

Fehlerquellen beim Autofahren

Warum INFAR bewusstseinsbildend wirkt!

So ganz nebenbei?

von Dr. Edgar Spoerer, Landesstellenleiter INFAR Oberösterreich.

Der Aufwand, der mit der Bedienung eines modernen Fahrzeugs verbunden ist, kann als gering bezeichnet werden. Automatik, Servolenkung, Servobremse etc. machen die Fortbewegung fast zum Kinderspiel. Damit aber keine Langeweile aufkommt, hat sich die Industrie allerlei Geräte einfallen lassen, die dafür sorgen, dass frei gewordene Kapazitäten an Aufmerksamkeit und Konzentration nicht unbedingt brach liegen müssen.



Radio, CD-Player, Telefon, Navigationsgerät,... wollen genutzt und bedient werden. Das eigentliche Autofahren läuft nach Überwindung der Anfängerschwierigkeiten für die meisten Lenker nebenbei ab. Kein Wunder, dass in gut 1/3 aller Unfälle Ablenkung die Unfallursache ist. Davor ist auch Michael Schumacher, als mehrfacher Formel 1-Weltmeister eine Art Berufspilot, nicht geschützt. Nach Medienberichten führte er eine seitliche Kollision mit einem Lastzug darauf zurück, dass er in seinem neuen Fahrzeug aus Neugier am unbekanntem Multimediagerät fummelte. So ganz nebenbei.

Ablenkung hat nicht immer damit zu tun, dass wir unsere Augen nicht da haben, wo sie eigentlich hingehören; oft genügt es auch, wenn wir im Kopf nicht ganz bei der Sache sind. Die treffende angelsächsische Bezeichnung dazu ist 'pre-occupation'.

Ein älteres, aber schönes Beispiel hierfür ist die Fahrt einer älteren Dame, die ihren Mann vom Flughafen abholen möchte. Weil er an diesem Tag Geburtstag hat und sie ihm ein Geschenk machen möchte, kauft sie sich erstmals schwarze Unterwäsche, die sie während der Fahrt auch trägt. In dem Zweifel, ob der Ehemann über sein/ihr Geschenk begeistert sein wird, fällt sie in einer schwierigen Vorrangsituation auf das freundliche Handzeichen eines Lenkers, der ihr damit aus ihrer misslichen Wartesituation helfen will, herein, indem sie ein Fahrzeug aus der Gegenrichtung übersieht, mit dem es zur Kollision kommt.

Ein anderer, für die behandelte Problematik zutreffender, anglo-amerikanischer Begriff ist 'driving task', also Fahraufgabe. Er verbalisiert die Notwendigkeit, den Vorgang des Führens eines Kraftfahrzeugs nicht als beiläufige Tätigkeit zu betrachten sondern als einen Prozess, der vollen mentalen Einsatz fordert. Darauf sollten wir uns, wenn wir in unser Auto einsteigen, häufiger besinnen.

Erlebnis Führerscheinentzug: Strafe oder Neustart?

von Dipl.Psych. Lilo Schmidt, somo - Schmidt + Schmidt OEG.

Der niederländische Forscher Buikhuisen hat vor 40 Jahren nachgewiesen, dass Führerscheinentzüge das Rückfallrisiko für alkoholisiertes Fahren nicht senken können. Vor etwa 30 Jahren wurden in Österreich gruppendynamisch orientierte Maßnahmen in Kleingruppen unter der Mitwirkung von INFAR - Gründungsmitgliedern entwickelt. Heute ist belegt, dass diese seit etwa 10 Jahren gesetzlich vorgeschriebenen Nachschulungsmaßnahmen das Rückfallrisiko halbieren können.

Was aber bringen die Führerscheinentzüge?

Das österreichische Führerscheingesetz sieht je nach Schwere des Delikts einen Entzug der Lenkberechtigung vor. Dies ist als Sicherungsmaßnahme, nicht als Strafe gedacht. Als Strafe gelten Geldbußen und Freiheitsentzug. Dennoch wird der Führerscheinentzug von den betroffenen Autofahrern als Strafe empfunden. Dies ist nicht verwunderlich, wenn der Entzug den Verlust des Arbeitsplatzes, finanzielle Einbußen durch veränderten beruflichen Einsatz oder deutlichen Zeitverlust auf dem täglichen Arbeitsweg mit sich bringt. Im INFAR-Kursprogramm enthalten ist neben Trinkprotokollen auch das Experimentieren mit neuen Trinkgewohnheiten in verschiedenen Situationen. Die Zeit ohne Führerschein kann genutzt werden, um auszuprobieren, wie gefestigt man mit dem „Nein-Sagen“ schon ist. Es wird betont, dass die Entzugszeit nicht als Freibrief für ungehemmten Alkoholkonsum gedacht ist, sondern um Verhaltensänderungen einzuleiten, die mit dauerhaftem Führerscheinbesitz vereinbar sind.

Längere Führerscheinentzüge sind problematisch, weil sie neue Trinkanlässe heraufbeschwören können. Wenn es Berufskraftfahrer oder Personen trifft, für deren Beruf das Auto unerlässlich ist, wird der Entzug als existenzbedrohend erlebt. Die Zeit der Arbeitslosigkeit erhöht das Risiko für Alkoholmissbrauch. Viele Kursteilnehmer beklagen den Verlust von Unabhängigkeit bei Fahrten in der Freizeit. Aber es gibt auch andere Erfahrungen:

- Man kann auch ohne Auto mobil sein
- Gehen und Radeln machen unabhängig
- Man kann mit den Offis sehr schnell sein

Wir greifen diese positiven Erfahrungen mit nachhaltiger Mobilität auf und können so einige Kursteilnehmer zum Umsteigen bewegen. Wir machen die elektronische Fahrplanauskunft vorat bekannt und laden zum Experimentieren mit unterschiedlichen Routen ein. Das bestehende Angebot wird unterschätzt, besonders Busse sind „unsichtbar“.

Wer im nüchternen Zustand bewusst seine Verkehrsmittelwahl überlegt, wird auch nach Alkoholkonsum nicht selbstverständlich ins eigene Auto steigen und so den wieder gewonnenen Führerschein behalten.

Verkehrs"sünder"

Gedanken der Verkehrspsychologin Mag. Eva Breuss-Purtscher, Landesstellenleiterin INFAR Vorarlberg, über Menschlichkeit im Straßenverkehr.

„Verkehrssünder“ so wird gern die Gruppe von Personen benannt, die eine Verkehrsstrafe bezahlen müssen oder es unfreiwillig mit Verkehrspsychologinnen zu tun bekommen.

Der arme Sünder/die arme Sünderin beutet mehr oder weniger, tut Buße, bekommt Absolution erteilt und wird - weil er halt nicht anders kann - weitersündigen. Nur ein konservativer Fundamentalist würde die Hölle als letzte Strafe in Aussicht stellen - in der Regel wird sich das Sündenkarussell munter weiterdrehen.

Sündenprävention

Bei Todsünden im Straßenverkehr, Raseri oder Trunkenheit am Steuer, reichen Reue und Buße nicht aus, hier ist Sündenprävention gefragt.

Der/die typische LenkerIn hat meist gar nicht im Sinn sich oder andere zu gefährden, es passiert einfach. Gewaltige Kräfte kommen ins Spiel und zum Schluss bleiben die Opfer dieser Gewalten liegen.

Gewaltprävention

Gewaltprävention, unsere Aufgabe als Verkehrspsychologinnen, bedeutet somit die LenkerInnen nicht nur über die Kräfte, über die sie am Steuer verfügen, aufzuklären sondern auch behilflich zu sein, dieser Kräfte Herr zu werden und sie zum Nutzen und nicht zum Schaden von sich selbst und der Mitmenschen im Lebensraum Straßenverkehr zu nutzen.

Menschlichkeit

Die Wirtschaftskrise hat uns gelehrt, dass Egoismus in die Sackgasse führt. Die Idee von Menschlichkeit im Straßenverkehr ist ein Mehrwert der verkehrspsychologischen Sicherheitsarbeit, die uns allen zugute kommt.



Wir leisten viel, ...

20 Jahre INFAR

... wir leisten mehr!

Neben den "Kerntätigkeiten" der verkehrspsychologischen Diagnostik und Nachschulung bietet INFAR noch verkehrspsychologische Gruppengespräche in Mehrphasenausbildung und Vormerkssystem, Drogen- und verkehrspsychologische Beratung, Training von Berufskraftfahrern, Beratung bei Prüfungsversagern, mentales Training, Coaching, neuropsychologisches Training bis hin zu Waffenverlässlichkeitsprüfungen.



INFAR für alle:

Sicherheit im Verkehr - sei es für Kinder, ältere Personen, Fußgänger, RadfahrerInnen, Motorrad- oder AutofahrerInnen - aber auch die Erhaltung der Mobilität sind unsere Grundanliegen.

Hier setzen sich unsere VerkehrspsychologInnen konsequent ein und beraten die einzelnen Zielgruppen ebenso wie Behörden, Ämter und Planer von Verkehrsanlagen mit dem Ziel der Prävention und der Lebensqualitätssteigerung.

Die INFAR-Teams in den Bundesländern sind jedoch nicht nur hinter dem Schreibtisch tätig, sondern setzen Theorie auch in der Praxis bei Gruppen- und Einzelgesprächen um. Die Anwendung und Weiterentwicklung einzelner Bausteine wird dadurch möglich: "Evidenzbasierte" Verkehrspsychologie. Einen kleinen Einblick in unsere Arbeit geben Ihnen die folgenden Seiten.

Wir **INFAR-Mitglieder** sind für Sie persönlich da!



Das Spektrum von INFAR

INFAR verpflichtet sich der Wissenschaft ebenso wie jungen und betagten VerkehrsteilnehmerInnen!

Erfolg über 20 Jahre

Das Institut für Nachschulung und Fahrerrehabilitation (= INFAR), wurde 1989 als Verein selbstständig tätiger VerkehrspsychologInnen gegründet. Ursprünglich sollte die Nachschulung (damals noch Driver Improvement), stärker unterstützt werden. Beständige lokale Kontakte zu Behörden sowie überregionale (z.B. zum Fahrschulfachverband) ermöglichten schließlich, dass INFAR 1998 vom BM für Verkehr für die Durchführung von Nachschulungskursen und verkehrspsychologischen Untersuchungen ermächtigt wurde. INFAR bietet in allen neun Bundesländern ständige Landesstellen mit VerkehrspsychologInnen als Ansprechpersonen bei Führerscheinproblemen.

Die einheitlich eingesetzten Programme werden periodisch auf deren Wirksamkeit wissenschaftlich überprüft. Alle LeiterInnen von Nachschulungsmaßnahmen sowie die DiagnostikerInnen im Rahmen der verkehrspsychologischen Untersuchung sind auch PsychologInnen mit spezieller Zusatzausbildung. Das Wirkungsfeld von INFAR erstreckt sich auf den Gesamtbereich „Mobilitätsförderung“ und „Mobilitätsunterstützung“. Hier wird u.a. präventiv mit Kindergärten und Schulen oder mit Seniorenverbänden zusammengearbeitet.

INFAR bietet auch Hilfe für BehördenvertreterInnen und PlanerInnen bei der (Um)Gestaltung von Verkehrsräumen im Hinblick auf Sicherheit und Komfort für alle Verkehrsteilnehmergruppen. Aktuell stehen die Themen „umfassende Mobilitätsunterstützung und -beratung von SeniorInnen sowie Personen mit kognitiver Beeinträchtigung“ auf dem Programm.



Wir von INFAR arbeiten mit „doppeltem Boden“: Das Beschreiten von neuen Aufgabenfeldern wird durch fundierte Theorie und eingebettete Praxis abgesichert. Auch wenn Maßnahmen bei neuen Arbeitsbereichen „visionär“ wirken, so sind sie von der Theorie gut gestützt und wir achten darauf, dass unsere Maßnahmen und Initiativen in ein größeres Ganzes passen.

Rehabilitation und Sicherheit im Straßenverkehr ließen INFAR vor 20 Jahren starten. Heute stehen Aspekte der Prävention, sowie der Mobilitätssteigerung, sowie der Mobilitäts-erhaltung auf dem Programm.

Unfallrisiko Motorrad

von Mag. Harald Rusch, Landesstellenleiter INFAR Burgenland, Verkehrspsychologe und aktiver Motorradfahrer

Seit Einführung der Mehrphasenausbildung im Jänner 2003 haben Fahranfänger die Gelegenheit im Rahmen eines verpflichtenden Fahrsicherheitstrainings das eigene Fahrverhalten zu verbessern. Dieses Training inkludiert auch ein „verkehrspsychologisches Gruppengespräch“.

Woher das hohe Risiko?

Das besonders hohe Risiko bei Fahranfängern liegt im Ausleben der Geschwindigkeit und in der Überschätzung der eigenen Fähigkeiten und Fertigkeiten. Problematisch im Motorradbereich ist, dass die Übungsstunden in der Fahrschule oft nicht ausreichend für die Beherrschung eines Motorrades genützt werden. Das Interesse der Fahrschüler ist auch dadurch begrenzt, dass bei vielen Motorradfahrern kostenbedingt der Motorradkauf noch in weiter Ferne liegt.



Die Wiedereinsteiger - Generation 40 +

Der Anstieg der Unfallzahlen bei den über 40jährigen Zweiradfahrern dürfte durch deren Wieder- oder Neueinstieg als Motorradfahrer bedingt sein. Viele können sich finanziell sofort das PS-starke „Traummotorrad“ leisten und erliegen dem Trugschluss, dass die Erfahrung, die sie als Autofahrer im Straßenverkehr gemacht haben, ausreicht um ebenfalls sehr gut Motorrad fahren zu können. Dabei verunglücken die „Genussfahrer“ ebenso wie die „Sportfahrer“, weil ihre persönliche Performance ein Motorrad fachgerecht zu bewegen nicht ausreichend vorhanden ist. Fahrsicherheitstrainings im höheren Geschwindigkeitsbereich (werden auf verschiedenen Rennstrecken angeboten) haben für diese ältere Zielgruppe positive Auswirkungen auf das Risikobewusstsein und auch auf die persönliche „Fahrkompetenz“ - gerade für den Geschwindigkeitsbereich, bei dem die meisten sehr schweren Motorradunfälle passieren.

Das INFAR A-Modell – eine interdisziplinäre Entwicklung

Das von INFAR entwickelte Rahmenkonzept des verkehrspsychologischen Gruppengesprächs wurde gemeinsam mit Fahrschulen und Motorradrennsport-Experten während der letzten Jahre permanent verbessert und an die speziellen Erfordernisse der Gruppenarbeit mit den Fahranfängern adaptiert.

- Absolutes „Muss“: für die Führerscheinklassen A und B braucht es auch speziell abgestimmte Gruppengespräche und Präsentationen.

- Beim Gruppengespräch der Führerscheinklasse A sollten die durchführenden VerkehrspsychologInnen erfahrene aktive MotorradfahrerInnen sein, da diese Zielgruppe besonders sensibel in bezug auf eine glaubhafte und authentische Bearbeitung der motorradspezifischen Fragestellungen und Probleme ist.

- Die oft sehr heterogenen Teilnehmergruppen und die verschiedenen Fragestellungen erfordern sehr erfahrene VerkehrspsychologInnen mit einem guten „Draht“ zur Jugend aber auch zur Gruppe der „40+ Neueinsteiger“.

- Der „Psychoteil“ des Fahrsicherheitstrainings wird von vielen TeilnehmerInnen als belastend, furchterregend und unnötig empfunden. Mit Widerständen ist zu rechnen. Positiv - wenn auch vom Gesetzgeber nicht vorgesehen - ist, dass VerkehrspsychologInnen beim Fahrsicherheitsteil anwesend sind und in die Durchführung des Trainings mit eingebunden werden.

- Bei den Gruppengesprächen müssen die Zeitabläufe des Fahrsicherheitstrainings berücksichtigt werden. Aufmerksamkeit und Konzentrationsvermögen sind davon abhängig, ob das Gespräch am Beginn, in der Mitte oder am Ende des Trainings stattfindet. Dies erfordert eine flexible Haltung der TrainerInnen der Gruppengespräche - ein starres Kurskonzept ist hier nicht angebracht.

- Die KursteilnehmerInnen haben großes Interesse, jene Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung genauer zu bearbeiten, die die Absolvierung einer Nachschulung für verkehrsauffällige VerkehrsteilnehmerInnen und eine einjährige Probezeitverlängerung zur Folge haben.

- Ein Wunschgedanke: Mehr Zeit für die Durchführung des verkehrspsychologischen Gruppengesprächs und kleinere Gruppengrößen. Das würde durch ein intensiveres Eingehen auf jede/n Einzelne/n den positiven Lerneffekt mit noch größerer Wahrscheinlichkeit bewirken.

Alkohol am Steuer - warum es VerkehrspsychologInnen braucht

von Univ.Prof. Dr. Ralf Rissler, INFAR Wien

Personen, die beim Autofahren in alkoholisiertem Zustand erappt werden haben ein „Problem“: Die Wahrscheinlichkeit erwischt zu werden ist gering - von ~300 Fahren wird eine entdeckt. Daher ist dies vermutlich nicht die erste und einzige alkoholisierte Fahrt bisher.



Eine erappte Person ist also schon öfter alkoholisiert gefahren. Jede/r weiß, dass gegen schlechte Gewohnheiten (z.B. alkoholisiert zu fahren) nicht leicht etwas auszurichten ist. Die sind nämlich stark verankert: Es ist unwahrscheinlich,

dass man nicht weiß, dass man alkoholisiert kein Auto lenken darf. Es erscheint aber doch sehr praktisch, nach dem Wirtshausbesuch mit dem Auto heim fahren zu können. Denn man „weiß“, dass man nicht erwischt wird und glaubt nicht wirklich daran, dass alkoholisiertes Lenken eines Kfz gefährlich (für sich und andere) ist.

Was ist zu tun? Es gilt, mit geeigneten Methoden zunächst die Sicht der Dinge durch diese Personen zu ändern. Und zwar in einem so starken Ausmaß, dass sie tatsächlich ihr z.B. abendliches alkoholisiertes Heimfahren bleiben lassen. „Sicht der Dinge“ kann sich darauf beziehen wie sehr man eine polizeiliche Anhaltung fürchtet. Um über diese Schiene eine Änderung der Gewohnheiten zu bewirken müsste aber die Überwachungsichte sehr stark ansteigen (die Strafhöhe ist wenig wirksam, wenn man nicht dran glaubt, dass man erwischt wird).

Eine „andere Sicht der Dinge“ wird sich daher darauf beziehen, die Gefährlichkeit des alkoholisierten Lenkens eines Kfz zu verstehen UND zu akzeptieren. Dies lässt sich mit Fakten ein wenig forcieren (z.B. Änderung der Unfallwahrscheinlichkeit mit steigender Promilleanzahl darstellen), reicht aber meist nicht für eine nachhaltige Verhaltensänderung aus.

Statistische Zahlen bewirken kaum Gefühle, die auch Verhaltensänderung nach sich ziehen - man braucht daher Prozesse, die eine gefühlsmäßige Wahrnehmung des Risikos alkoholisierten Lenkens verstärken.

Zu einer Änderung der Risikoeinschätzung (Anhaltung oder Unfall) kann die verkehrspsychologisch unterstützte Gruppensituation beitragen: wenn man von mehreren Leuten hört, was alles passieren kann, dann wird sich die eigene Vorsicht erhöhen. Aller-

dings reicht die Einsicht und Zustimmung, dass man „eigentlich“ nicht alkoholisiert ein Fahrzeug lenken sollte nicht aus, um das Verhalten in der Praxis zu ändern. Denn wir handeln nicht nur aufgrund von Fakten und Daten. Sehr unterschiedliche, nicht immer vernünftige, Faktoren steuern unser Handeln. Bequemlichkeit, der Freund, den man aus Gefälligkeit noch heimbringt, die Dienststunde, für die man am nächsten Tag das Auto zu Hause braucht oder die Parkstrafe, die man am Abstellplatz befürchtet. Transparent zu machen, was alles hier wirken und zu Wiederholungen führen kann, ist Aufgabe der Psychologinnen und Psychologen.

Dazu braucht es wissenschaftlich psychologische Kenntnisse. Der „psychologische Hausverstand“ oder „Charisma“ der Kursleiter reichen hier nicht. Nicht alle Personen und Gruppen sprechen auf gleiche Argumente und Trainingsmethoden gleich gut an. Man braucht einen guten wissenschaftlichen Fundus, um hier adäquat auf die jeweilige Situation eingehen zu können. Viel praktische Erfahrung ist nötig um unterschiedliche Erscheinungsformen des Denkens und Handelns zu erkennen und entsprechend eingreifen zu können. Beides, eine solide wissenschaftliche Basis und umfassendes Praxiswissen wird österreichischen VerkehrspsychologInnen abverlangt. Zum 20. Jubiläum sind wir PsychologInnen von INFAR selbstbewusst genug zu sagen: Wir haben gezeigt, dass wir diese Auflagen erfüllen.

Angeschallt statt durchgeknallt!



Mit diesem coolen Motto meldet sich Gordy, das Spielzeug-Gürteltier, bei Kindern (7 - 12 Jahre) und regt diese zum Anlegen von Sicherheitsgurten und zur korrekten Verwendung von Kinderrückhaltesystemen (Kindersitze und Sitzhöhen) in Individual- und öffentlichen Verkehrsmitteln an. Gordy spricht auf den Feldern und der Website neben Deutsch auch Türkisch und Serbisch-kroatisch-bosnisch.



Gordy ist das Maskottchen der großen Anschall-Aktion, das seit 2007 in ganz Österreich bei speziellen Exekutivinsätzen, Schul- und

Nachmittagsveranstaltungen, Sportfesten etc. auftaucht.

Dieses EU-Projekt, vom BMVIT gefördert, wird von INFAR und FACTUM OHG weitergeführt. Die gute Vernetzung der verschiedenen Akteure (Eltern, Schulen, Lehrer, Exekutive und Kindertagesstätten) ist ein zentraler Punkt für das Gelingen bewusstseinsbildender Maßnahmen im Verkehrssicherheitsbereich. Mehr dazu auf der GORDY-Website: www.gordy.at - **Hol dir deinen GORDY!**

Der Wissenschaft verpflichtet

von Dr. Martin Kopp, Landesstellenleiter INFAR Tirol.



Infar bedeutet für Behörden und Klienten: kompetente, verlässliche und freundliche Abwicklung von Nachschulungen und verkehrspsychologischen Untersuchungen. Weniger für die Öffentlichkeit interessant aber nötig und wichtig: Das wissenschaftliche Potential, das sich in der Vielfalt der Forschungsbereiche widerspiegelt. Einige Beispiele:

INFAR-Nachschulung wirkt!

In einer Evaluationsstudie hat INFAR nachgewiesen, dass es durch die eigenen Kurse nicht nur zur Verbesserung des Wissens um alkoholspezifische Beeinträchtigungen, Sicherheitsrisiken und gesundheitliche Folgen von Alkoholkonsum kommt. Auch die (Fehl)Einstellung, Beeinträchtigungen kompensieren zu können, oder Herr über die Wahl des Zeitpunkts zur Trennung von Alkohol und Fahren zu sein, verbesserte sich während der Kursdauer.

Mobiles Telefonieren beeinträchtigt die periphere Wahrnehmung!

Ergebnisse einer experimentellen Studie zeigen, dass selbst bei Telefongesprächen mittels Freisprechanlagen während des Autofahrens eine, mit einer Alkoholisierung von 0,5 ‰ vergleichbare, Beeinträchtigung der peripheren Wahrnehmungsleistung (=Tunnelblick) stattfindet! Daher: Generelle Vermeidung von Telefongesprächen während des Fahrens, denn man kann nicht ausreichend schnell auf Passanten, Radfahrer und einbiegende Fahrzeuge reagieren.

Fahrtüchtigkeit als relevanter Parameter für die Erholung nach Herzoperation!

Die für die Verkehrstüchtigkeit relevanten Bereiche Konzentration und Auffassungsgeschwindigkeit sind Indikatoren für die Erholung von Bypassoperierten. Nach einer anfänglichen Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit findet eine Erholung, abhängig von der Operationsmethode, statt; PatientInnen, die sich einer minimalinvasiven Bypassoperation unterzogen, erholten sich schneller als PatientInnen, die mit dem klassischen Verfahren operiert wurden; beide Gruppen zeigten nach 3 Monaten jedoch Werte, die auf ausreichende Fähigkeiten für eine Verkehrsteilnahme hinwiesen.

„Evidenzbasierte“ Verkehrspsychologie bei INFAR

Die Verschränkung von Wissenschaft und praktischer Anwendung der Ergebnisse ist Basis für unseren Erfolg im Dienste der Verkehrssicherheit. Die wissenschaftliche Kompetenz von INFAR zeigt sich u.a. daran, dass einige Mitglieder über eine universitäre Lehrbefugnis verfügen und ständig in inter/nationalen Forschungsprojekten involviert sind.