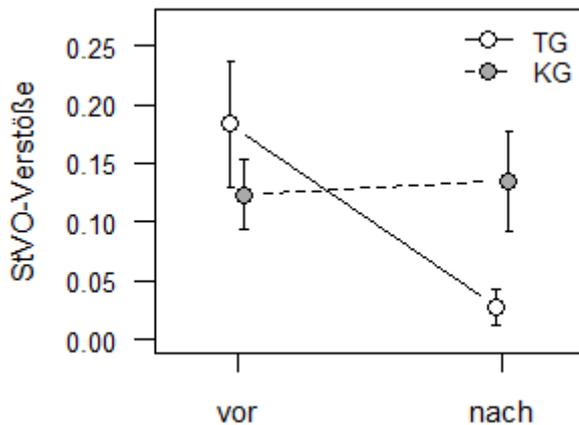


Abbildung 11: StVO-Verstöße pro Person vor und nach Kursteilnahme zwischen TG und KG (N = 279)

Im Jahr vor der Kursteilnahme gab es in der TG insgesamt 20 registrierte Verstöße. Diese reduzierten sich im Jahr nach der Kursteilnahme auf nur noch 3 Verstöße *innerhalb* des Straßenverkehrs. In der KG gab es zu T0 21 registrierte Verstöße, zu T1 waren es 23 Verstöße. Die Interaktion zwischen Gruppenzugehörigkeit und Messzeitpunkt bestand darin, dass sich nur in der TG die Anzahl der der allgemeinen Verkehrsverstöße von T0 zu T1 signifikant verringerte ( $W = 122.00$ ,  $p = .003$ ,  $r = .29$ ). Hingegen gab es in der KG keinen signifikanten Unterschied in der Anzahl der allgemeinen Verkehrsverstöße von T0 gegenüber T1 ( $W = 131.5$ ,  $p = .848$ ,  $r = .01$ ). Die TG zeigte im Jahr nach dem Beobachtungsstichtag einen stärkeren Rückgang von registrierten Verkehrsverstößen als die KG (Tabelle 14). Der Wilcoxon-Rangsummen-Test ergab, dass sich TG und KG zu T0 nicht signifikant voneinander unterschieden ( $W = 9488.50$ ,  $p = .539$ ,  $r = .04$ ). Auch zu T1 gab es zwischen TG und KG keinen signifikanten Unterschied in der Anzahl der allgemeinen Verkehrsverstöße ( $W = 8855.50$ ,  $p = .112$ ,  $r = .10$ ).

Tabelle 14: Darstellung der Ergebnisse für Hypothese 2 (StVO-Verstöße)

AV <sup>a</sup> : StVO-Verstöße	TG ( <i>n</i> = 109)	KG ( <i>n</i> = 170)	<i>W</i>	<i>p</i> -Wert <sup>b</sup>	<i>r</i>
T0	0.18 (0.05)	0.12 (0.03)	9488.50	.539	.04
T1	0.03 (0.02)	0.14 (0.04)	8855.50	.112	.10
Interaktion (Messzeitpunkt × Gruppe)	-0.15 (0.05)	0.01 (0.04)	8356.00	<b>.022</b>	

Anmerkungen. <sup>a</sup>Abhängige Variable, <sup>b</sup>Wilcoxon-Rangsummen-Test für Unterschiede zwischen den Gruppen. Signifikante Ergebnisse ( $p < .05$ ) werden fett gedruckt.

Die separate Analyse der *StVO-Verstöße* für weibliche Teilnehmer (TG und KG; Abbildung 12, Frauen) zeigte keine signifikante Interaktion von Messzeitpunkt und Gruppenzugehörigkeit ( $W = 3003.50, p = .661, r = .01$ ). Zu T0 ( $W = 3151.50, p = .185, r = .03$ ) und T1 lag kein signifikanter Unterschied zwischen den beiden weiblichen Teilgruppen vor ( $W = 3106.00, p = .396, r = .02$ ).

Die Untersuchung der *StVO-Verstöße* für männliche Teilnehmer (TG und KG; Abbildung 12, Männer) ergab eine signifikante Interaktion ( $W = 1294.50, p = .010, r = .22$ ). Zu T0 lag kein signifikanter Unterschied zwischen den Gruppen für die Anzahl der *StVO-Verstöße* vor ( $W = 1752.50, p = .049, r = .06$ ), aber zu T1 wiesen Männer der TG signifikant weniger Delikte auf als Männer der KG ( $W = 1464.00, p = .041, r = .12$ ).

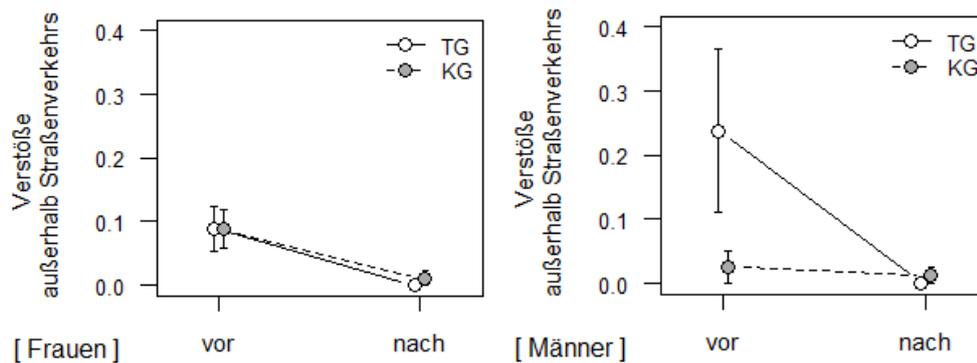


Abbildung 12: Unterschied in Alkoholfahrten für Frauen und Männer separat für TG und KG

### 9.3. H3 – Auswirkungen des Kursprogramms auf allgemeine Verstöße außerhalb des Verkehrs

Es trat ebenfalls eine signifikante Interaktion zwischen Gruppenzugehörigkeit und Messzeitpunkt für die allgemeinen Verstöße außerhalb des Verkehrs auf ( $W = 8634.00$ ,  $p = .036$ ,  $r = .13$ ; Abbildung 13). Bei Verstößen außerhalb des Verkehrs handelt es sich um alle Verstöße außer Verkehrsverstöße und Alkoholfahrten, z.B. Körperverletzung in der Disco mit und ohne Alkoholeinfluss.

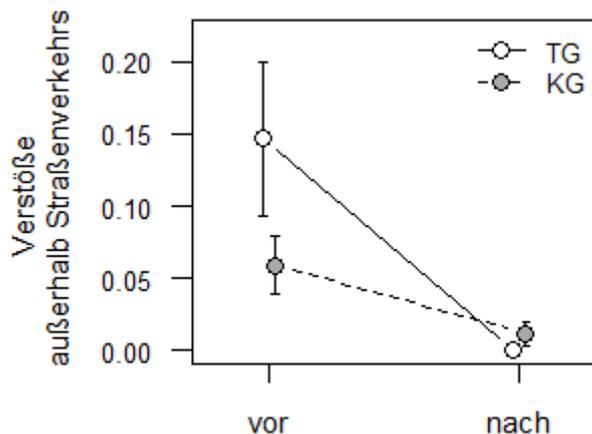


Abbildung 13: Verstöße außerhalb des Straßenverkehrs pro Person vor und nach Kursteilnahme zwischen TG und KG (N = 279)

Im Jahr vor der Kursteilnahme wurden für die Teilnehmer am Kursprogramm insgesamt 16 Verstöße registriert, im Jahr nach der Kursteilnahme wurden keine Verstöße *außerhalb* des Straßenverkehrs verzeichnet. Für T0 wurden für die KG insgesamt 10 Verstöße registriert, für T1 wurden 2 Verstöße *außerhalb* des Straßenverkehrs registriert. Der Wilcoxon-Rangsummen-Test ergab (Tabelle 15), dass sich TG und KG zu T0 nicht signifikant voneinander unterschieden ( $W = 9793.50$ ,  $p = .079$ ,  $r = .11$ ). Zu T1 gab es ebenfalls keinen signifikanten Unterschied zwischen den beiden Gruppen ( $W = 9156.00$ ,  $p = .259$ ,  $r = .07$ ).

Tabelle 15: Darstellung der Ergebnisse für Hypothese 3 (Verstöße außerhalb des Straßenverkehrs)

AV <sup>a</sup> : Verstöße außerhalb StVO	TG (n = 109)	KG (n = 170)	W	p-Wert <sup>b</sup>	r
T0	0.15 (0.05)	0.06 (0.02)	9793.50	.079	.11
T1	0.00 (0.00)	0.01 (0.01)	9156.00	.259	.07
Interaktion (Messzeitpunkt × Gruppe)	-0.15 (0.05)	-0.05 (0.02)	8634.00	<b>.036</b>	

Anmerkungen. <sup>a</sup>Abhängige Variable, <sup>b</sup>Wilcoxon-Rangsummen-Test für Unterschiede zwischen den Gruppen. Signifikante Ergebnisse ( $p < .05$ ) werden fett gedruckt.

Die Untersuchung der Verstöße außerhalb des Straßenverkehrs von Frauen (TG und KG, Abbildung 14, Frauen) ergab keine signifikante Interaktion von Messzeitpunkt und Gruppenzugehörigkeit ( $W = 3010.00$ ,  $p = .779$ ,  $r = .01$ ). Weibliche Teilnehmer beider Gruppen unterschieden sich zu T0 ( $W = 3053.50$ ,  $p = .974$ ,  $r < .01$ ) und zu T1 ( $W = 3015.00$ ,  $p = .398$ ,  $r = .01$ ) nicht hinsichtlich der Anzahl ihrer Verstöße.

Für männliche Teilnehmer (TG und KG, Abbildung 14, Männer) ergab sich eine signifikante Interaktion von Messzeitpunkt und Gruppenzugehörigkeit ( $W = 1427.00$ ,  $p = .003$ ,  $r = .14$ ). Hierbei war nur zu T0 der Unterschied zwischen den beiden Gruppen signifikant ( $W = 1873.00$ ,  $p = .004$ ,  $r = .13$ ), nicht aber zu T1 ( $W = 1638.00$ ,  $p = .477$ ,  $r = .01$ ). Männer der TG wiesen zu T0 mehr Verstöße auf als Männer der KG.

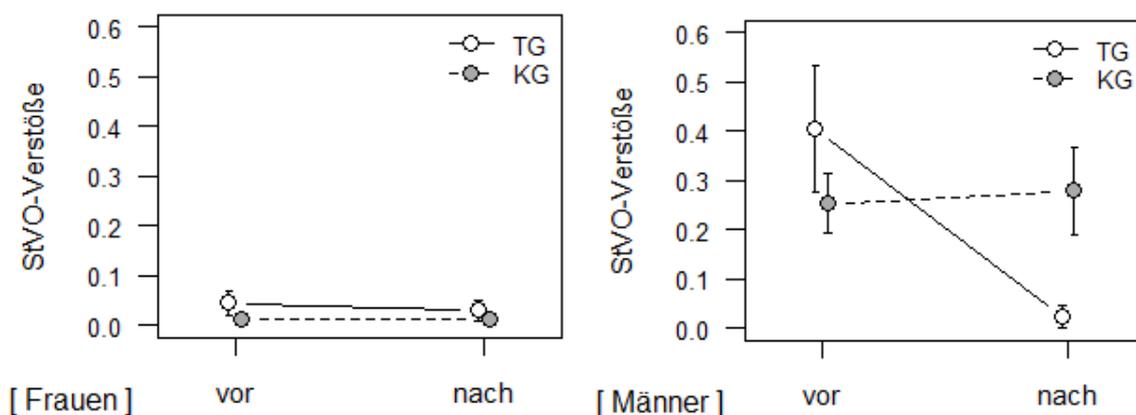


Abbildung 14: Verstöße außerhalb des Straßenverkehrs für Frauen und Männer separat für TG und KG (N = 279)

#### 9.4. H4 – Auswirkungen der Kursteilnahme auf alkoholbezogenes Wissen

Das richtige Ergebnis der Aufgabe zur Bestimmung der Blutalkoholkonzentration war 1.07 ‰ (Abbildung 15). In der TG lag der Median der Antworten bei 1.05 (Standardabweichung  $\pm 0,46$ ) ‰. Dieser Wert unterschied sich nicht signifikant von der richtigen Antwort ( $W = 1125$ ,  $p = .382$ ,  $r = 0,084$ ). In der KG lag der Median der Antworten bei 0.88 ( $\pm 0,48$ ) ‰ und unterschied sich signifikant von der richtigen Antwort ( $W = 1923$ ,  $p < .001$ ,  $r = 0,40$ ). Auch zueinander zeigten die Mediane der TG und der KG eine signifikante Abweichung ( $W = 5516$ ,  $p < .006$ ,  $r = 0,19$ ).

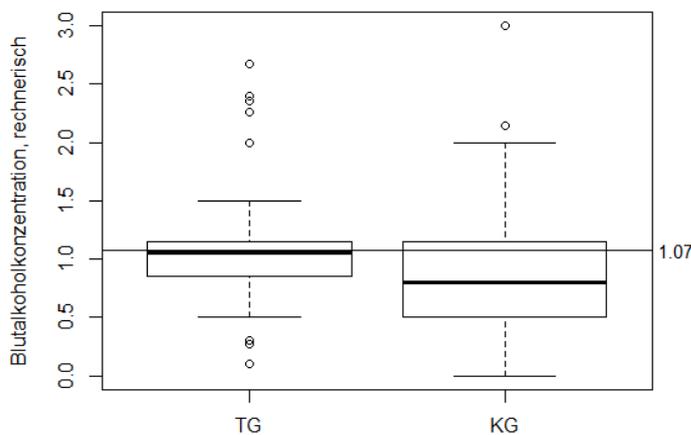


Abbildung 15: Angaben zur Blutalkoholkonzentration in einem speziellen Beispiel von Teilnehmern der TG (n = 109) und der KG (n = 170)

#### 9.5. H5 - Auswirkungen des Kursprogramms auf Teilnehmer mit unterschiedlicher Punktzahl im AUDIT-Fragebogen

a) Studienteilnehmer ab 8 Punkten im AUDIT wiesen eine höhere Anzahl von Verstößen im Gesamtbeobachtungszeitraum auf als Studienteilnehmer mit einer geringeren Punktzahl. Damit stellen sie eine besondere Risikogruppe dar.

In der Gesamtstichprobe lag bei 48 von 279 der Studienteilnehmer ein *Verdacht auf eine alkoholbezogene Störung* (ab 8 Punkten) vor (17 %, Tabelle 16). Hierbei bestand in der TG bei 20 Personen (18 %) ein *Verdacht auf eine alkoholbezogene Störung*, in der KG traf dies auf 28 Personen (16 %) zu. Für die Deliktbelastung wurden alle Verstöße (innerhalb und außerhalb des Straßenverkehrs), die im gesamten Studienzeitraum (T0 und T1 zusammengefasst) anfielen, berücksichtigt. In den Tabellen 16 und 17 werden für beide

Gruppen (Ergebnis im AUDIT-Test unter 8 Punkten sowie ab 8 Punkten) die durchschnittliche Anzahl von Verstößen in absoluten Zahlen sowie pro Person jeweils für Verstöße innerhalb und außerhalb des Straßenverkehrs dargestellt. Die Reliabilität des Fragebogens gemessen mit Cronbachs's Alpha betrug in der betrachteten Stichprobe .081.

Tabelle 16: Anzahl von Personen der TG und KG unter und ab 8 Punkten im AUDIT-Test (N = 279)

Punktezahl im AUDIT-Test	TG		KG		Gesamt	
Anzahl Personen < 8 Punkte	89	81,7 %	142	83,5 %	231	82,8 %
Anzahl Personen ab 8 Punkte	20	18,3 %	28	16,5 %	48	17,2 %
<i>N</i>	109	100 %	170	100 %	279	100 %

Von 231 Personen mit weniger als 8 Punkten im AUDIT wiesen 41 Personen Verstöße im Straßenverkehr inklusive Alkoholfahrten auf. Dies entspricht einem Anteil von 18,5 %. Von 48 Personen mit einem Punktwert von 8 oder mehr im AUDIT wurden 17 verkehrsauffällig. Das entspricht einem Anteil von 35 %. Bei der Summe aller genannten Kategorien von Verstößen *innerhalb des* Straßenverkehrs inklusive Alkoholfahrten (Tabelle 17) ergab sich für Personen ab acht Punkten im AUDIT eine insgesamt signifikant höhere Deliktbelastung pro Person als bei Personen mit einem AUDIT-Wert < 8 ( $W = 4570$ ,  $p = .007$ ,  $r = 0.14$ ).

Tabelle 17: Anzahl der Verstöße innerhalb des Straßenverkehrs (inklusive Alkoholfahrten<sup>15</sup>) und außerhalb des Straßenverkehrs<sup>16</sup> in absoluten Zahlen sowie pro Person separat für beide AUDIT-Gruppen

		AUDIT < 8 <i>n</i> = 231	AUDIT ≥ 8 <i>n</i> = 48
<b>StVO Verstöße (incl. Alkoholfahrten)</b>			
Häufigkeit	Personen <sup>b</sup>	41	17
	Verstöße	235	98
	Verstöße pro Person	<b>1.02</b> (4.34)	<b>2.04</b> (5.19)
	<i>p</i> -Wert <sup>a</sup>	<b>.007</b>	
<b>Verstöße außerhalb des Straßenverkehrs</b>			
Häufigkeit	Personen <sup>b</sup>	43	15
	Verstöße	111	45
	Verstöße pro Person	<b>0.48</b> (1.28)	<b>0.94</b> (1.67)
	<i>p</i> -Wert <sup>a</sup>	<b>.033</b>	

<sup>a</sup>Wilcoxon-Rangsummen-Tests für Vergleiche zwischen Gruppen. Signifikante Ergebnisse werden fett gedruckt.

<sup>b</sup> Personenzahl mit Verstößen (mit Standardabweichung)

Von 231 Personen mit weniger als 8 Punkten im AUDIT hatten 43 Personen Verstöße außerhalb des Straßenverkehrs (inklusive Alkoholgesetz). Dies entspricht einem Anteil von 18,6 %. Von 48 Personen, die einen Punktwert von 8 oder mehr im AUDIT aufwiesen, wurden 15 auffällig. Das entspricht einem Anteil von 31,2 %. Auch bei der Summe aller genannten Kategorien von Verstößen *außerhalb* des Straßenverkehrs (Tabelle 17) ergab sich für Personen ab acht Punkten im AUDIT eine insgesamt signifikant höhere Deliktbelastung pro Person ( $W = 4776$ ,  $p = .033$ ,  $r = 0.20$ ) als bei Personen mit weniger als acht Punkten im AUDIT. Fasste man die Verstöße gegen das Alkoholgesetz und allgemeine Straftaten zusammen, zeigte sich, dass bei allen gesetzlich auffälligen Personen mit 8 oder mehr Punkten im AUDIT sowohl mindestens eine Kriminaltat als auch mindestens ein Verstoß gegen das Alkoholgesetz registriert worden waren.

<sup>15</sup> Alle Alkoholfahrten als Straftat nach § 424 Karistusseadustik (übersetzt: Strafgesetz) sowie als Ordnungswidrigkeit nach § 224 Liiklusseadus (übersetzt: Verkehrsgesetz)

<sup>16</sup> Z.B. kamen folgende Verstöße vor, die von der Polizei registriert wurden:

1. Ordnungswidrigkeiten nach § 48 Alkoholiseadus (übersetzt: Alkoholgesetz), ein Verbot, in der Öffentlichkeit Alkohol zu trinken, sowie nach § 46 Alkoholiseadus, ein absolutes Alkoholverbot für Minderjährige, das zum Zeitpunkt der Studiendurchführung bestand.
2. Gerichtlich geahndete Straftaten, wie z.B. Diebstahl (Karistusseadustik, § 218 und § 199), Körperverletzung (Karistusseadustik, § 121), Angriff auf einen Polizisten (Karistusseadustik, § 274).

b) Im Folgenden werden nur Teilnehmer an der Maßnahme „Klare Sicht...!“ in zwei Gruppen (im AUDIT < 8 Punkte und  $\geq 8$  Punkte) betrachtet. Von allen Teilnehmern des Kursprogramms „Klare Sicht...!“ wurde von T0 zu T1 ein signifikanter Rückgang bei allen von der Polizei registrierten Verstöße dargestellt ( $W = 18.0, p < .001, r = .17$ ).

Zwischen Gruppenzugehörigkeit und registrierten *Verstößen* ergab sich keine signifikante Wechselwirkung ( $W = 1043,5, p = .087, r = .16$ ). Dies wird in Abbildung 16 verdeutlicht.

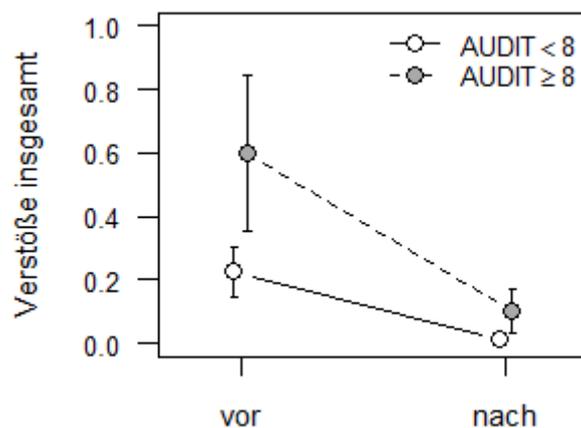


Abbildung 16: Registrierte Verstöße im AUDIT < 8 Punkte und  $\geq 8$  Punkte in TG (N=109)

Im Jahr vor der Kursteilnahme (T0) wurden für die Teilnehmer im AUDIT < 8 Punkte am Kursprogramm insgesamt .23 Verstöße pro Person registriert, im Jahr nach der Kursteilnahme (T1) wurden .01 Verstöße pro Person verzeichnet. Für T0 wurden für die Teilnehmer im AUDIT  $\geq 8$ .60 Verstöße registriert, für T1 wurden .10 Verstöße pro Person registriert. Der Wilcoxon-Rangsummen-Test ergab (Tabelle 18), dass sich zu T0 Teilnehmer im AUDIT < 8 und Teilnehmer im AUDIT  $\geq 8$  signifikant voneinander unterschieden ( $W = 705.0, p = .032, r = .21$ ). Zu T1 gab es ebenfalls einen signifikanten Unterschied zwischen den beiden Gruppen ( $W = 1043.5, p = .030, r = .21$ ; Tabelle 18).

Tabelle 18: Darstellung der Ergebnisse für Hypothese 5 b) Registrierte Verstöße im AUDIT < 8 Punkte und ≥ 8 Punkte in der Trainingsgruppe (N = 109)

AV <sup>a</sup> : Verstöße insgesamt	AUDIT < 8 (n = 89)	AUDIT ≥ 8 (n = 20)	W	p-Wert <sup>b</sup>	r
T0	0.23 (0.080)	0.60 (0.245)	705.0	<b>.032</b>	.21
T1	0.01 (0.011)	0.10 (0.069)	811.0	<b>.030</b>	.21
Interaktion (Messzeitpunkt × Gruppe)	-0.21 (0.081)	-0.50 (0.224)	1043.5	.087	

Anmerkungen. <sup>a</sup>Abhängige Variable, <sup>b</sup>Wilcoxon-Rangsummen-Test für Unterschiede zwischen den Gruppen. Signifikante Ergebnisse ( $p < .05$ ) werden fett gedruckt.

## 9.6. Erfassung des Durchschnittsalters bei erstmaligem Erleben von Trunkenheit bei EG und KG

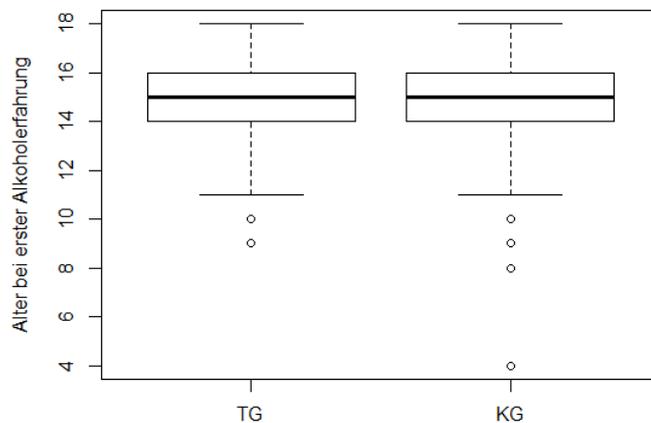


Abbildung 17: Durchschnittsalter bei erstmaligem Erleben von „Betrunkensein“ in TG und KG (N = 279)

Als Kontrollanalyse zur Überprüfung der Vergleichbarkeit von TG und KG hinsichtlich ihrer Trinkerfahrungen wurde das erstmalige Erleben von Trunkenheit erfasst. Abbildung 17 zeigt die Verteilungen der Angaben der Studienteilnehmer getrennt für TG und KG, wann sie das erste Mal in ihrem Leben „betrunken“ waren. In der KG lag das Durchschnittsalter bei 14.5 Jahren ( $\pm 1,68$ ) und in der TG bei 14,6 Jahren ( $\pm 1,96$ ). Statistisch war dieser Unterschied nicht signifikant ( $W = 6791$ ,  $p = .523$ ,  $r = 0.81$ ). In Bezug auf dieses Kriterium unterschieden sich die Gruppen nicht.

## 10. Diskussion der Ergebnisse

### 10.1. Reduktion von Alkoholfahrten bei Teilnehmern des Kursprogramms

Wie mit H1 erwartet, zeigten Teilnehmer an der Maßnahme „Klare Sicht ...!“ im Jahr nach der Kursteilnahme signifikant weniger registrierte Alkoholfahrten als im Jahr vor der Kursteilnahme. Die Abnahme von durchschnittlich 0,09 Alkoholfahrten pro Person im Jahr vor dem Beobachtungsstichtag im Vergleich zu 0,03 Alkoholfahrten im Folgejahr in der Trainingsgruppe passt zu den Ergebnissen der ANDREA-Studie (Bartl, 2002), in der eine Reduktion des Problemverhaltens um 50 % als „magical – 50 %“ bezeichnet wurde.

Dieses Ergebnis ist angesichts der Kurslänge von einem Tag und der Heterogenität der Deliktstruktur der Teilnehmer überraschend deutlich, da sich die Kursinhalte auch mit anderen Inhalten außerhalb der Alkoholthematik befasst haben. Zum einen wird sich positiv auf das Ergebnis ausgewirkt haben, dass es sich um eine theoriegeleitete Auswahl von Schwerpunkten aus dem Themenkomplex Alkohol handelte, zum anderen bei der Kurskonzeption auf die Erfahrungen des EU-Projekts DRUID<sup>17</sup> (Schulze, 2012) zurückgegriffen werden konnte.

Die Ergebnisse sind jedoch als vorläufig anzusehen, da Selektionsmechanismen bei der Stichprobenauswahl Auswirkungen auf die Ergebnisse gehabt haben können. Die TG bestand zu 22 % aus Berufsschülern, in der KG waren es nur 2 %. Außerdem bestand die TG zu einem größeren Teil aus Frauen (61 %), wohingegen in der KG nur 54 % der Mitglieder weiblich waren. Außerdem hatte bei T0 die TG mit 0,09 Alkoholfahrten pro Person deutlich mehr Fahrten als die KG mit 0,01 (Tabelle 8). Die Männer in der TG wiesen dabei deutlich mehr Verstöße pro Person auf als die Frauen (Abb. 10). Ein signifikanter Abfall der Alkoholfahrten von T0 auf T1 war sowohl bei den Männern als auch bei den Frauen der TG festzustellen. Der Abfall bei den Männern war erheblich stärker als der bei den Frauen. Diese Ergebnisse deuten darauf hin, dass der Kurs auf überwiegend männliche Alkoholfahrer, darunter auch Berufsschüler, positiv einwirken konnte.

Die Wirksamkeit in bestimmten Schülergruppen muss in weiteren Studien geprüft werden. Die Ergebnisse der vorliegenden Arbeit weisen insgesamt darauf hin, dass das Kursprogramm für junge Erwachsene, bei denen Vorerfahrung mit Alkoholfahrten vorliegt,

---

<sup>17</sup> DRUID- Driving under the influence of alcohol, drugs and medicines.

eine spezifische Wirkung auf das Problemverhalten ausüben könnte, obwohl der Effekt mit  $r = .20$  als eher klein zu bezeichnen ist.

## **10.2. Reduktion der Verstöße innerhalb des Straßenverkehrs**

Es konnte gezeigt werden, dass Teilnehmer an der Maßnahme „Klare Sicht ...!“ im Jahr nach der Kursteilnahme signifikant weniger registrierte Verstöße *innerhalb* des Straßenverkehrs aufwiesen als im Jahr vor der Kursteilnahme (alle nicht-alkoholbezogenen Verkehrsverstöße, z.B. Fahren ohne Fahrerlaubnis). Personen der Kontrollgruppe zeigten hingegen keine Veränderung in der Anzahl der registrierten Verstöße innerhalb des Straßenverkehrs.

Die Verringerung der Anzahl der Verstöße innerhalb des Straßenverkehrs in der TG könnte darauf zurückzuführen sein, dass sich die Maßnahme aus einer Kombination von theoretischer Wissensvermittlung, praktischen Beispielen aus der Polizeiarbeit und Erlebnisberichten von Verunfallten zusammensetzt. Hierdurch werden Eigenschaften und Fähigkeiten der Teilnehmer wie die Antizipation von Gefahren, die Anwendung von Vermeidungsstrategien, die emotionale Betroffenheit und das Wissen um Schwierigkeiten bei der Bewältigung von Unfallfolgen angesprochen.

Festzustellen ist, dass die männlichen Teilnehmer sowohl in der TG als auch in der KG deutlich mehr Verstöße pro Person aufwiesen als die weiblichen (Abb. 12). Bei den Frauen der TG und der KG sowie bei den Männern der KG ergaben sich zwischen T0 und T1 kaum Unterschiede. Ein signifikanter Abfall der Verkehrsverstöße von T0 auf T1 bestand nur bei den Männern der TG.

Die Ergebnisse können als Hinweis interpretiert werden, dass das Programm in einer speziellen Stichprobe (männliche Schüler mit relativ vielen Verkehrsverstößen und im Vergleich zur KG relativ hohem Berufsschüleranteil) verkehrsbezogene, risikoreiche Verhaltensweisen reduzieren kann.

### **10.3. Reduktion von Verstößen außerhalb des Straßenverkehrs**

Die Frage nach einer allgemein präventiven Wirkung des Kursprogramms kann durch die Ergebnisse der vorliegenden Studie nicht abschließend beantwortet werden. Teilnehmer an der Maßnahme „Klare Sicht ...!“ und Nichtteilnehmer zeigten eine signifikante Reduktion der Verstöße *außerhalb* des Verkehrs (alle Verstöße außer Verkehrsverstöße und Alkoholfahrten, z.B. Körperverletzung in der Disco mit und ohne Alkoholeinfluss) im Jahr nach der Kursteilnahme im Vergleich zum Jahr vor der Maßnahme. Im Jahr vor der Kursteilnahme gab es in der TG mit 0,15 Verstößen pro Person mehr als in der KG mit 0,06 Verstößen pro Person (Tabelle 15). Beide Gruppen hatten zu T1 keine registrierten Verstöße außerhalb des Straßenverkehrs.

Bei den Frauen gab es zwischen der TG und der KG bei T0 und bei T1 keinen Unterschied zwischen den Gruppen. Für beide Gruppen reduzierte sich die Deliktbelastung von T0 zu T1 in geringfügigem gleichem Maß und nicht signifikant. Nur bei den Männern der TG sank die Anzahl der Verstöße pro Person von T0 zu T1 signifikant, und zwar auf 0,0 Verstöße pro Person. Diese Ergebnisse deuten darauf hin, dass der Kurs auf überwiegend männliche Kursteilnehmer mit höherer Deliktbelastung, darunter auch Berufsschüler, einwirken konnte.

Diese Reduktion kann wahrscheinlich auch im Zusammenhang mit altersbedingten Reifungsprozessen gesehen werden. Zukünftig sollte neben diesem Punkt auch untersucht werden, welchen Einfluss weitere Variablen, wie der Bildungsgrad (in der vorliegenden Studie gemessen an der Schulzugehörigkeit) auf die Wirksamkeit des Programms haben. Es könnte beispielsweise sein, dass das Programm in einer Gruppe Frauen oder von Gymnasiasten mit geringer Deliktvorbelastung eine geringere Wirkung hat als in der vorliegenden Trainingsgruppe.

### **10.4. Wissenszuwachs durch die Teilnahme am Kursprogramm**

Erwartungsgemäß konnten Mitglieder der Trainingsgruppe die Blutalkoholkonzentration (BAK) in einem speziellen Beispiel genauer bestimmen als Teilnehmer der Kontrollgruppe. Der Kurs beinhaltet unter anderem Elemente der Wissensvermittlung zur Berechnung der Blutalkoholkonzentration. Dieses Wissen ist in der Bevölkerung kaum bekannt. Die Kursteilnehmer waren in der Lage, das Wissen zur BAK-Berechnung auch anzuwenden. Dennoch waren acht von 109 Teilnehmern trotz der

Wissensvermittlung zur Berechnung der Blutalkoholkonzentration nicht dazu in der Lage, ihr neues Wissen richtig anzuwenden. In der Kontrollgruppe fällt auf, dass diese die BAK grundsätzlich unterschätzten. Zwei von 170 waren gar nicht in der Lage, eine halbwegs realistische Angabe zu machen (Abb. 15), was als Bestätigung für die Annahme von Wissensdefiziten und mangelndem Problembewusstsein für die Risiken von Alkohol gesehen werden kann.

## **10.5. Wirksamkeit auf Teilnehmer bis 7 Punkte im AUDIT-Fragebogen**

### **a) Stärkere Deliktbelastung bei erhöhtem Alkoholkonsum**

Es konnte bestätigt werden, dass Studienteilnehmer ab 8 Punkten im AUDIT (mit Verdacht auf eine alkoholbezogene Störung) eine höhere Deliktbelastung bei allen Arten der betrachteten Verstöße aufwiesen als Studienteilnehmer mit einer geringeren Punktzahl.

Die Auswertung der TG und der KG ergab, dass Personen mit 8 oder mehr Punkten in beiden Teilgruppen mit rund 20 % in etwa gleich repräsentiert waren (vgl. Tabelle 16), somit lagen bezüglich erhöhten Alkoholkonsums keine Unterschiede zwischen diesen beiden Teilgruppen vor. Dies zeigte sich auch darin, dass die Teilnehmer sowohl in der TG als auch in der KG im Durchschnitt berichteten, mit 14.5 Jahren erstmals betrunken gewesen zu sein (vgl. Kapitel 10.6).

Es zeigte sich, dass sowohl bei den Verstößen innerhalb des Straßenverkehrs (hier inklusive Alkoholfahrten) als auch bei den Verstößen außerhalb des Straßenverkehrs (mit und ohne Alkoholbeteiligung) bei den Studienteilnehmern ab 8 Punkten eine doppelt so hohe Deliktbelastung vorliegt wie bei Studienteilnehmern unter 8 Punkten im AUDIT (vgl. Tabelle 17). Dies entspricht der Erwartung, dass bei erhöhter Neigung zum Alkoholkonsum die Verhaltenssteuerung bezüglich der Einhaltung sozialer Normen abnimmt und entsprechend die Anzahl von Delikten zunimmt. Diese Befunde können als Hinweis darauf gesehen werden, dass erhöhter Alkoholkonsum bei Jugendlichen ein besonderes Risiko für Verstöße innerhalb und außerhalb des Straßenverkehrs darstellt. Es erscheint somit sinnvoll zu versuchen, mit einem Kursprogramm wie „Klare Sicht ...!“ auf die Risiken von Alkoholkonsum hinzuweisen und somit auf dieses Problemverhalten Einfluss zu nehmen.

## **b) Höhere Wirksamkeit auf Teilnehmer bis 7 Punkte im AUDIT-Fragebogen**

Im Folgenden werden nur Teilnehmer an der Maßnahme „Klare Sicht...!“ in zwei Gruppen (im AUDIT  $< 8$  Punkte und  $\geq 8$  Punkte) betrachtet. Die Hypothese, dass Teilnehmer an der Maßnahme „Klare Sicht ...!“, die im AUDIT bis zu 7 Punkte erreichen, bei T1 einen stärkeren Rückgang von registrierten Verstößen haben als die Risikogruppe von Personen, die im AUDIT 8 oder mehr Punkte erreichen, wurde nicht bestätigt. In beiden Gruppen ergab sich ein signifikanter Rückgang an Verstößen von T0 zu T1, so dass das Programm „Klare Sicht...!“ für beide Gruppen eine Wirksamkeit zeigte. Dabei zeigte sich, dass die Risikogruppe ab 8 Punkten erwartungsgemäß eine höhere Deliktbelastung zu T0 aufwies. Zwischen Gruppenzugehörigkeit und registrierten *Verstößen* ergab sich keine signifikante Wechselwirkung und die Effektstärke war nicht bedeutend.

Bei diesem Ergebnis ist zu berücksichtigen, dass das  $n$  der Risikogruppe nur aus 20 Personen (knapp 20 %) bestand und das  $n$  der Gruppe bis zu 7 Punkten im AUDIT immerhin aus 89 Personen bestand. Um aussagekräftige Ergebnisse bezüglich der Wirksamkeit von „Klare Sicht...!“ für die Risikogruppe zu erreichen, sollte diese Hypothese in Zukunft an größeren Stichproben überprüft werden.

## **10.6. Durchschnittsalter bei erstmaligem Erleben von Trunkenheit bei TG und KG**

Obwohl Alkoholkonsum für Minderjährige in Estland verboten ist und zum Studienzeitpunkt ein Alkoholverbot in der Öffentlichkeit bestand, zeigte sich, dass die Teilnehmer sowohl in der TG als auch in der KG im Durchschnitt berichteten, mit 14.5 Jahren erstmals betrunken gewesen zu sein (vgl. Abb. 17).

Dieses Ergebnis wird von einer neueren Untersuchung der estnischen Gesundheitsorganisation TAI (Vorobjov, 2016) unterstützt. Hierin berichteten 17 % der Jungen und 14 % der Mädchen, vor dem Erreichen des 14. Lebensjahrs erstmals betrunken gewesen zu sein. 17 % der befragten Schüler gaben an, dass sie innerhalb der letzten 12 Monate öfter als 10 mal Alkohol getrunken hatten. Von diesen berichteten 19 % über schwere Ausfallerscheinungen wie Schwanken, Erinnerungslücken und Erbrechen. Insgesamt berichteten 13 % der befragten Schüler, bei alkoholisierten Fahrern mitgefahren zu sein. Diese Ergebnisse zeigen, dass nach wie vor ein Bedarf an primärpräventiven Programmen besteht.

## 11. Stärken und Limitierungen der Evaluationsstudie

Eine Stärke der Studie zur Bewertung des Kursprogramms „Klare Sicht...!“ kann darin gesehen werden, dass die Studie von verschiedenen Ämtern in Estland unterstützt wurde. Das Straßenamt befragte estlandweit Gymnasien und Berufsschulen, ob Interesse an einer Studienteilnahme bestünde. Dadurch konnte eine Flächendeckung durch teilnehmende Schulen erreicht werden.

Die Polizei ermöglichte es, auf objektive Daten zur Deliktbelastung der Studienteilnehmer sowohl innerhalb des Straßenverkehrs als auch außerhalb des Straßenverkehrs zurückgreifen zu können. Die Studie basiert nicht auf dem Selbstbericht der Teilnehmer. In Estland existiert keine mit dem deutschen Fahreignungsregister vergleichbare Datenbank. Der estnischen Polizei gebührt ein besonderer Dank dafür, die Daten extra für diese Studie zusammengestellt und zur Verfügung gestellt zu haben.

Die Erhebung der Daten erfolgte zu zwei Messzeitpunkten, so dass die Entwicklung der Deliktbelastung im Jahr vor und im Jahr nach dem Beobachtungsstichtag verglichen werden konnte. Der Einfluss von Reifungsprozessen in diesem wesentlichen Lebensabschnitt wurde im Rahmen dieser Studie nicht untersucht, da ein Reifungsprozess sowohl in der KG als auch in der TG angenommen werden kann.

Alle teilnehmenden Schulen unterstützten die Studie, indem sie den Schülern der entsprechenden Jahrgänge den Zugang zum Online-Fragebogen als Link an die hinterlegte E-Mail-Adresse weitergaben. Damit hatte jeder Schüler einer teilnehmenden Schule die Möglichkeit zur freiwilligen Studienteilnahme, entweder als Kursteilnehmer oder als Nichtteilnehmer (potentieller Teilnehmer an der Kontrollgruppe).

Die Selektion der Studienteilnehmer stellt einen limitierenden Faktor der Studie dar. Die Kriterien der Auswahl der Klassen durch die Schuldirektoren wurden zu Beginn der Studie nicht erfasst. Bei der Analyse des AUDIT-Tests zeigte sich, dass die Anzahl der Schüler, die darin 8 oder mehr Punkte erreicht hatten, in der TG und in der KG gleich häufig vertreten waren. Insofern konnte ausgeschlossen werden, dass es sich bei der Auswahl der Klassen mit Kurs um Klassen handelte, in denen ein auffälligeres Trinkverhalten Bestand hatte.

Zweiter Kritikpunkt dabei ist der hohe Drop-out und die somit relativ geringe Anzahl der Studienteilnehmer, deren Daten verwertbar waren (Tabelle 11).

Von 984 Schülern ergab sich ein Drop-out von 72 % auf 279 Studienteilnehmer. Nur 43 % hatten an der Online-Befragung teilgenommen. Von diesen 422 Antwortern der Online-Befragung fielen 134 Personen aus, deren Angaben nicht verwertbar waren (MD1). Weitere neun Personen fielen aufgrund von Namensgleichheit bei der Polizeiabfrage aus (MD2). Von den 321 Teilnehmern an „Klare Sicht...!“ nahm ca. ein Drittel an der Studie teil. Bei den 170 verwertbaren Teilnehmern der Kontrollgruppe war dies ca. ein Viertel von allen nichtteilnehmenden Schülern.

Die Bereitschaft von Schülern, grundsätzlich an der Online-Befragung teilzunehmen, könnte durch ein höheres Engagement der Lehrer oder durch äußere Anreize vergrößert werden. Der Ausfall eines Drittels der Online-Fragebögen (MD1) erklärt sich dadurch, dass dieses Drittel der Schüler zwar Fragen beantwortet hatte, überwiegend seine Identität jedoch nicht preisgeben wollte. Diese Fragebögen wurden nicht in die Auswertung einbezogen, weil die Polizeiabfrage nicht möglich war. Auf die Kursteilnehmer hätte der Kursleiter motivierend einwirken können, auch an der Online-Befragung teilzunehmen, um die Anzahl der Antworter zu erhöhen.

Mit der geringen Schülerzahl in TG und KG stehen der zweite und der dritte Kritikpunkt in einem Zusammenhang, denn eine Vergleichbarkeit der Gruppen in Bezug auf Geschlecht und Bildung war aufgrund der geringen Anzahl verwertbarer Studienteilnehmer nicht herzustellen.

Der zweite Kritikpunkt bezieht sich auf die unterschiedliche Zusammensetzung der TG und der KG hinsichtlich Schulform und Geschlecht. Die Zusammensetzung der TG bestand aus 109 Schülern: 22 % Berufsschüler (24 Personen) und 78 % Gymnasiasten (85 Personen). Diese waren zu 61 % weiblichen und zu 39 % männlichen Geschlechts. In der Kontrollgruppe von 179 Schülern gab es nur 2 % (4) Berufsschüler. Die Geschlechterverteilung lag bei 54 % junger Frauen und 46 % Männern. Dass in TG und KG mehr Frauen als Männer geantwortet hatten, ist bei freiwilliger Untersuchungsteilnahme nach Bortz (2015, S. 73) ein häufig beobachtbares Phänomen. Offenbar waren Berufsschüler zu einer Beantwortung des Online-Fragebogens weniger motiviert als Gymnasiasten. Ohne Kursteilnahme gab es hier kaum Antworter. Dies korrespondiert mit der Erkenntnis, dass freiwillige Untersuchungsteilnehmer häufig über eine höhere schulische Ausbildung verfügen als Nichtteilnehmer, insbesondere, wenn ein persönlicher Kontakt zwischen Untersuchungsleiter und -teilnehmer nicht erforderlich ist (Bortz, 2015, S. 73). Wie sich die Unterschiedlichkeit der TG und der KG hinsichtlich

Schulform und Geschlecht auf die Aussagekraft der Studienergebnisse auswirkt, wurde nicht geklärt.

Dritter Kritikpunkt ist die Zusammensetzung der TG, die bei den Parametern Bildung und Geschlecht nicht der Struktur alkoholauffälliger Fahrer in Estland entspricht. In Estland beträgt der Frauenanteil bei alkoholisierten Fahrten nur 8,9 % und 58 % der alkoholisierten Fahrer haben als Bildungsstand höchstens die mittlere Reife (Meinhard, 2015). Die Zusammensetzung der TG hatte eine deutlich andere demografische Struktur. Für Folgestudien wäre es von Interesse, die primärpräventive Wirkung des Kursprogramms „Klare Sicht...!“ auf die Zielgruppe von jungen Männern mit mittlerem Bildungsabschluss (oder darunter) zu erforschen, da es sich hier um die Gruppe handelt, die das höchste Unfallrisiko aufweist (Sturzbecher et al., 2004).

Ein limitierender Faktor: Stabilität der Ergebnisse würde bei einer höheren Beteiligung von Gymnasien und Berufsschulen größer sein.

In weiteren Studien ist die Rekrutierung so anzulegen, dass sich eine deutlich höhere Anzahl von Studienteilnehmern ergibt. Dies ist eine Voraussetzung dafür, die Vergleichbarkeit bestimmter Merkmale der Versuchsgruppen herstellen zu können. Die Wirksamkeit des Kursprogramms „Klare Sicht...!“ für bestimmte Schülergruppen sollte in weiteren Studien geprüft werden. Diese Untersuchung konnte zeigen, dass verschiedene Elemente, die ein primärpräventives Kursprogramm wirksam machen, auch im Kursprogramm „Klare Sicht...!“ zur Anwendung kommen. Dazu zählen insbesondere die Beeinflussung durch die Peergroup, die bei jungen Leuten auf verkehrssicheres Verhalten einwirken kann, sowie ein Erfahrungsaustausch, der auch emotionale Ebenen anspricht. Als weitere Komponenten sind die Anleitung zur Selbstbeobachtung und Selbstkontrolle des Verhaltens sowie die rationale Bewertung von Risikosituationen mit Hilfe von Feedback zu nennen. Außerdem wurden die Kriterien für erfolgreiche Programme des European Monitoring Center for Drugs and Drug Addiction (EMCDDA) sowie des Landespräventionsrats vom deutschen Bundesland Niedersachsen auf „Klare Sicht...!“ bezogen. Dabei stellte sich heraus, dass dieses Programm zur Primärprävention die Kriterien erfüllt.

## 12. Implikationen für die praktische Durchführung

Die empirische Wirksamkeitsüberprüfung des Kursprogramms „Klare Sicht...!“ weist auf den Bedarf weiterer Forschung und Qualitätsabsicherung hin. Die Ergebnisse der Studie haben verschiedene Implikationen für die Qualitätserhöhung sowie für technische Verbesserungen.

Die Module des Kursprogramms „Klare Sicht...!“ haben sich für die Reduzierung von Alkohol- und sonstigen Delikten innerhalb und außerhalb des Straßenverkehrs im Rahmen der vorliegenden Studie bewährt. Hinweise auf die Notwendigkeit einer zeitlichen oder inhaltlichen Erweiterung oder Veränderung des Kursprogramms haben sich nicht ergeben. Die Kombination des Verkehrspsychologen mit den systemrelevanten Mitgestaltern, dem Polizeibeamten und der durch einen Verkehrsunfall behinderten Person spricht die Kursteilnehmer zu den Themen Alkohol und Verkehrssicherheit an. Damit wird der Einfluss von Diskussionen in der Peergroup auf eine Einstellungs- und Verhaltensänderung genutzt. Aus dem Umfeld der Schulen (z.B. Lehrer) wurde angemerkt, dass man auch das Thema sonstiger berauschender Mittel berücksichtigen sollte, die im Schulalltag eine Rolle spielen und die für eine sichere Verkehrsteilnahme ebenfalls von Bedeutung sind.

Der Online-Fragebogen (Anhang A), der bei dieser Studie benutzt wurde, diente der Gewinnung von Studienteilnehmern, der Wissensabfrage zur Berechnung der Blutalkoholkonzentration und der Abfrage zur Tiefe einer eventuellen Alkoholproblematik (Anhang B). Eine innovative Weiterentwicklung kann darin gesehen werden, Fragebögen (u.a. Anhänge A, B und C.2) bereits vor Kursbeginn einzusetzen, damit der Kursleiter erkennbare Themenschwerpunkte abstimmen kann. Dazu ist Cloud-Computing notwendig. Dem Kursteilnehmer ist dann sein Ergebnis persönlich vor Kursbeginn zu übermitteln. Auch dem Kursleiter werden dann sowohl die Gruppenergebnisse als auch die Ergebnisse der einzelnen Teilnehmer übermittelt, damit diese ggf. für die Kursdurchführung berücksichtigt werden können. Darüber hinaus könnten Angaben zum Verkehrsverhalten mit den Angaben zum Trinkverhalten korreliert werden, um besondere Risikopotentiale zu entdecken und dem Teilnehmer ein persönliches elektronisches Feedback zu geben.

Durch eine solche Weiterentwicklung mit Cloud-Computing besteht darüber hinaus die Möglichkeit, Eltern oder wichtige Bezugspersonen der Kursteilnehmer einzubinden. Somit könnte man thematisieren, inwieweit auch die Eltern von Kursteilnehmern Risiken für die Teilnahme am Straßenverkehr aufweisen. Eventuell könnten auch Elterntrainings mit dem

Kursmodell „Klare Sicht...!“ sinnvoll sein. Eine solche familienorientierte Maßnahme (Spoth et. al., 1999) könnte als Weiterentwicklung des Kursprogrammes „Klare Sicht...!“ überlegt werden. Ob hier ein Bedarf besteht, sollte mit einer weiteren Studie überprüft werden. Voraussetzung ist ein hoher Standard in der elektronischen Kommunikation.

Bei dieser Studiendurchführung wurde der AUDIT-Test nach Ende des Seminars angewandt. Deshalb gingen die Ergebnisse zwar in die Auswertung der Studie ein, waren aber für die einzelnen Teilnehmer und für die Kursdurchführung nicht nutzbar. Wenn für einen Kursteilnehmer die Ergebnisse seines AUDIT-Tests bei Kursbeginn vorlägen, was mit Cloud-Computing einfach realisierbar ist, könnten diese Daten schon in der Kursdurchführung genutzt werden. Bei der Einbeziehung personenbezogener AUDIT-Daten ergäbe sich für die Teilnehmer die Möglichkeit, gesundheitsschädigenden Alkoholkonsum zu reflektieren und ggf. zu vermeiden, wodurch sich sowohl ein positiver Effekt für die Verkehrssicherheit als auch die Gesundheit ergeben könnte. Individuelle Rückmeldungen von erhöhten AUDIT-Werten eröffnen die sekundärpräventive Möglichkeit, beispielsweise ab 8 Punkten eine Empfehlung zur Wahrnehmung einer psychologischen Beratung oder ab 16 Punkten zur Konsultation eines Arztes auszusprechen. Diese persönlichen Informationen an den Kursteilnehmer müssten der Schweigepflicht unterliegen und wären kein Selektionskriterium im Kontext der Erfüllung der Voraussetzungen der körperlichen und geistigen Eignung zur Teilnahme am Straßenverkehr.

Die Befunde der vorliegenden Studie sprechen dafür, solche Präventionskurse im Rahmen der schulischen Bildung Jugendlicher und junger Erwachsener weiterhin anzubieten und auszubauen. Wenn solche primärpräventiven Maßnahmen im Rahmen des staatlichen Schulsystems angesiedelt werden sollen, dann ist zu empfehlen, dass entsprechende Kursprogramme eine

- wissenschaftliche Grundlage aufweisen
- manualisiert sind
- die Qualifikationsanforderungen für die Durchführenden festlegen
- einem Qualitätssicherungssystem folgen
- und von unabhängigen Institutionen evaluiert werden.

Dies würde die Grundlage dafür bilden, Kursprogramme staatlich anzuerkennen und die Anwendung gesetzlich zu regeln. Diese Eigenschaften werden durch das Kursprogramm „Klare Sicht...!“ bereits erfüllt, weshalb das Programm als eine staatlich geförderte Präventionsmaßnahme im Rahmen des regulären Schulbetriebs geeignet erscheint.

### 13. Fazit und Empfehlungen

Das Hauptziel des Programms „Klare Sicht...!“ stellt die Vermeidung alkoholisierter Fahrten sowie die Ausbildung eines Gefahrenbewusstseins im Umgang mit Alkohol bei Verkehrsteilnahme von Jugendlichen und jungen Erwachsenen dar. Die Ergebnisse der Arbeit zeigen, dass das Kursprogramm, welches auf der Ebene der Primärprävention angesiedelt ist, eine präventive Wirkung im Beobachtungszeitraum von einem Jahr nach Kursteilnahme hat. Es zeigten sich signifikant weniger registrierte Alkoholfahrten bei den Kursteilnehmern.

Darüber hinaus kam es auch zu weniger Verstößen ohne Alkoholbeteiligung innerhalb des Straßenverkehrs sowie zu weniger Verstößen außerhalb des Straßenverkehrs, mit und ohne Alkoholdelikten. Grundsätzlich ist festzustellen, dass Kursteilnehmer im Jahr nach dem Kurs insgesamt weniger Delikte aufwiesen als im Jahr vor der Kursteilnahme, was für ein verbessertes, angepassteres Sozialverhalten hinsichtlich der Regelakzeptanz spricht. Damit leistet das Kursprogramm einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Noch ist hierbei nicht abschließend geklärt, inwiefern bestimmte Stichprobeneigenschaften eine Voraussetzung für die Wirksamkeit darstellen, wie zum Beispiel die Vorerfahrung mit Alkoholfahrten, ein bestimmter Bildungsgrad oder das Geschlecht.

Im Rahmen des Kursprogramms „Klare Sicht...!“ hat sich die interdisziplinäre Zusammenarbeit mit speziell ausgebildeten Polizisten und mit durch Verkehrsunfälle geschädigten Personen bewährt. Hierdurch könnte ein Einstellungswandel Jugendlicher und junger Erwachsener gegenüber der Polizei gefördert worden sein. Somit würde die Polizei nicht mehr nur als sanktionierende Staatsmacht, sondern auch in einer neuen Rolle, als Teil des Bildungssystems, wahrgenommen werden. Offen bleibt hierbei jedoch, ob die Durchführung des Kursprogrammes mit anderen Konstellationen der Durchführenden (z.B. durch den Kursleiter alleine, durch den Kursleiter gemeinsam mit einem Polizisten, durch den Kursleiter gemeinsam mit einem Behinderten oder durch einen Polizisten oder eine behinderte Person alleine) gleichermaßen wirksam gewesen wäre. Die Effekte solcher Durchführungskonstellationen wurden in der vorliegenden Arbeit nicht geprüft. Im Sinne der Effizienz sollte eine solche Prüfung aber zukünftig im Rahmen weiterer Studien erfolgen.

Beim Vergleich der europäischen Wirksamkeitskriterien für erfolgreiche Präventionsprogramme und der CTC- Wirksamkeitskriterien stellte sich heraus, dass diese vom Kursprogramm „Klare Sicht...!“ überwiegend erfüllt werden.

Die Betrachtung der Ergebnisse im Gesundheitsfragebogen AUDIT zeigte, dass Studienteilnehmer ab 8 Punkten im AUDIT (mit Verdacht auf eine alkoholbezogene Störung) eine höhere Deliktbelastung bei allen Arten der betrachteten Verstöße aufwiesen als Studienteilnehmer mit einer geringeren Punktzahl. Diese Befunde können als Hinweis darauf gesehen werden, dass erhöhter Alkoholkonsum bei Jugendlichen ein besonderes Risiko für Verstöße innerhalb und außerhalb des Straßenverkehrs darstellt.

Außerdem zeigte das Programm „Klare Sicht...!“ für beide Teilnehmergruppen eine Wirksamkeit: In beiden Gruppen (im AUDIT  $< 8$  Punkte und  $\geq 8$  Punkte) ergab sich ein signifikanter Rückgang an Verstößen nach der Kursteilnahme, wobei einschränkend festzuhalten ist, dass die Kursteilnehmergruppe ab 8 Punkten in der Anzahl sehr gering war. In Zukunft sollte die Wirksamkeit von „Klare Sicht...!“ für die Risikogruppe an größeren Stichproben überprüft werden.

Die daraus ableitbare Diskrepanz zwischen den persönlichen Angaben der Studienteilnehmer zum Alkoholkonsum und den politischen Zielstellungen in Form der Alkoholverbote verdeutlicht, dass der angestrebte Jugendschutz in Estland seine erhofften politischen Ziele nicht ganz erreicht. Ein frühzeitiges Bildungsangebot zum Thema Alkohol im Straßenverkehr, wie es das Kursprogramm „Klare Sicht...!“ bietet, gibt den Jugendlichen und jungen Erwachsenen die Möglichkeit, ihr persönliches Konsumverhalten frühzeitig und selbstkritisch auf angeleitete Weise zu reflektieren.

Die Beschäftigung mit dem Themenkomplex Alkohol im Straßenverkehr und entsprechende Risikoüberlegungen fördern die Umsetzung eigen- und fremdverantwortlichen Handelns und somit die Sicherheit im Straßenverkehr. Durch den Rückgang der Verstöße innerhalb und außerhalb des Straßenverkehrs, mit und ohne Alkoholdelikten bei Jugendlichen und jungen Erwachsenen, der durch das Kursprogramm bewirkt wird, werden auch die durch Alkoholkonsum verursachten sozialen, wirtschaftlichen und gesundheitlichen Probleme verringert. Insofern unterstützt das Kursprogramm „Klare Sicht...!“ die Ziele der estnischen Alkoholpolitik.

## 14. Literaturverzeichnis

Alkoholiseadus (*RT I 2002, 3, 7*), *Riigi Teataja*, § 46, § 48, in der Fassung vom 19.12.2001.

Zuletzt aufgerufen am 07.02.2017 unter <https://www.riigiteataja.ee/akt/27570>

Allhoff-Cramer, A., Krohn, B., Laub, G., Nickel, W., Rohlfing, C., Rothenberger, B., Schubert, W., & Stephan, E. (2007). PASS: Ein interdisziplinäres Modell zur Förderung und Sicherung der Mobilitätskompetenz in Europa. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 53(1), 5-8. Zuletzt aufgerufen am 10.06.2017 unter <http://www.p-a-s-s.eu/>

Babor, T., Higgins-Biddle, J., Saunders, J., & Monteiro, M. (2001). *AUDIT. The Alcohol Use Disorders Identification Test. Guideline for Use in Primary Care*. Geneva: World Health Organization WHO.

Bartl, G., Assailly, J.P., Chatenet, F., Hatakka, M., Keskinen, E., & Willmes-Lenz, G. (2002). *EU-project "Andrea", Analysis of Driver Rehabilitation Programmes*. Vienna: Austrian Road Safety Board.

Beck, K. H., Kasperski, S. J., Caldeira, K. M., Vincent, K. B., O'Grady, K. E., & Arria, A. M. (2010). Trends in alcohol-related traffic risk behaviors among college students. *Alcoholism Clinical and Experimental Research*, 34(8), 1472-1478.

Bem, D. J. (1967). Self-perception: An alternative interpretation of cognitive dissonance phenomena. *Psychological Review*, 74(3), 183.

Berne, E. (2001). *Suhtlemismängud*. Tartu: Väike Vanker.

Bortz, J., Lienert, G. A., & Boehnke, K. (2008). *Verteilungsfreie Methoden in der Biostatistik (3. Auflage)*. Bremen: Springer Verlag.

Bortz, J., Döring, N. (2015). *Forschungsmethoden und Evaluation für Human- und Sozialwissenschaftler (4., Aufl. 2006. Kartonierte Sonderausgabe)*. Berlin: Springer Verlag.

Bühler, A. & Kröger, C. (2006). Expertise zur Prävention des Substanzmissbrauchs. (BZgA, Hrsg.) *Forschung und Praxis der Gesundheitsförderung*, 29, 9. Zuletzt aufgerufen am 03.10.2017 unter [https://www.bzga.de/botmed\\_60629000.html](https://www.bzga.de/botmed_60629000.html)

Bühler, A. & Thrul, J. (2013). Expertise zur Suchtprävention. (BZgA, Hrsg.) *Forschung und Praxis der Gesundheitsförderung*, 46.

- Bühler, A. & Thrul, J. (2015). Prevention of addictive behaviours. (EMCDDA, Hrsg.) Zuletzt aufgerufen am 03.10.2017 unter [http://www.emcdda.europa.eu/system/files/publications/1813/TDXD15018ENN\\_1.pdf](http://www.emcdda.europa.eu/system/files/publications/1813/TDXD15018ENN_1.pdf)
- Cronbach, L. J. (1951): *Coefficient alpha and the internal structure of tests*. In: *Psychometrika*, 16, 297–334.
- DEKRA Automobil GmbH. DEKRA Verkehrssicherheitsreport. (2016). Personenverkehr. Strategien zur Unfallvermeidung auf den Straßen Europas. Zuletzt aufgerufen am 22.10.2017 unter <https://www.dekra-roadsafety.com/media/04archiv/pdf/dekra-verkehrssicherheitsreport-2016-de.pdf>
- Derzon, J. H. (2007). Using correlational evidence to select youth for prevention programming. *Journal of Primary Prevention*, 28, 421-447.
- Dimeff, L. A., Baer, J. S., Kivlahan, D. R. & Marlatt, G. A. (1999). *Brief Alcohol Screening and Intervention for College Students (BASICS). A Harm Reduction Approach*. New York: The Guilford Press.
- Doumas, D. M., Kane, C. M., Navarro, T. B., & Roman, J. (2011). Decreasing heavy drinking in first-year students: Evaluation of a web-based personalized feedback program administered during orientation. *Journal of College Counseling*, 12(1), 18-32.
- EBDD (Europäische Beobachtungsstelle für Drogen und Drogensucht ). (2011). *Jahresbericht 2011, Stand der Drogenproblematik in Europa*. Zuletzt aufgerufen am 03.10.2017 unter [http://www.emcdda.europa.eu/system/files/publications/969/EMCDDA\\_AR2011\\_DE.pdf\\_en](http://www.emcdda.europa.eu/system/files/publications/969/EMCDDA_AR2011_DE.pdf_en)
- Eesti rahvuslik liiklusohutusprogramm aastateks (2003-2015). *Täiendatud terviktekst*. Kiidetud heaks Vabariigi Valitsuse 9.02.2012. a korraldusega nr 66. Zuletzt aufgerufen am 06.02.2017 unter <https://www.mkm.ee/sites/default/files/liiklusohutusprogramm.pdf>
- Europäische Kommission (2001). *Weissbuch. Die europäische Verkehrspolitik bis 2010*. Brüssel. Zuletzt aufgerufen am 03.10.2017 unter [http://www.transportrecht.de/transportrecht\\_content/1041590982.pdf](http://www.transportrecht.de/transportrecht_content/1041590982.pdf)

- Europäische Kommission (2010). *Ein europäischer Raum der Straßenverkehrssicherheit: Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020*. Brüssel. Zuletzt aufgerufen am 03.10.2017 unter <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:52010DC0389&from=DE>
- Europäische Kommission (2016). *Mobility and Transport. Road Safety. Statistics – accidents data*. Zuletzt aufgerufen am 03.10.2017 unter [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/specialist/statistics\\_en](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics_en)
- Europäische. (2018 a.). Statistik 2017 zur Straßenverkehrssicherheit. *Was steckt hinter den Zahlen?* Brüssel. Zuletzt aufgerufen am 14.07.2018 unter [http://europa.eu/rapid/press-release\\_MEMO-18-2762\\_de.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-18-2762_de.htm)
- Europäische Kommission (2018 b.). *Road Safety: Data show improvements in 2017 but renewed efforts are needed for further substantial progress*. Zuletzt aufgerufen am 14.07.2018 unter [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-18-2761\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-2761_en.htm)
- FSG-DV (2015). Führerscheingesetz-Durchführungsverordnung. Österreich. Zuletzt aufgerufen am 04.10. 2017 unter <https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Bundesnormen/NOR40169662/NOR40169662.pdf>
- Gatscha, M., Brandstätter Ch. (2008). Evaluation der zweiten Ausbildungsphase. *Zeitschrift für Verkehrsrecht*, (4), 195–199.
- Haridus- ja Teadusministeerium (2016). Koolide asukohad ja õpilaste hulk valimis märgitud vanuse lõikes. Zuletzt aufgerufen am 29.12.2016 unter [http://www.haridussilm.ee/?leht=alus\\_yld\\_2](http://www.haridussilm.ee/?leht=alus_yld_2)
- Heinze, G., & Reuß, M. (2004). *Alkohol-, Medikamenten-, und Drogenmissbrauch im Betrieb. Arbeitsschutz- Arbeitsrecht- Prävention- Rehabilitation*. 2. Aufl., Berlin: Erich Schmidt Verlag GmbH & Co.
- Heros (2012). *BOB campaign*. Zuletzt aufgerufen am 12.09.2015 unter [http://www.ryd.eu/heroes/actions\\_view.php?id=49](http://www.ryd.eu/heroes/actions_view.php?id=49)
- Holte, H. (2012). Einflussfaktoren auf das Fahrverhalten und das Unfallrisiko junger Fahrerinnen und Fahrer. *Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Unterreihe Mensch und Sicherheit*, 229, 3. Zuletzt aufgerufen am 01.02.2017 unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/volltexte/2012/597/pdf/M229b.pdf>

- ICD-10 Classification of Mental and Behavioural disorders. (1992). Clinical description and diagnostic guidelines. World Health Organization Geneva. Zuletzt aufgerufen am 07.02.2017 unter <http://www.who.int/whr/2001/chapter2/en/index1.html>
- Isikuandmete kaitse seadus. RT I, 30.12.2010, 11. Zuletzt aufgerufen am 07.02.2017 unter <https://www.riigiteataja.ee/akt/130122010011>
- Jacques, D. (2000). *Learning in Groups* (3rd edition). London: Kogan Page.
- Kanfer, F.H., Reinecker, H., & Schmelzer, B. (1996). *Selbstmanagement- Therapie. Ein Lehrbuch für die klinische Praxis*. Heidelberg: Springer.
- Karistusseadustik. RT I 2001, 61, 364 (2002). Zuletzt aufgerufen am 05.05.2018 unter <https://www.riigiteataja.ee/akt/184411>
- Korzhenevych, A., Dehnen, N., Bröcker, J., Holtkamp, M., Meier, H., Gibson, G., Varma, A., & Cox, V. (2014). Update of the Handbook on External Costs of Final Report. Zuletzt aufgerufen am 07.02.2017 unter <http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/doc/2014-handbook-external-costs-transport.pdf>
- Kreisverwaltung Gütersloh. (2008). *be-my-angel*. Abgerufen am 04.10.2017 von <http://www.be-my-angel.de/index.php>
- Krips, H. (2003). *Suhtlemisuskustest õpetamisel ja juhtimisel*. Tartu Ülikooli Kirjastus.
- Krüger, H.-P. (1995). Vorwort, S. VI. In Krüger (Hrsg.). *Das Unfallrisiko unter Alkohol. Analyse – Konsequenzen – Maßnahmen*. Stuttgart, Jena, New York: Gustav Fischer Verlag.
- Laapotti, S., Keskinen, E., Hatakka, M. & Katila, A. (2001). „Novice drivers“ accidents and violations – a failure on higher or lower hierarchical levels of driving behaviour. *Accident Analysis and Prevention*, 33, 759–769.
- Laging, M., Heidenreich, T., Ganz, T. & Braun, M. (2016). Online-Prävention substanzbezogener Störungen bei Studierenden. BMG-Sachbericht im Rahmen der Förderlinie „Prävention von riskantem Substanzkonsum unter Studierenden“ des Bundesministeriums für Gesundheit, 11. Zuletzt aufgerufen am 24.11.2017 unter [https://www.bundesgesundheitsministerium.de/fileadmin/Dateien/5\\_Publikationen/Drogen\\_und\\_Sucht/Berichte/Abschlussbericht\\_eCHUG.pdf](https://www.bundesgesundheitsministerium.de/fileadmin/Dateien/5_Publikationen/Drogen_und_Sucht/Berichte/Abschlussbericht_eCHUG.pdf)

- Landespräventionsrat Niedersachsen. (2011). *Grüne Liste Prävention, Auswahl und Bewertungskriterien für die CTC Programm-Datenbank*. Zuletzt aufgerufen am 03.10.2017 unter [http://www.gruene-liste-praevention.de/communities-that-care/Media/Grne\\_Liste\\_Bewertungskriterien.pdf](http://www.gruene-liste-praevention.de/communities-that-care/Media/Grne_Liste_Bewertungskriterien.pdf)
- Landespräventionsrat Niedersachsen. (2017). *CTC - Communities that Care*. Zuletzt aufgerufen am 03.10.2017 unter <http://www.ctc-info.de/nano.cms/ctc!>
- Liiklusseadus. RT I, 17.03.2011, 21. (2011). Zuletzt aufgerufen am 07.02.2017 unter <https://www.riigiteataja.ee/akt/131122010005>
- Maanteeamet (2016). An Verkehrsunfällen beteiligte alkoholisierte Kraftfahrer nach Altersgruppen. Datenbank.
- Maarros, H.-I., Aluoja, A., Kalda, R. (2010). Alkoholitarvitamise sõelumine ja alkoholi tervist kahjustava tarbimisega seotud riskitegurid perearsti patsientide hulgas Eestis. *Eesti Arst*, 89/5, 316-322. Zuletzt aufgerufen am 20.06.2017 unter <http://eestiartst.ee/alkoholi-tarvitamise-soelumine-ja-alkoholi-tervist-kahjustava-tarbimisega-seotud-riskitegurid-perearsti-patsientide-hulgas-eestis/>
- Maryland Collaborative to Reduce College Drinking and Related Problems. (2013). *Reducing alcohol use and related problems among college students: A guide to best practices*. Center on Alcohol Marketing and Youth, Johns Hopkins University Bloomberg School of Public Health, Baltimore, MD and the Center on Young Adult Health and Development, University of Maryland School of Public Health, College Park, MD. Zuletzt aufgerufen am 04. 10 2017 von [http://marylandcollaborative.org/content/uploads/Guide-to-Best-Practice\\_FINAL.pdf](http://marylandcollaborative.org/content/uploads/Guide-to-Best-Practice_FINAL.pdf)
- Meinhard, G. (2007). „*Selge Pilt...!?*“. *Internes Kursleitermanual*. Tallinn: Maanteeamet. Unveröffentlichtes Manual.
- Meinhard, G., Born, I. (2015). Riigihinke raport. Lubatud alkoholi piirmäära ületanud mootorsõidukijuhtide suunamine rehabilitatsiooniprogrammi. MTÜ Eesti Liikluskäitumise Arenduskeskus, (S. 25). Zuletzt aufgerufen am 20.06.2017 unter [https://jkoolitus.eu/images/blog/audit\\_raport.pdf](https://jkoolitus.eu/images/blog/audit_raport.pdf)
- Moyer, R., Rikard, J., Van Sickle, D., Walters, S. T., & Wilson, L. (2004). *The electronic CHECKUP TO GO*. San Diego, CA: Sand Diego State University.

- Mühlenbruch, H., & Hilke, D. (2016). Wirkungsanalyse des Verkehrssicherheitsprojektes „Schutzengel“ im Kreis Gütersloh. (TÜV Media, Hrsg.) *Zeitschrift für Verkehrssicherheit Heft 2/2016*, S. 78-87.
- Polizeipräsidium Mittelhessen. (2007). *aktion-bob.de*. Zuletzt aufgerufen am 04. 10 2017 unter <http://www.aktion-bob.de/index.html>
- Polizei- und Grenzschutzamt Estland. (2011). Die Genehmigung Nr. 1.3-13/15684.
- R Development Core Team (2014). R: A language and environment for statistical computing [computer software]. Vienna, Austria: R Foundation for Statistical Computing.
- Rasch, B., Frieze, M., Hofmann, W., & Naumann, E. (2014). *Quantitative Methoden 2. Einführung in die Statistik für Psychologen und Sozialwissenschaftler* (4., überarbeitete Auflage). Heidelberg: Springer Verlag.
- Rollnick, S., Miller, W. R., & Butler, C. C. (2008). *Motivational interviewing in health care*. London: The Guilford Press.
- Rothengatter, J. T., Vaya, E. C. (1997). *Traffic and transport psychology: Theory and application*. Oxford, England UK: Pergamon/Elsevier Science Inc.
- Röser, F., Hamburger, K., & Knauff, M. (2012). *Evaluation der Aktion BOB: Befragungen und statistische Analyse*. Gießen: Justus-Liebig-Universität. Zuletzt aufgerufen am 24.09.2017 unter [http://www.aktion-bob.de/pdf/evaluation-bob/2012\\_07\\_06\\_Abschlussbericht\\_Aktion-BOB\\_Uni-Giessen.pdf](http://www.aktion-bob.de/pdf/evaluation-bob/2012_07_06_Abschlussbericht_Aktion-BOB_Uni-Giessen.pdf)
- San Diego State University. (2009). *eCHECKUP TO GO*. Zuletzt aufgerufen am 04.10 2017 unter <http://echeckuptogo.com/>
- Schubert, W., Kollbach, B., Petersen, W., Miecke, T. (2003). *DEKRA-Mobil, Besonderes Aufbauseminar gemäß § 36 und 43 FeV für alkohol- und drogenauffällige KraftfahrerInnen*. Berlin: Oktoberdruck.
- Schulze, H., Schumacher, M., Urmeew, R., & Auerbach, K. (2012). DRUID. Final Report: Work performed, main results and recommendations. Zuletzt aufgerufen am 06.02.2017 unter <https://www.oisevi.org/a/archivos/estudios-especificos/ong/Union-Europea-Druid-Final-Report.pdf>

- Schützhofer, B., & Knessl, G. (2016). Spezifika verkehrspsychologischer Interventionen in Österreich. In Brieler, P., Kollbach, B., Kranich, U., & Reschke, K. (Hrsg.). *Leitlinien verkehrspsychologischer Interventionen*. Bonn: Kirschbaum.
- Sotsiaalministeerium (2014). Alkoholipoliitika roheline raamat. Zuletzt aufgerufen am 08.08.2017 unter [http://www.tai.ee/images/PDF/Alkoholipoliitika\\_roheline\\_raamat.pdf](http://www.tai.ee/images/PDF/Alkoholipoliitika_roheline_raamat.pdf)
- Spoth, R., Redmond, C., Lepper, H. (1999). Alcohol initiation outcomes of universal family-focused preventive interventions: One-and two-year follow-ups of a controlled study. *Journal of Studies on Alcohol*, (13, 103–111).
- Sturzbecher, D., Grossmann, H., Hermann, U., Schellhas, B., Viereck, K., Völkel, P., Krampe, A., & Sachse, S. (2004). *Jugendliche und Risikoverhalten im Straßenverkehr*. Hannover: Degener Lehrmittel GmbH.
- Uhl, A., Bachmayer, S., Kobrna, U., Puhm, A., Springer, A., Kopf, N., Beiglböck, W., Eisenbach-Stangl, I., Preinsperger, W., & Musalek, M. (2009). *Handbuch Alkohol - Österreich: Zahlen, Daten, Fakten, Trends 2009* (3. überarbeitete und ergänzte Auflage). Wien: Bundesministerium für Gesundheit. Zuletzt aufgerufen am 20.04.2017 unter [https://www.bmgf.gv.at/cms/home/attachments/6/4/1/CH1039/CMS1305198709856/handbuch\\_alkohol\\_-\\_oesterreich\\_2009\\_\\_zahlen,\\_daten\\_fakten\\_trends.pdf](https://www.bmgf.gv.at/cms/home/attachments/6/4/1/CH1039/CMS1305198709856/handbuch_alkohol_-_oesterreich_2009__zahlen,_daten_fakten_trends.pdf)
- Vabariigi Valitsus. (2009). Vabariigi Valitsuse 2007 – 2011 aasta tegevusprogramm. Vabariigi Valitsuse 12. jaanuari 2009. a korralduse nr 9 lisa, jrk. 5.16. Zuletzt aufgerufen am 10.06.2017 unter <https://www.riigiteataja.ee/aktiivisa/0000/1312/2021/13122807.pdf>
- VIAS Institute. (1996). *BOB*. Zuletzt aufgerufen am 04.10.2017 unter <http://www.bob.be/>
- VIVID. (2017). Österreichische Fachstelle für Suchtprävention.. Zuletzt aufgerufen am 03.10.2017 unter <http://www.vivid.at/wissen/suchtpraevention/>
- Vane, V. (2018). Liiklusohutuse olukord (Verkehrssicherheitslage). Estnische Regierung, unveröffentlichte Präsentation.
- Vorobjov, S. (2016). Uimastite tarvitamine koolinoorte seas: 15–16-aastaste õpilaste legaalse ja illegaalse narkootikumide kasutamise Eestis. Tallinn. Zuletzt

aufgerufen am 14.07.2018 unter

[https://intra.tai.ee//images/prints/documents/147436247968\\_Uimastite\\_tarvitamine\\_kolinoorte\\_seas\\_uuringu\\_raport\\_2016.pdf](https://intra.tai.ee//images/prints/documents/147436247968_Uimastite_tarvitamine_kolinoorte_seas_uuringu_raport_2016.pdf) abgerufen

Wall, A. F. (2007). Evaluating a health education web site: the case of AlcoholEdu. *NASPA Journal*, 44(4), 692-714.

Walters, T. S, Vader, A. M., Harris, T. R., Field, C. A., & Jouriles, E. N. (2009). Dismantling motivational interviewing and feedback for college drinkers: A randomized clinical trial. *Journal of Consulting and Clinical Psychology*, 77(1), 64-73.

Widmark, E., M., P. (1932). *Die theoretischen Grundlagen und die praktische Verwendbarkeit der gerichtlich-medizinischen Alkoholbestimmung*. Berlin/Wien: Urban und Schwarzenberg.

Wilken, B. (2010). *Methoden der Kognitiven Umstrukturierung. Ein Leitfaden für die psychotherapeutische Praxis*. (5. aktualisierte Auflage). Stuttgart: Kohlhammer.

## Anhang

### Anhang A, Onlinefragebogen

*Online Fragebogen, Ausdruck aus der Cloud auf estnisch [mit Autorenübersetzung].*

*Käesoleva küsimustiku täitmine on vabatahtlik ning soovi korral võib selle täitmisest igal ajal loobuda.*

*Alljärgneva küsimustiku käigus kogutud andmeid edastatakse uuringu läbiviimise eesmärgil ainult selleks ettenähtud ametiasutustele, kus neid töödeldakse kooskõlas seadusega<sup>18</sup>.*

*Uuringu tulemusena avalikustatud andmed ei võimalda konkreetset isikut tuvastada.*

*Suur tänu juba ette vastamiseks kuluva aja eest!*

[Das Ausfüllen des vorliegenden Fragebogens ist freiwillig, die Teilnahme kann zu jedem Zeitpunkt abgebrochen werden.

Die Daten, die mit dem Fragebogen erfasst werden, werden nur an die Behörden übermittelt, die mit der Auswertung der Daten beauftragt wurden und die diese gesetzesmäßig und ausschließlich für wissenschaftliche Zwecke verwenden werden. Die Studienergebnisse werden keine Rückschlüsse auf konkrete Personen zulassen.

Vielen Dank im Voraus für das Ausfüllen!]

<i>Perekonnanimi</i> [Familiennamenname]	
<i>Eesnimi</i> [Vorname]	
<i>Sugu mees/naine</i> [Geschlecht (männlich / weiblich)]	
<i>Sünniaeg (kuupäev, kuu, aasta)</i> [Geburtsdatum (Tag, Monat, Jahr)]	

<sup>18</sup> Isikuandmete kaitse seadus übertsetzt bedeutet: Gesetz zum Schutz personenbezogener Daten.

<p><i>Märgi lahtrisse haridustase (valikud: põhiharidus/kesharidus/kõrgharidus)</i> [Bildungsstand (Mittlere Reife / Abitur / Hochschulbildung)]</p>	
<p><i>Millisest vanusest on pärit sinu elu varaseim alkoholi tarbimise kogemus, millega kaasnes joove (ainult maitmine ei lähe arvesse). Kirjuta lahtrisse esmane joobe kogemise vanus. Kui sa pole kunagi alkoholi tarbinud kirjuta 0.</i></p> <p>[Deine erste Alkoholerfahrung mit Trunkenheit (Alter). Schreib in die Tabelle, in welchem Alter du zum ersten Mal betrunken warst. Wenn du niemals Alkohol konsumiert hast, schreibe eine 0 (Null) in die Tabelle.]</p>	
<p><i>Leia õige vastus küsimusele: 80 kg kaaluv noormees tarbis 30 minuti jooksul kolm 0,5 liitrist pudelit õlut või siidrit, mille absoluutse alkoholi sisaldus oli 5 protsenti. Kui kõrge on selle noormehe vere alkoholisisaldus promillides 30 minuti pärast peale joomise lõpetamist? Kirjuta Sinu arvates õige vastus promillides (tuhandikosades) lahtrisse.</i></p> <p>[Finde die richtige Antwort auf die folgende Frage: Ein 80 kg schwerer junger Mann hat innerhalb von 30 Minuten drei 0,5-Liter-Flaschen Bier oder Cider getrunken, deren absoluter Alkoholgehalt 5 Vol% beträgt. Wie hoch ist der Alkoholgehalt im Blut (Promille, Blutalkoholkonzentration) des jungen Mannes 30 Minuten nach dem Trinken? Gib die deiner Meinung nach richtige Antwort in Promille an.]</p>	

## Anhang B, AUDIT-Test nach Manual (Babor et. al., 2001)

\* Estnische und deutsche Fassungen (Maaroos, 2010, mit Autorenübersetzung).

\*\* Die hier angegebene Bewertung in Punkten waren für die Studienteilnehmer nicht sichtbar.

### 1. *Estnisch: Kui sageli Te joote õlut, veini või muid alkohoolseid jookke?*

Deutsch: Wie oft nehmen Sie alkoholische Getränke zu sich?

Mitte kunagi	Nie	0 Punkte
Umbes kord kuus või harvem	1 x im Monat oder weniger	1 Punkt
Kaks kuni neli korda kuus	2 – 4 x im Monat	2 Punkte
Kaks kuni kolm korda nädalas	2 – 3 x in der Woche	3 Punkte
Neli korda nädalas või sagedamini	4 x oder mehr die Woche	4 Punkte

### 2. *Estnisch: Mitu annust Te tavaliselt korraga joote? 1 alkoholiannus on - pudel keskmise kangusega õlut või siidrit, - klaas lahjat veini (12 cl), - väike klaas kanget veini (8 cl), - restoraniannus kanget alkoholi (4 cl).*

Deutsch: Wenn Sie alkoholische Getränke zu sich nehmen, wie viel trinken Sie dann typischerweise an einem Tag? Ein alkoholisches Getränk (= Standardgetränk) entspricht z.B. ca. 3 dl Bier (5 Vol.%), 1dl Wein oder Sekt (12,5 Vol.%), 2 cl Schnaps (50 Vol.%) oder 4 cl Likör (30 Vol.%).

1–2 annust	1 oder 2	0 Punkte
3–4 annust	3 oder 4	1 Punkt
5–6 annust	5 oder 6	2 Punkte
7–9 annust	7 – 9	3 Punkte
10 või rohkem	10 oder mehr	4 Punkte

### 3. *Estnisch: Kui sageli olete joonud korraga 6 või enam annust?*

Deutsch: Wie oft trinken Sie 6 oder mehr Gläser Alkohol (= Standardgetränk) bei einer Gelegenheit?

Mitte kunagi	Nie	0 Punkte
Harvem kui kord kuus	Weniger als einmal im Monat	1 Punkt
Kord kuus	Einmal im Monat	2 Punkte
Kord nädalas	Einmal in der Woche	3 Punkte
Iga päev või peaaegu iga päev	Täglich oder fast täglich	4 Punkte

### 4. *Estnisch: Kui tihti viimase 12 kuu jooksul juhtus nii, et Te ei suutnud kuidagi alkoholarbimist lõpetada?*

Deutsch: Wie oft haben Sie in den letzten 12 Monaten erlebt, dass Sie nicht mehr mit dem Trinken aufhören konnten, nachdem Sie einmal begonnen hatten?

Mitte kunagi	Nie	0 Punkte
--------------	-----	----------

Harvem kui kord kuus	Weniger als einmal im Monat	1 Punkt
Kord kuus	Einmal im Monat	2 Punkte
Kord nädalas	Einmal in der Woche	3 Punkte
Iga päev või peaaegu iga päev	Täglich oder fast täglich	4 Punkte

5. *Estnisch: Kui sageli viimase 12 kuu jooksul jäi Teil joomise tõttu tegemata mingi töö, mida oleksite pidanud tegema?*

Deutsch: Wie oft passierte es in den letzten 12 Monaten, dass Sie wegen des Trinkens Erwartungen, die man an Sie in der Familie, im Freundeskreis und im Berufsleben hat, nicht mehr erfüllen konnten?

Mitte kunagi Punkte	Nie	0
Harvem kui kord kuus Punkt	Weniger als einmal im Monat	1
Kord kuus Punkte	Einmal im Monat	2
Kord nädalas Punkte	Einmal in der Woche	3
Iga päev või peaaegu iga päev Punkte	Täglich oder fast täglich	4

6. *Estnisch: Kui sageli viimase 12 kuu jooksul Te vajasite rohke joomise järgsel hommikul õlut või muud alkoholi, et saada üle hommikusest pohmellist?*

Deutsch: Wie oft brauchten Sie während der letzten 12 Monate am Morgen ein alkoholisches Getränk, um sich nach einem Abend mit viel Alkoholgenuss wieder fit zu fühlen?

Mitte kunagi Punkte	Nie	0
Harvem kui kord kuus Punkt	Weniger als einmal im Monat	1
Kord kuus Punkte	Einmal im Monat	2
Kord nädalas Punkte	Einmal in der Woche	3
Iga päev või peaaegu iga päev Punkte	Täglich oder fast täglich	4

7. *Estnisch: Kui tihti viimase 12 kuu jooksul vaevas Teid pärast joomist süü- või kahjutunne?*

Deutsch: Wie oft hatten Sie während der letzten 12 Monate wegen Ihrer Trinkgewohnheiten Schuldgefühle oder Gewissensbisse?

Mitte kunagi Punkte	Nie	0
---------------------	-----	---

Harvem kui kord kuus Punkt	Weniger als einmal im Monat	1
Kord kuus Punkte	Einmal im Monat	2
Kord nädalas Punkte	Einmal in der Woche	3
Iga päev või peaaegu iga päev Punkte	Täglich oder fast täglich	4

8. *Estnisch: Kui tihti viimase 12 kuu jooksul Te ei mäletanud napsitamisele järgnenud hommikul eelmisel õhtul juhtunut?*

Deutsch: Wie oft haben Sie sich während der letzten 12 Monate nicht mehr an den vorangegangenen Abend erinnern können, weil Sie getrunken hatten?

Mitte kunagi Punkte	Nie	0
Harvem kui kord kuus Punkt	Weniger als einmal im Monat	1
Kord kuus Punkte	Einmal im Monat	2
Kord nädalas Punkte	Einmal in der Woche	3
Iga päev või peaaegu iga päev Punkte	Täglich oder fast täglich	4

9. *Estnisch: Kas Te olete ise või on keegi teine saanud haiget või vigastanud ennast Teie joomise tõttu?*

Deutsch: Haben Sie sich oder eine andere Person unter Alkoholeinfluss schon einmal verletzt?

Mitte kunagi Punkte	Nie	0
Harvem kui kord kuus Punkt	Weniger als einmal im Monat	1
Kord kuus Punkte	Einmal im Monat	2
Kord nädalas Punkte	Einmal in der Woche	3
Iga päev või peaaegu iga päev Punkte	Täglich oder fast täglich	4

10. *Estnisch: Kas mõni Teie lähedane, sõber, arst või keegi muu on olnud mures Teie joomise pärast või soovitanud joomist vähendada?*

Deutsch: Hat ein Verwandter, Freund oder auch ein Arzt schon einmal Bedenken wegen Ihres Trinkverhaltens geäußert oder vorgeschlagen, dass Sie Ihren Alkoholkonsum einschränken?

Mitte kunagi Punkte	Nie	0
Harvem kui kord kuus Punkt	Weniger als einmal im Monat	1
Kord kuus Punkte	Einmal im Monat	2
Kord nädalas Punkte	Einmal in der Woche	3
Iga päev või peaaegu iga päev Punkte	Täglich oder fast täglich	4

## Anhang C, Kursleitermaterial

Anhang C.1, Powerpoint-Präsentation des Kursleiters. Auf estnisch und Autorenübersetzung.



## Päevakava

Kursus jaguneb kolmeks osaks:

- Diskussioon teemal ohud liikluses
- Praktiline tegevus
- Vestlus politseiga ning liiklusõnnetuse ohvriga

## Tagesordnung

Der Kurs unterteilt sich in drei Teile:

- Diskussion zum Thema „Gefahren im Verkehr“
- Praktische Maßnahme (Übung)
- Gespräch mit der Polizei und einem Verkehrsunfallopfer

## Hinnang Eesi liikluskäitumisele

Viis ohtlikumat liiklusrikkumist Eestis on

- 1.
- 2.

...

Põhjendage oma hinnangut vähemalt kolme punktiga

## Bewertung des Verkehrsverhaltens in Estland

Die 5 gefährlichsten Verkehrsverstöße Estlands sind

- 1.
  - 2.
- .....

Begründen Sie Ihre Beurteilung mit mind. drei Punkten.

### Hinnang oma grupi liikuskäitumisele

Meie grupi liikmed osalevad liikluses hindede

1 (väga halb)

kuni

5 (väga hea)

Põhjendage oma hinnangut vähemalt kolme punktiga

### Bewertung des Verkehrsverhaltens der eigenen Gruppe

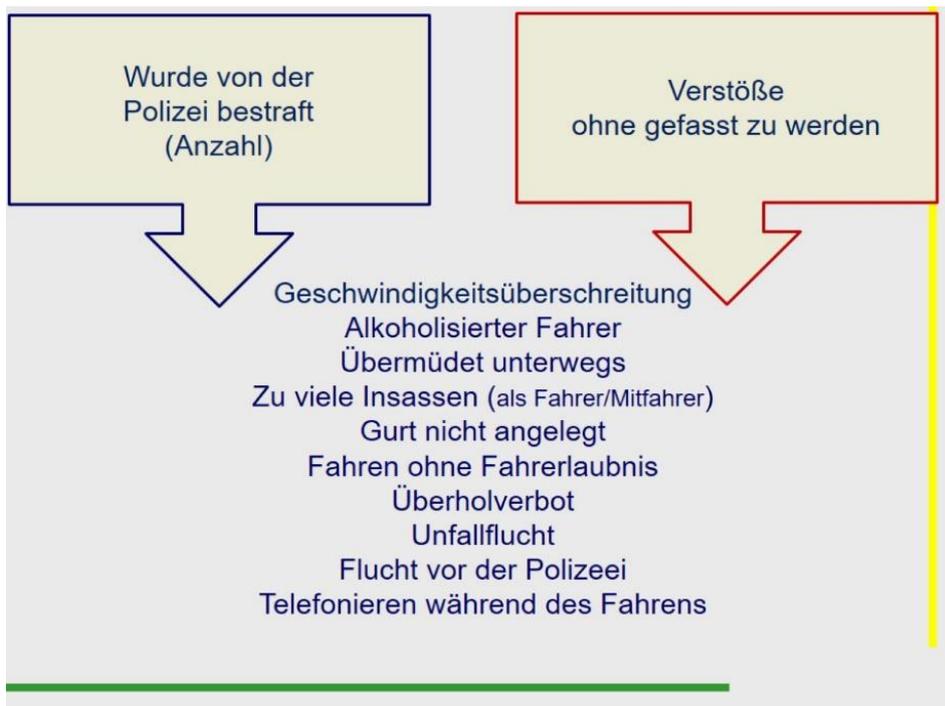
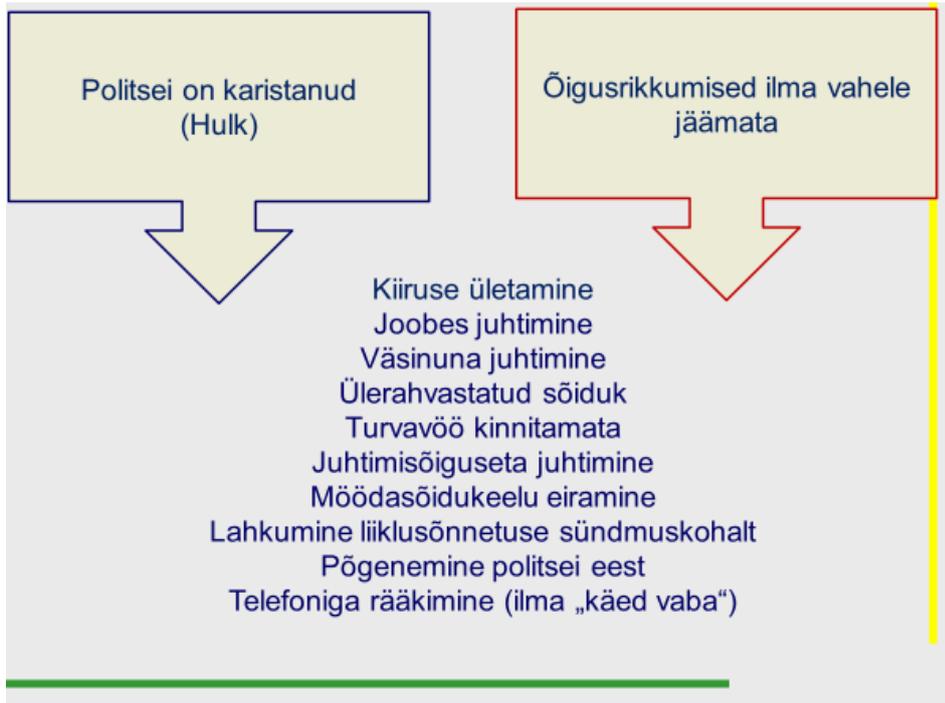
Unsere Gruppenmitglieder nehmen am Verkehr teil:

1 (sehr schlecht)

bis

5 (sehr gut)

Begründen Sie Ihre Beurteilung mit mind. drei Punkten.



---

Alkohol on liikluses oht nr **1**

Joobes juhid põhjustavad ca **25 %** kõigist rasketest liiklusõnnetustest

Joobes juhtide süül hukkab ja saab vigastada ca **20 %** õnnetusse sattunutest

---

---

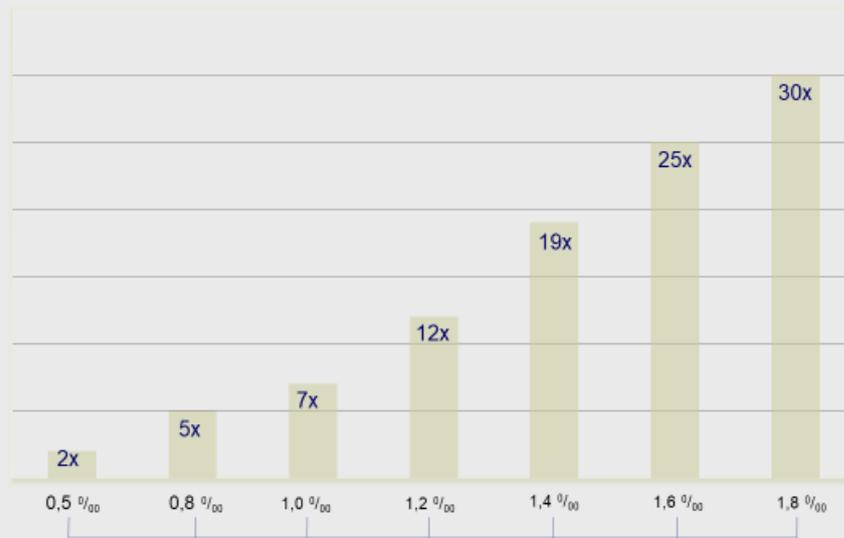
Alkohol ist im Verkehr die Gefahrenquelle Nr. **1**.

Alkoholisierte Fahrer verursachen ca. **25%** aller schweren Verkehrsunfälle.

Ca. **20%** der Unfallopfer sterben oder werden wegen eines alkoholisierten Fahrers verletzt.

---

## Liiklusõnnetuse tõenäosuse kasv kordades, promillimäära suurenedes

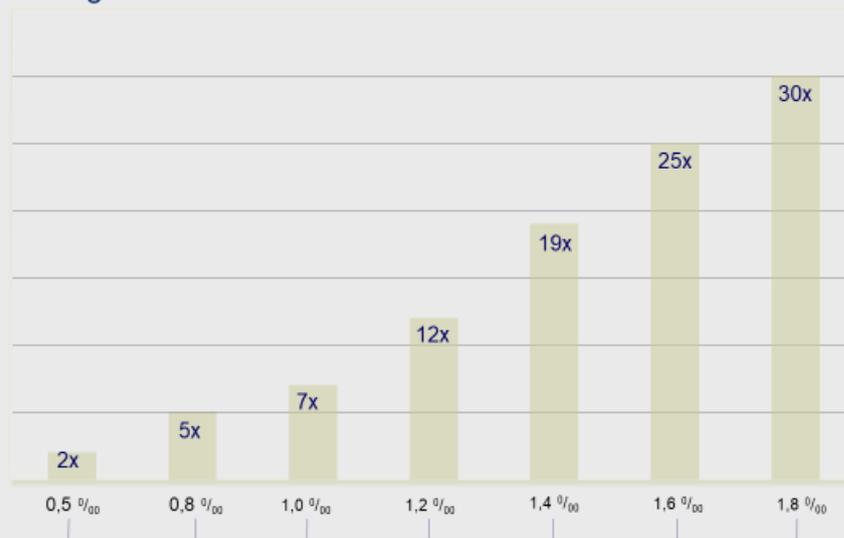


Liiklusõnnetuse osalemise tõenäosuse relatiivne tõus joobes juhil võrreldes kaine juhiga, Krügeri (1005) järgi.

Al. 0,5‰ – LS § 224, lg 2. (väärtegu)

Al. 1,5‰ – Kars § 424 (kuritegu)

## Wahrscheinlichkeit eines Verkehrsunfalls in Abhängigkeit des Promillegehalts



Relatives Unfallrisiko im Vergleich zur Nüchternfahrt in Abhängigkeit vom Alkoholisierungsgrad nach Krüger (1995)

Ab 0,5‰ – LS § 224, lg 2. (Ordnungswidrigkeit)

Ab 1,5‰ – Kars § 424 (Straftat)

Kuidas kujuneb (veres) organismis alkoholi sisaldus?

Mees

$$\frac{\text{Grammi alkoholi}}{\text{Kehakaal} \times 0,7}$$

Naine

$$\frac{\text{Grammi alkoholi}}{\text{Kehakaal} \times 0,6}$$

Inimorganism põletab ca 8 gr alkoholi ühes tunnis!

**Kasuta seda valemit alati enne alkoholi pruukimist !**

Wie berechnet man den Blutalkoholgehalt?

Männer

$$\frac{\text{Gramm Alkohol}}{\text{Körpergewicht} \times 0,7}$$

Frauen

$$\frac{\text{Gramm Alkohol}}{\text{Körpergewicht} \times 0,6}$$

Der menschliche Organismus baut ca. 8 g Alkohol in der Stunde ab!

**Wenden Sie diese Formel immer vor dem Alkoholkonsum an!**

## Strateegiad õnnetuste vältimiseks

- Tehke eelnev plaan, kes joob ja kes juhib!
- Leida sõprade seast usaldusväärne juht. Jälgige, et joobnu ei istuks rooli!
- Võtke mitme peale takso.
- Tellige keegi endale järgi.
- Kasutage ühistransporti.  
*Ühistransporti kasutades jälgige, et keegi sõiduki alla ei kuku/tuigu*

Alkoholi tarbides on kesksed mõtted

- Usaldamine
- Kontrollimine

See tähendab üksteise toetamine

## Strategien zur Unfallvermeidung

- Planen Sie vorher, wer trinkt und wer fährt.
- Finden Sie einen vertrauenswürdigen Fahrer unter den Freunden. Sorgen Sie dafür, dass Alkoholisierte nicht fahren!
- Teilen Sie sich ein Taxi.
- Lassen Sie sich abholen.
- Benutzen Sie öffentliche Verkehrsmittel.  
*Achten Sie darauf, dass niemand vor/unter das Verkehrsmittel stolpert oder fällt.*

Beim Alkoholkonsum sind die Schlagwörter:

- Vertrauen
- Kontrolle

d.h. Gegenseitige Unterstützung.

*Head ja ohutut liiklemist !*

Gunnar Meinhard

*Eine gute und sichere Fahrt!*

Gunnar Meinhard

**Anhang C.2, Arbeitsblatt 1, erlebte Verkehrsverstöße in unserer Gruppe.** Auf estnisch und Autorenübersetzung.

Politsei poolt karistatud (Hulk)	Õigusrikkumine	Rikkumised vahele jäämata		
		Mitte kunagi	Harva	Sageli
	Kiiruse ületamine			
	Joobes juhtimine			
	Väsinuna juhtimine			
	Ülerahvastatud sõiduk			
	Kinnitamata turvavöö			
	Juhtimisõiguseta juhtimine			
	Möödasõidukeelu eiramine			
	Lahkumine liiklusõnnetuse sündmuskohalt			
	Põgenemine politsei eest			
	Telefoniga rääkimine (ilma „käed vabad“)			

Wurde von der Polizei bestraft (Anzahl)	Verstoß	Verstöße ohne erwischt zu werden		
		Nie	Selten	Oft
	Zu schnell			
	Alkoholisierter Fahrer			
	Übermüdet unterwegs			
	Zu viele Insassen			
	Gurt nicht befestigt			
	Fahren ohne Fahrerlaubnis			
	Überholverbot			
	Unfallflucht			
	Flucht vor der Polizei			
	Telefonieren während des Fahrens			

**Anhang C.3, Arbeitsblatt 2, Begleitmaterial „Klare Sicht...!?!“.** Auf estnisch und Autorenübersetzung.

Hea noor,

kaasajal on juhtimisõiguse soetamine lihtne, kuid kulukas. Seega tasub mõelda kas üks joobes juhtimine on seda väärt, et juhtimisõigust kaotada, väga suurt trahvi maksta või vigastatud saada. Nimelt toimuvad ~ 25% kõigist vigastustega ja hukkumistega lõppenud õnnetustest joobes juhi süül.

Juhina võtad vastutuse sõidukis viibijate ees. Kindlasti ei oska Sa end ette kujuta oma sõprade/tuttavate vanematele selgitamas miks keegi neist on sattunud haiglasse Sinu süül või ei tule enam ial koju.

Lisaks mõtle alati ka sellele kas tasub istuda sõidukisse mille juhi oskusi Sa ei tea või pole kindel, et juht on kaine. Jättes sellisesse sõidukisse istumata võid pääseda kõige halvemast. Seda isegi siis koju jõudmine võib olla kulukas või kuidagi teisiti raskendatud.

Pidutsemine on kindlasti tore ning seda ei soovi keegi piirata. Kuid kes pruugib alkoholi see ei tohi sõidukit juhtida. Seega näita üles arukust ja meelekindlust jättes pidudel alkohol joomata või peo järel sõiduk kasutamata.

„Selge pilt ...!?!“ autor soovib anda Sulle kursuse jooksul mõned mõtted mis võiksid aidata tulevikus vältida juhtimisõiguse kaotamist, õnnetusi ja vigastusi. Samuti püüab kursus selgitada miks alkohol ja sõiduki juhtimine ei sobi kokku.

Toremaid elamusi kainenena sõidukit juhtides soovib

Gunnar Meinhard

## **Alkohol ja liiklemine ei sobi kokku**

Kas selline olukord tuleb tuttav ette:

Oled autoga läinud peole ja tegelikult pole Sul plaanis olnud juua. Samas on tuttavad kes hakkavad peale käima: „No üks drink ei tee ju midagi“, „Karsklaseks oled hakanud või?“, „Väike õlu võib ju ikka olla“, „Selleks ajaks kui sõitma hakkad oled ammu kaine“. Sellistest ütlemistest ei saa ju ennast mõjutada lasta või siiski?

### **Arvesta, et sõidukit juhtides kehtib 0 promilli-reegel.**

Sa pead teadma, et juba üks alkoholne jook avaldab inimesele mõju kuigi seda otseselt ei märgata. Sõidukit juhtides selgub kiiresti, et alkoholi tarbinu ei suuda keskenduda, märgata olulisi detaile õigeaegselt ning reageerida piisavalt kiiresti. Suure tõenäosusega on tulemuseks avarii.

Hea meeleolu võib ju ka ilma alkoholita tekkida. Või pead toredate mõtete tekkimiseks kindlasti midagi tarbima? Tegelikule sõpradele ei tule ju midagi tõestada....

Alkoholil võib ju hea maitse olla kuid enne peole minekut pead kindlasti mõtlema sellele kas soovid juua või ei. Kui oled otsustanud alkoholi kasuks pead selgeks tegema kuidas Sa peo lõppedes koju lähed, sest sõiduk tuleb ju seisma jätta. Veel parem kui sellisel juhul jätad sõiduki enne peole minekut koju, sest ilma sõidukita minnes ning teades tagasi tuleku plaani võid ennast vabamalt tunda.

Ära lase ennast kõigutada vastutustundetutest soovitustest ja rumalatest mõtetest. Sinu kaasreisijad ning Sa ise ei soovi tegelikkuses kedagi vigaseks sõita.

Kui peaksid kaotama juhiloa tekivad eluliselt suuremad probleemid kui ette oskad kujutada.

## Alkoholi mõjud

Alkoholi kontsentratsiooni veres väljendatakse promillides ( $^0/_{00}$ ). Promill näitab alkoholi kogust milligrammides ühes grammis veres (mg/g).

Et mõista alkoholi ohtlikkust liiklusele- kas jalakäijana, jalgratturina, reisijana ühistranspordis või sõidukijuhina- on vaja teada alkoholi mõju organismile.

Kõige tähtsam on alkoholi mõju kesknärvisüsteemile. Tarbitud alkoholi kogusest sõltuvalt tekivad erinevad efektid. Suhteliselt väikese alkoholi koguse imendumisel verre tekib lõdvestav, positiivselt tajutav tunne. Siiski pead isegi väikese koguse pruukimisel olema ettevaatlik, sest reaalsustaju lülitub välja mis omakorda suurendab riskikäitumise ohtu.

Alkoholi mõju on erinevates situatsioonides igale isikule erinev. Otseselt on alkoholi mõju organismile sõltuv soost, kehakaalust, tarbimisele kulunud ajast ning alkoholi kogusest. Vähemtähtsad tegurid on temperatuur, vaimne seisund, teiste ainete (nt ravimite) toime.

Alkoholi mõju organismile Heinze und Reuß (2004) järgi:

Alates 0,2 promilli:

- Reaktsiooniaeg aeglustub, riskivalmiduse kasv
- Nägemisvõime nõrgenemine
- Alanevad tähelepanu-, keskendumis-, otsustusvõime ja kriitilise mõtlemise võime
- Nõrgeneb liikuvate valgusallikate tajumine

Alates 0,5 promilli:

- Nägemisvõime nõrgenemine ca 15%
- Silma kohanemisaeg valguse-/pimedusega pikeneb, silma tundlikkus punasele värvile nõrgeneb
- Apaatsuse tekkimine
- Kiiruse väärtajumine

Alates 0,8 promilli:

- Nägemisteravuse alanemine ca 25%
- Reageerimisaja aeglustumine ca 35 – 50%
- Apaatsuse suurenemine, võimete ülehindamine, keskendumisraskused
- Nägemisulatuse ahenemine (tunnelpilk)
- Ruumiline tajumine (sh esemete asetuse suhtes) tugevasti häiritud

Alkoholikoguse suurenedes suureneb ka nimetatud probleemide olulisus liikluskeskkonnas märkimisväärselt (Heinze und Reuß, 2004).

Kuidas arvutada organismis tekkivat alkoholi hulka ehk promille? Selleks on Widmarki valem (Widmark, 1932), mille kasutamisele tuleks mõelda igal korral enne alkoholi tarbimist. Valemi abil saad arvutada alkoholi kogust mida võid tarbida, et see Sulle vajalikuks hetkeks oleks organismi poolt lagundatud.

$$\text{Promill} = \frac{\text{Tarbitud puhta alkoholi kogus grammides}}{\text{Kehakaal kg} \times \begin{matrix} 0,7(\text{mehed}) \\ 0,6(\text{naised}) \end{matrix}}$$

Alljärgnevalt saab igaüks oma kogemusele tuginedes arvutada välja kogutud promillide hulga, mida võrrelda grupi teiste liikmete promillide hulgaga:

$$^{\circ}/_{00} = \text{_____}$$

$$^{\circ}/_{00} = \text{_____}$$

Märkused

## Võimalike õnnetuste vältimine

Valdavalt juhtub alkoholi süül liiklusõnnetusi 18-24 aastaste juhtidega nädalavahetuse öö- ja hommikutundidel. See tähendab, et valdavad õnnetused juhtuvad peolt koju sõites.

Alljärgnevalt mõned näpunäited, mis aitaksid Sinul ja Su sõpradel vältida liiklusõnnetusse sattumist:

- Leidke sõprade seast usaldusväärne juht  
Sellisel tegevusel võib olla mitu eelist. Esiteks hoiate kokku kütuse pealt ning vajate vähem parkimiskohti. (*Vältige ülerahvastatud sõidukeid!*)  
Teiseks võivad need kes alkoholi pruugivad olla kindlad, et tervelt koju jõuavad. Seejuures ongi juhi usaldusväärsus väga oluline. Nimelt ei tohi ta alluda purjus sõprade provokatsioonidele joomaks nendega koos. Olles ise juhi rollis pead säilitama kindlameelsuse, sest Sa vastutad nii enda kui teiste elu ja tervise eest.
- Säilita enesekontroll  
Sõites kaasreisijana tohid Sa tarbida vaid nii palju alkoholi, et säiliks enesekontroll ning Sa ei häiri juhti. Sa ei tohi juhti tema toimingutes segada, nt roolist haarates võid kaasreisijana põhjustada liiklusõnnetuse.
- Võtke mitme peale takso  
Kui Te ei suuda omavahel kokku leppida kes juhib peole ja sealt koju sõites sõidukit, võtke takso. Mitme peale taksoarvet maksta pole väga kulukas.
- Kasutage ühistransporti  
Peole minnes ja sealt tulles võite kasutada ühistransporti kui selline võimalus on olemas. Sellisel juhul peate jälgima, et väga purjus isikud ei satuks tuikudes ühistranspordi rataste alla või rööbastele.
- Kaitske üksteist  
Sõbrad peaksid üksteisel „silma peal hoidma“. See tähendab, et kui keegi Sinu tuttavatest soovib purjuspäi rooli istuda püüa teha kõik Sinust sõltuv, et ta ei hakkaks sõidukit juhtima. Vajadusel võid isegi sõiduki võtmed ära võtta.  
Teise võimalusena võid informeerida politseid (Lõuna-Eestis 14900<sup>19</sup>).

Esimene reaktsioon purjus tuttavale võib olla negatiivne kuid kainenedes on ta kindlasti Sulle tänulik, sest võibolla Sa päätsid tema või kellegi teise elu. Loodetavasti oled Sa ka ise sellises olukorras tänulik.

---

<sup>19</sup> Telefoninumber oli kasutusel kuni 2013.

Liebe Jugendliche,

heutzutage ist es kein Problem den Führerschein zu machen, es ist aber ziemlich kostspielig. Aus diesem Grund sollte man darüber nachdenken, ob es sich lohnt wegen einer Alkoholfahrt die Fahrerlaubnis zu verlieren, ein hohes Bußgeld bezahlen zu müssen oder aber verletzt zu werden. Etwa 25% aller Unfälle mit Verletzungen oder Todesfällen passieren durch alkoholisierte Fahrer.

Als Fahrer tragen Sie Verantwortung für Ihre MitfahrerInnen. Man kann mit Sicherheit sagen, dass Sie es sich nicht vorstellen können, den Eltern Ihrer Freunde erklären zu müssen, warum eine Person wegen Ihrer Schuld ins Krankenhaus eingeliefert wurde oder nie mehr nach Hause kommen wird.

Außerdem sollten Sie immer darüber nachdenken, ob es sich wirklich lohnt in einen Wagen einzusteigen, wenn Sie sich der Fahrtüchtigkeit des jeweiligen Fahrers oder seiner Nüchternheit nicht sicher sind. Wenn Sie in einer solchen Situation nicht mitfahren, können Sie sich das Schlimmste ersparen. Und das auch dann, wenn das Heimkommen viel Geld kosten würde oder mit Schwierigkeiten verbunden wäre.

Feiern macht bestimmt Spaß, und keiner will das untersagen. Wer aber Alkohol getrunken hat, darf nicht fahren. In solchen Fällen sollten Sie sich vernünftig und resolut verhalten, indem Sie selbst auf der Party keinen Alkohol trinken oder nach der Party das Fahrzeug nicht benutzen.

Der Kursleiter von „Klare Sicht ...!“ will Ihnen während der Maßnahme einige Vorschläge mit auf den Weg geben, die Ihnen in Zukunft helfen könnten, den Führerscheinentzug, Unfälle und Verletzungen zu vermeiden. Auch soll Ihnen der Kurs vermitteln, warum Alkohol und Fahren nicht zusammenpassen.

Klare Sicht wünscht Ihnen

Gunnar Meinhard

Kursautor

## **Alkohol und Fahren passen nicht zusammen**

Kommt Ihnen die folgende Situation bekannt vor?

Sie sind mit dem Wagen zur Party gefahren und hatten eigentlich nicht vor etwas zu trinken. Doch die Bekannten drängen: „Ein Drink macht doch nichts!“ „Bist du jetzt total abstinent?“ „Ein Getränk tut ja nix!“ „Bis du fahren wirst, bist du ja schon längst wieder nüchtern!“. Durch solche Sprüche lässt man sich ja nicht beeinflussen, oder doch?

Denken Sie daran – wer fährt, muss sich an die Null-Promille-Regel halten.

Sie müssen wissen, dass nur ein alkoholisches Getränk einen Einfluss auf die Fahrtüchtigkeit einer Person hat, obwohl man es vielleicht nicht direkt merkt. Ist man aber am Fahren, stellt sich schnell heraus, dass man sich in alkoholisiertem Zustand nicht konzentrieren kann. Man sieht relevante Details nicht rechtzeitig und kann nicht schnell genug reagieren. Mit großer Wahrscheinlichkeit baut man einen Unfall.

Doch kann man auch ohne Alkohol in eine gute Partystimmung kommen? Oder bekommen Sie ohne Alkohol keine tollen Ideen? Echten Freunden muss man ja nichts beweisen...

Alkohol kann gut schmecken. Sie sollten vor der Party daran denken, ob Sie beabsichtigen, dort Alkohol zu trinken. Falls Sie sich für das Trinken von Alkohol entscheiden, müssen Sie planen, wie Sie nach der Party nach Hause kommen, denn Sie müssen das Fahrzeug stehen lassen. Es ist sinnvoller den Wagen nicht mit zur Party zu nehmen und den Heimweg im Voraus zu planen. Wenn Sie das tun, können Sie sich auf der Party viel freier fühlen und die Stimmung genießen.

Lassen Sie sich nicht durch verantwortungslose Ratschläge und dumme Äußerungen beeinflussen. In der Realität wollen weder Sie noch Ihre Mitfahrenden, dass jemand verletzt wird oder verunglückt. Und falls Ihnen wegen des alkoholisierten Fahrens der Führerschein entzogen werden sollte, werden Probleme auf Sie zukommen, die Ihnen den Alltag komplizierter und unangenehmer machen werden.

## Promille und Beeinträchtigungen durch Alkohol

Die Alkoholkonzentration im Blut wird in Promille (‰) angegeben. Promille bezeichnet den reinen Alkohol in Milligramm, der in einem Gramm Blut bzw. in biologischer Flüssigkeit gelöst ist (mg/g).

Damit man die Gefährlichkeit von Alkohol in der Verkehrssituation als Fußgänger, Radfahrer, als Reisender in öffentlichen Verkehrsmitteln oder als Kraftfahrer verstehen kann, muss man den Einfluss von Alkohol auf den menschlichen Organismus kennen. Am wichtigsten ist der Einfluss von Alkohol auf das zentrale Nervensystem. Abhängig von der konsumierten Alkoholmenge entstehen unterschiedliche Effekte. Gibt es im Blut eine kleine Menge an Alkohol, entsteht ein entspanntes, positives Gefühl. Dennoch sollten Sie sogar beim Konsum einer kleinen Alkoholmenge vorsichtig sein, denn die Realitätswahrnehmung wird schlechter. Das erhöht das Risiko für Unfälle.

Der Einfluss von Alkohol auf eine jede Person ist in verschiedenen Situationen unterschiedlich. Direkt hängt der Einfluss von Alkohol auf den menschlichen Organismus von Geschlecht, Körpergewicht, von der Zeitspanne des Alkoholkonsums und der Alkoholmenge ab. Weniger wichtige Faktoren sind die Temperatur, der geistige Zustand und die Wirkung anderer Mittel (z. B. Medikamente).

Der Einfluss von Alkohol auf den menschlichen Organismus nach Heinze und Reuß (2004):

Ab 0,2 Promille:

- Verlängerung der Reaktionszeit, Anstieg der Risikobereitschaft
- Leichte Verminderung der Sehleistung
- Nachlassen von Aufmerksamkeit, Konzentration, Kritik- und Urteilsfähigkeit
- Schlechtere Wahrnehmung von beweglichen Lichtquellen

Ab 0,5 Promille:

- Verminderung der Sehleistung um etwa 15%
- Hell/Dunkel – Anpassungen der Augen verlangsamt, Rotlichtschwäche
- Beginnende Enthemmung
- Fehleinschätzung von Geschwindigkeit

Ab 0,8 Promille:

- Verminderung der Sehfähigkeit um ca. 25%
- Reaktionszeitverlangsamung um 35 – 50%
- Zunehmende Enthemmung, Selbstüberschätzung, Konzentrationsschwäche
- Blickfeldverengung (Tunnelblick)
- Wahrnehmung von Gegenständen und räumliches Sehen sind stark beeinträchtigt

Beim Anstieg der Blutalkoholkonzentration werden die genannten Probleme im Straßenverkehr immer deutlicher (Heinze und Reuß, 2004).

Wie wird die Blutalkoholkonzentration (die Promille) errechnet? Dafür gibt es die Widmarkformel (Widmark, 1932), die man jedes Mal vor dem Alkoholkonsum beachten sollte. Mithilfe dieser Formel können Sie errechnen, wie viel Alkohol Sie konsumieren dürfen, um zu einem bestimmten Zeitpunkt wieder nüchtern zu sein.

$$\text{Promille} = \frac{\text{Verbrauchte Menge reinen Alkohols in Gramm}}{\text{Körpergewicht kg} \times \begin{matrix} 0,7 \text{ (Männer)} \\ 0,6 \text{ (Frauen)} \end{matrix}}$$

Hier können Sie die persönliche Promille errechnen und diese mit der der anderen Kursteilnehmer vergleichen:

$\text{‰} =$  \_\_\_\_\_

$\text{‰} =$  \_\_\_\_\_

Notizen

## Vermeidung von möglichen Unfällen

Die meisten durch Alkohol verursachten Unfälle bei 18 bis 24-jährigen Kraftfahrern ereignen sich in der Nacht und in den frühen Morgenstunden. Das deutet auf die Tatsache hin, dass die meisten Unfälle auf dem Heimweg von Parties passieren.

Unten werden einige Ratschläge gegeben, die Ihnen und Ihren Freunden helfen können, nicht in einen Unfall verwickelt zu werden:

- Finden Sie unter den Freunden einen vertrauenswürdigen Fahrer.  
Das kann mehrere Vorteile aufweisen. Erstens sparen Sie Kraftstoff und brauchen weniger Plätze zum Parken. Vermeiden Sie überfüllte Fahrzeuge! Zweitens können diejenigen, die auf der Party Alkohol konsumieren, sicher sein, dass sie heil zu Hause ankommen. Dabei ist die Vertrauenswürdigkeit des Fahrers besonders wichtig. Er darf sich nämlich nicht durch seine betrunkenen Freunde provozieren lassen, mit ihnen doch mitzutrinken. Sind Sie selbst in der Rolle des Fahrers, sollten Sie entschlossen bleiben, denn Sie tragen die Verantwortung für Sicherheit und Leben aller Fahrzeuginsassen.
- Bewahren Sie die Selbstkontrolle.  
Sie als Mitfahrender dürfen nur so viel Alkohol trinken, dass Sie Selbstkontrolle bewahren und den Fahrer beim Fahren nicht stören. Sie dürfen ihn nicht in seiner Tätigkeit beeinflussen, indem Sie z. B. nach dem Lenkrad greifen und auf diese Weise einen Unfall bauen.
- Nehmen Sie zusammen ein Taxi.  
Falls Sie untereinander nicht ausmachen können, wer zur Party und zurück nach Hause fahren soll, nehmen Sie ein Taxi. Die Rechnung auf mehrere Leute verteilt ist nicht sehr hoch.
- Benutzen Sie öffentliche Verkehrsmittel.  
Für die Hin- und Rückfahrt können Sie öffentliche Verkehrsmittel benutzen, falls es eine Verkehrsverbindung gibt. Sie müssen in diesem Fall darauf achten, dass betrunkene Personen nicht taumelnd unter die Räder eines öffentlichen Verkehrsmittels geraten oder aber nicht auf die Fahrbahn bzw. auf die Gleise fallen.
- Unterstützen Sie sich gegenseitig.  
Freunde sollten aufeinander aufpassen. Das bedeutet, wenn jemand von Ihren Freunden sich betrunken ans Steuer setzen will, hindern Sie ihn daran, das zu tun. Bei Bedarf sollten Sie ihm die Zündschlüssel wegnehmen. Eine andere Möglichkeit wäre, die Verkehrspolizei zu informieren (Rufnummer: 14900<sup>20</sup>).

Die erste Reaktion eines betrunkenen Freundes kann negativ sein, wenn er aber wieder nüchtern ist, ist er Ihnen dankbar, denn mit hoher Wahrscheinlichkeit haben Sie ihm oder jemand anderem das Leben gerettet. Höchstwahrscheinlich sind auch Sie selbst nach einer solchen Situation dankbar.

---

<sup>20</sup> Diese Telefonnummer war bis 2013 aktuell.

**Anhang D, Powerpoint-Präsentation des Polizeibeamten.** Auf estnisch und

Autorenübersetzung.



**Politsei- ja Piirivalveamet**  
Lõuna Prefektuur

*SELGE PILT*

Politseiniku  
eesnimi, perenimi



**Politsei- ja Piirivalveamet**  
Lõuna Prefektuur

*Klare Sicht*

Vorname, Nachname  
des Polizeibeamten

## Teie kokkupuuted politseiga?



- ◆ Negatiivne kogemus
- ◆ Positiivne kogemus
- ◆ Juhtimisõiguse olemasolu
- ◆ Joobes juhtimisi
- ◆ Õigusrikkumisi
- ◆ Liiklusõnnetustes osalemisi (isiklik kogemus? tuttavatega? sugulastega?)

## Ihre Kontakte mit der Polizei?



- ◆ Negative Erfahrungen
- ◆ Positive Erfahrungen
- ◆ Führerscheinbesitzer
- ◆ Alkoholisierte Fahrten
- ◆ Straftaten
- ◆ Unfallbeteiligte (eigene Erfahrung? Bekannte? Verwandte?)

## Liiklusõnnetuse sündmuskoht



- ◆ Esmane info juhtimiskeskusesse
- ◆ **Esmaste reageerijate reaktsioonid (politsei, päästjad...)**
- ◆ Vaikus (hukkunud?), kisa (kannatanud)
- ◆ Kaos
- ◆ Lõhnad
- ◆ Emotsioonid (tegevused sündmuskohal, reaktsioonid jõuavad hiljem kohale)

## Unfall



- ◆ Erste Information an die Unfallzentrale
- ◆ **Reaktion der ersten Helfer (Polizei, Rettungsdienst...)**
- ◆ Ruhe (Schwerverletzte/Tote?) Schreie (Verletzte)
- ◆ Chaos
- ◆ Gerüche
- ◆ Emotionen (an der Unfallstelle unterdrücken, spätere Reaktionen)

## Jaanipäev



- ♦ Vanemad kodust ära
- ♦ „Vaba pind“
- ♦ Sõbrad tulevad tähistama
- ♦ Joogid ja „tüdrukud“
- ♦ Igav... väikebussiga tuuakse jooke juurde
- ♦ Kodus tähistatakse edasi
- ♦ Igav... Jeebiga käiakse karjääris sõitmas

## z. B. am Johannistag



- ♦ Die Eltern sind nicht zuhause
- ♦ ‚Sturmfreie Bude‘
- ♦ Die Freunde kommen zum Feiern
- ♦ Getränke und ‚Mädels‘
- ♦ Langeweile... mit dem Kleinbus ‚Nachschub‘ holen und zurück
- ♦ Zuhause weiterfeiern
- ♦ Langeweile... mit dem Geländewagen in die Sandgrube fahren und zurück

## ... ja kodus tähistatakse edasi



- ◆ Jooke tuuakse juurde
- ◆ Mäluaugud
  
- ◆ Robin tahab koju. Minnakse Caravellega viima
- ◆ Kodu juures soovib Robin Valka kaasa minna
- ◆ Juht purjus kuid sõidab edasi
- ◆ Kolm hääletajat võetakse peale, juht aitab nad autosse

## ... und zuhause weiterfeiern



- ◆ Noch mehr Getränke von verschiedenen Orten holen
- ◆ ‚Filmrise‘
  
- ◆ Robin will nach Hause, er wird mit der ‚Caravelle‘ gefahren
- ◆ Von zuhause will Robin doch weiter nach Valga fahren
- ◆ Der Fahrer fährt weiter, obwohl er total betrunken ist
- ◆ Drei Anhalter werden zusätzlich mitgenommen, der Fahrer hilft ihnen ins Auto

...järgmisel päeval ajakirjanduses:



- ◆ 24.06.2010 kell 06:40
- ◆ Valga maakonnas, Valga – Uulu mnt.
- ◆ Juhtimisõiguseta + joobes + sõidukiirus
- ◆ VW Caravelle, 7 kaasreisijat (neist 3 hääletajat)
- ◆ Külglibisemine, rullus üle katuse, vastu puud

...am nächsten Tag in der Presse:



- ◆ 24.06.2010 um 06:40
- ◆ Im Kreis Valga, auf der Landstraße von Valga nach Uulu
- ◆ Ohne Fahrerlaubnis + alkoholisiert + zu schnell
- ◆ VW Caravelle, 7 Insassen (davon 3 Anhalter)
- ◆ Ins Schleudern gekommen, überschlagen, gegen einen Baum



### Hukkunud/ Tote

- ◆ Hääletaja/ Anhalter Arto (16)
- ◆ Sõber/Freund Siim (18)
- ◆ Hääletaja/ Anhalter Robert (21)



Raskelt vigastatud/ Schwerverletzte

- Hääletaja/ Anhalter Tauri (18)
- Söber/ Freund Rasmus

Kergelt vigastatud/Leichtverletzte

- Söber/ Freund Robin (17)
- Juht/Fahrer Risto (17)



Politsei- ja Piirivalveamet  
Lõuna Prefektuur

9



## Miks nii juhtus?

- ♦ ALKOHOL
- ♦ Kokkulepete puudumine
- ♦ Võimete ülehindamine
- ♦ Enesehinnang !!!

 Politsei- ja Piirivalveamet  
Lõuna Prefektuur



## Warum ist das so passiert?

- ♦ ALKOHOL
- ♦ Keine Abstimmung
- ♦ Überschätzung der Fähigkeiten
- ♦ Selbstüberschätzung !!!

 Politsei- ja Piirivalveamet  
Lõuna Prefektuur



## Juhi ütlused hiljem:



- ◆ „Peale seda mis juhtus, mõtlesin, et miks nii läks. Sõbrad, kellega koos olime, avaldasid mulle varem survet. Tahtsin neile näidata, et olen nendega võrdne“.
- ◆ Mul on äärmiselt kahju.



Politsei- ja Piirivalveamet  
Lõuna Prefektuur

13

## Der Fahrer sagt später dazu:



- ◆ „Nach allem, was geschehen ist, habe ich überlegt, wieso das passiert ist. Die Freunde, die bei mir waren, hatten mich früher unterdrückt. Ich wollte zeigen, dass ich mit ihnen jetzt auf Augenhöhe bin.“
- ◆ Es tut mir unendlich leid.



Politsei- ja Piirivalveamet  
Lõuna Prefektuur

13

## Kuidas saaks selliseid juhtumeid vältida?



Läbi ...

- ♦ Suuremate trahvide?
- ♦ Politsei rohkem nähtavaks?
- ♦ Maksud nii kõrgeks, et liiklussagedus väheneb?
- ♦ Koolis rohkem liikluskasvatust?
- ♦ Parem eeskuju (nt. vanemad)?
- ♦ Omakohus?

## Wie kann man so etwas verhindern?



Durch ...

- ♦ höhere Strafen?
- ♦ mehr Polizeipräsenz?
- ♦ eine so hohe Steuern, dass die Verkehrsdichte abnimmt?
- ♦ mehr Verkehrsunterricht in der Schule?
- ♦ bessere Vorbilder (z.B. Eltern)?
- ♦ Selbstjustiz?

## Mõned mõtted



- ♦ Automaatne turvavöö kinnitamine aitab elusid päästa, isegi purjus olles.
- ♦ Kuna sageli ei juhtu midagi, istutakse peale alkoholi tarbimist rooli.
- ♦ Joogistega ei taheta tegemist teha. Ei tasu loota, et keegi sekkub.
- ♦ **Sa pead mõtlema sellele siis, kui kaine oled!**

## Einige Gedanken



- ♦ Immer automatisch anschnallen kann Leben retten, sogar wenn man betrunken ist
- ♦ Weil so oft nichts passiert, wird alkoholisiertes Fahren wird häufig wiederholt
- ♦ Mit betrunkenen will keiner was zu tun haben. Man darf nicht hoffen, dass andere einschreiten
- ♦ **Du musst darüber nachdenken, wenn Du nüchtern bist!**



Tarku otsuseid!



Eure  
klugen Entscheidungen  
sind gefragt!