

9 INFAR – Aufbau und Organisation

9. 1 Die Entstehung des Instituts für Nachschulung und Fahrer-Rehabilitation (INFAR)	2
9. 2 Fachkompetenz von INFAR-Mitgliedern	3
9. 3 INFAR-Organisation	4
9. 4 Kommunikationsstrukturen innerhalb von INFAR	5

9 INFAR – Aufbau und Organisation

9.1 Die Entstehung des Instituts für Nachschulung und Fahrer-Rehabilitation (INFAR)

Die Behörden machten in den ersten Jahren von den bis dato aufgezeigten Möglichkeiten zur Nachschulung auffälliger Kraftfahrer nur spärlich Gebrauch. Im Jahr 1986 waren in manchen österreichischen Bundesländern Driver Improvement-Aktivitäten fast unmöglich geworden. Es bestand damals die ernste Befürchtung, dass, wenn die Gesetzgebung keine betreffenden Impulse setzt, dieser wichtige Ansatz spezialpräventiver Behandlung straffällig gewordener Verkehrsteilnehmer zum Erliegen kommt. Im Jahr 1989 kam es u.a. aus diesem Grund zur Gründung des Vereins INFAR (Institut für Nachschulung und Fahrer-Rehabilitation).

INFAR wurde als Vereinigung von zur damaligen Zeit vorrangig im verkehrspsychologischen Aufgabenfeld tätigen Psychologen und Psychologinnen in Salzburg gegründet. Zu den Gründungsmitgliedern zählten VerkehrspsychologInnen, die damals entweder im Kuratorium für Verkehrssicherheit haupt- oder nebenberuflich arbeiteten oder selbstständig als Berater von in- und ausländischen Behörden, in der Forschung in nationalen oder internationalen Projekten sowie in der Lehre (z.B. an Universitäten, Hochschullehrgängen oder bei Train-the-Trainer Kursen für verkehrspädagogisches Schulpersonal) tätig waren und nach wie vor sind. Kurz nach der Vereinsgründung mussten die hauptberuflich im KfV angestellten KollegInnen auf Veranlassung ihrer Geschäftsführung INFAR verlassen.

In einigen Bundesländern (Salzburg, Wien, NÖ und Burgenland sowie der Steiermark) war es INFAR-KollegInnen möglich, in den Bereichen der verkehrspsychologischen Diagnostik und des Driver Improvement durch Einzelermächtigungen in den jeweiligen Bundesländern auch außerhalb des KfV tätig zu sein.

Im Jahr 1991 suchte INFAR erstmals beim Bundesministerium für Verkehr um Ermächtigung zur Durchführung der Nachschulung von Probeführerschein-Kandidaten an. Diese wurde schließlich nach langjährigen Verhandlungen mit dem BMV 1998 erteilt.

Eine wesentliche Voraussetzung zur Erlangung dieser Ermächtigung war u.a., die Zusammenarbeit mit Fahrschulen im Rahmen der Kurse für Führerschein-auf-Probeführerschein-Besitzer nachweisen zu können. Nach Gesprächen, die mit dem Fachverband der Kraftfahrerschulen Österreichs über einen ca. zweijährigen Zeitraum geführt wurden, konnte schließlich der Exklusiv-Vertrag gelöst werden, den sie bislang für diese Kursform mit dem Kuratorium für Verkehrssicherheit hatten. Somit war es seit 1998

auch anderen Maßnahmenträgern, die Führerschein-auf-Probe-Kurse anboten, möglich, mit Fahrschulen des Fachverbandes Verträge für diese Kursformen abzuschließen.

Durch das Auftreten von INFAR war es nunmehr für viele Beteiligte (potentielle Kursteilnehmer, Behörden, Fahrschulen) möglich, eine Wahl zwischen Kursorten bzw. Kursanbietern treffen zu können.

Von Beginn seiner Tätigkeit an betrachtete es INFAR vor allem als seine Aufgabe, einen Qualitätsstandard sowohl in den Bereichen Aus- und Fortbildung der Trainer als auch der Kursdurchführung zu gewährleisten, der dem neuesten Erkenntnisstand auf dem Gebiet der Nachschulung und Fahrerrehabilitation entspricht.

9. 2 Fachkompetenz von INFAR-Mitgliedern

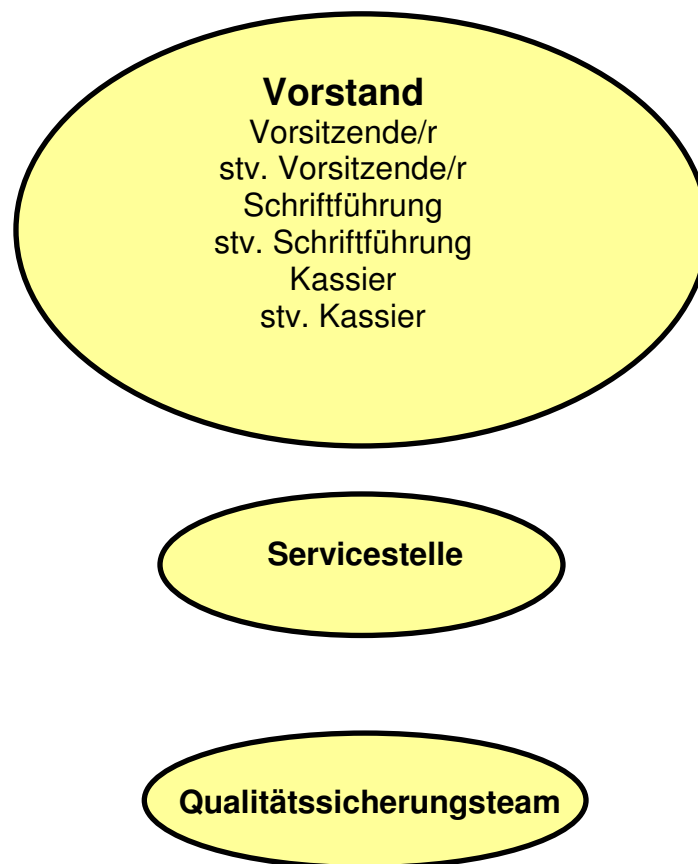
Ein wichtiges „Standbein“ von INFAR sind **Forschung** und **Lehre**. In diesen Bereichen sind einige KollegInnen national und international aktiv. Aus beiden Tätigkeitsfeldern fließen Informationen, die sowohl für die Kurse als auch für die verkehrspsychologischen Untersuchungen wertvolle Erkenntnisse liefern.

INFAR hat derzeit 13 Mitglieder, die alle ausgebildete PsychologInnen mit Spezialkenntnissen im Fach Verkehrspsychologie sind. Davon sind 12 offiziell als **VerkehrspsychologInnen** gemäß § 20 FSG-GV im Verkehrsministerium in einer Liste geführt und ermächtigt, im Rahmen von INFAR verkehrspsychologische Diagnostik durchzuführen.

- INFAR-Mitglieder waren an der Konzeption und Weiterentwicklung der jetzt in Österreich gängigen Verfahren in Diagnostik und Driver-Improvement bzw. Nachschulung maßgeblich beteiligt.
- INFAR-Mitglieder sind in nationalen und internationalen Gremien vertreten (EFPA, ICTCT, BÖP, bdp, Therapieverbände).
- INFAR-Mitglieder sind an Universitäten in Österreich und im Ausland in Forschung und Lehre tätig.
- INFAR-Mitglieder sind an nationalen und internationalen Forschungs-Projekten (EU) beteiligt.
- INFAR-Mitglieder haben in internationalen Fachzeitschriften publiziert (siehe Literaturliste im Literaturverzeichnis).

9. 3 INFAR-Organisation

Der Verein INFAR ist folgendermaßen strukturiert



INFAR ist in allen österreichischen Bundesländern mit einer Niederlassung¹ vertreten. In einigen Bundesländern haben diese in der Zwischenzeit auch ständige regionale Nebenstellen eingerichtet.

¹ Gemäß Erfordernis FSG-NV § 6 (2) hat eine Stelle in mindestens sechs Bundesländern über eine Niederlassung zu verfügen

9. 4 Kommunikationsstrukturen innerhalb von INFAR

Eine akkordierte Vorgangsweise zwischen Vorstand und INFAR-Mitgliedern ist für folgende Bereiche vorgesehen:

- a) Öffentlichkeitsarbeit
- b) Presseaussendungen
- c) Lobbying bei Behörden
- d) Erstellung von Expertisen
- e) Dokumentation
- f) Evaluation
- g) Supervision
- h) Fortbildung

Die Absprache zwischen Vorstand und Mitgliedern ist bei den Punkten a-d im wesentlichen als **Information** füreinander mit weitgehendem Freiraum für die einzelnen Akteure anzusehen. Informationsaustausch ist insbesondere mit der Vertretung im jeweiligen Bundesland vorgesehen.

Von den Vertretern aus erfolgt die Kommunikation mit BHs und Landesbehörden. Sie sind autonome Ansprechpartner für Landesangelegenheiten.

Bezüglich der Punkte e-h werden **Beschlüsse** jeweils in **der Generalversammlung** von INFAR gefaßt.