

- Schuhfried, G. (2012b). *Signal-Detection (SIGNAL) – Version 30 – Revision 1* [Software und Manual]. Mödling: Schuhfried.
- Schuhfried, G. (2012c). *Interferenzttest nach Stroop (STROOP) – Version 25* [Software und Manual]. Mödling: Schuhfried.
- Schuhfried, G. (2013). *Determinationstest (DT) – Version 35* [Software und Manual]. Mödling: Schuhfried.
- Schuhfried, G. (2017). *Biofeedback 2000<sup>next</sup> Aktivierungsscreening (Stresstest)* [Software und Manual]. Mödling: Schuhfried.
- Schuhfried, G. (2018). *Success Factors Teamsport (SFTEAM) – Version 1 – Revision 9* [Software und Manual]. Mödling: Schuhfried.
- Schuhfried, G., Prieler, J. & Bauer, W. (2011). *Periphere Wahrnehmung (PP) – Version 25 – Revision 1* [Software und Manual]. Mödling: Schuhfried.
- Stoll, O. (2010). Trainingsverfahren zur Leistungsoptimierung auf der Basis von Kognition. In J. Pfeffer & D. Alfermann (Hrsg.), *Lehrbuch Sportpsychologie* (S. 63–95). Bern: Huber.
- Stoll, O. & Schröder, K. (2008). *Mentaltraining im Eishockey: Ein Handbuch für Trainer und Spieler*. Hamburg: Czwalina.
- Tutko, T. & Tosi, U. (1976). *Sports psyching. Playing your best game all of the time*. Los Angeles, CA: J.P. Tarcher.
- Wilson, T.A. & Falkel, J. (2004). *SportsVision. Training for Better Performance*. Champaign, IL: Human Kinetics.

## Feststellung der Militärfliegertauglichkeit nach Alkoholmissbrauch in der Freizeit – Herr F., 31 Jahre

Michael Mikas

Beim Österreichischen Bundesheer werden alle für die Militärluftfahrt relevanten psychologischen Themen von einer eigens dafür eingerichteten Dienststelle aus betreut. In dem Referat *Luftfahrtpsychologie* des Heerespsychologischen Dienstes arbeiten vier Psychologinnen bzw. Psychologen und zwei Psychologisch-Technische Fachkräfte (PTF). Die PTF haben ein speziell vom Heerespsychologischen Dienst entwickeltes Ausbildungsprogramm absolviert, mit Ausbildungsinhalten aus den Bereichen Allgemeine Psychologie, Psychologische Diagnostik sowie Kommunikationstechnik. Die Psychologinnen und Psychologen dieses Referats haben zusätzliche Qualifikationen in Klinischer und Gesundheitspsychologie, Notfallpsychologie, Arbeitspsychologie, Verkehrspsychologie und auch Luftfahrtpsychologie. Letztere Qualifikation erfordert eine Spezialausbildung in *Human Factors*, Flugunfalluntersuchung, Ergonomie und sonstigen für die Tätigkeit in der Luftfahrt relevanten Themen. Diese Ausbildung wird von der *Europäischen Gesellschaft für Luftfahrtpsychologie* (EAAP) vorgegeben und um für Militärpilotinnen und -piloten wichtige Themen erweitert. Man beschäftigt sich im Referat definitionsgemäß mit dem Verhalten und Erleben des Personals in der Militärluftfahrt. Eine wichtige Aufgabe besteht, neben der psychologischen Betreuung und der Personalauswahl, in der Sachverständigentätigkeit, sowohl in sogenannten Unfallkommissionen als auch als Mitglied eines Senats zur Beurteilung der aktuellen Tauglichkeit eines oder einer Bediensteten. Oft stellt sich auch die Frage, wie mit Bediensteten umzugehen ist, die in ihrer Freizeit ein Verhalten zeigen, das der Aufrechterhaltung ihrer Militärluftfahrtberechtigung in der Dienstzeit widerspricht.

### 1 Vorgeschichte und Fragestellung

Herr F. ist Militärluftfahrttechniker – Bordtechniker. Er hat während eines Fluges die Aufgabe, einzelne Teilsysteme an Bord zu überwachen und zu bedienen, die Beladung und Entladung durchzuführen, Änderungen der Konfiguration im Laderaum vorzunehmen und Passagiere zu betreuen.

Wegen „Fahren unter Alkoholeinfluss (Blutalkoholkonzentration von 2.5‰) mit verschuldetem Verkehrsunfall“ wird ihm der zivile Führerschein für 1.5 Jahre entzogen. Diesen Vorfall meldet er verpflichtungsgemäß seinem Vorgesetzten, der dann bei der Militärluftfahrtbehörde die Durchführung eines Fachsenats beantragt. Dieser interdisziplinäre Fachsenat soll überprüfen, ob der Bedienstete überhaupt noch die Voraussetzungen für seinen Arbeitsplatz besitzt bzw. welche Therapiemaßnahmen oder Auflagen notwendig sind, um seine dienstbezogenen Berechtigungen zu behalten oder wiederzuerlangen.

Im speziellen Fall gilt es also, die Problematik eines Verstoßes gegen das zivile Führerscheingesetz (Lenken eines Kraftfahrzeuges unter Alkoholeinfluss) von einem Fachsenat bewerten zu lassen.

Neben einem Vertreter bzw. einer Vertreterin der Dienstbehörde und einem Juristen oder einer Juristin zählen Personen aus dem Bereich der Personalvertretung (Betriebsrat), Medizin und Luftfahrtpsychologie zum Fachsenat. Luftfahrtpsychologinnen und -psychologen haben innerhalb des Senats die Aufgabe, den Sachverhalt aus luftfahrtpsychologischer Sicht zu begutachten und Empfehlungen zur weiteren Verwendung der betreffenden Person abzugeben.

Vom Fachsenat zum Vorfall befragt, gibt Herr F. an, er habe am gegenständlichen Tag (eigentlich Vortag) zwischen 15:00 und 24:00 Uhr Alkohol getrunken. Er berichtet von Mixgetränken und Bier. Um ca. 01:00 Uhr sei er dann nach Hause gefahren. Nach ungefähr 10 km Fahrt habe er plötzlich Lichter eines vor ihm fahrenden Autos wahrgenommen und sei dabei auch sofort gegen dieses Fahrzeug geprallt. Obwohl er angibt, nicht genau zu wissen was vorgefallen sei, vermutet er die Hauptschuld beim gegnerischen Unfalllenker. Er sehe aber ein, dass man alkoholisiert immer schuld sei. Es habe bei diesem Unfall keine Verletzten gegeben.

Auf die Frage, warum er Alkohol getrunken habe, antwortet er, dass er privat unter starkem Druck stehe. Seine Mutter sei psychisch labil (sie drohe wiederholt mit Suizid), was seit dem Tod seines Vaters (ca. ein Jahr vor dem Führerscheinentzug) zu einer großen Belastung für ihn geworden sei. Zusätzlich seien auch finanzielle Sorgen durch den Kauf eines Eigenheims immer stärker geworden. Er habe dann den Alkohol als „Ventil“ verwendet bzw. habe er getrunken, wenn er mit Freunden unterwegs gewesen ist.

Der Fachsenat befragt dann die direkten Vorgesetzten von Herrn F. über dessen dienstliches Verhalten. Diese beschreiben einen hoch motivierten und sonst völlig unauffälligen Bediensteten. Sie hätten auch noch nichts über private Belastungen von Herrn F. gehört. Die fachliche Eignung sei uneingeschränkt vorhanden.

Der Fachsenat leitet aufgrund dieser Information und unter Berücksichtigung des Bundesgesetzblattes (BGBl II) des Bundesministeriums für Landesverteidigung (BMLV) Nr. 401 vom 04.12.2012, in dem im Hinblick auf das Anforderungsprofil als „Allgemeine Voraussetzungen“ die Zuverlässigkeit, die körperliche und geis-

tige Eignung sowie die fachliche Befähigung genannt werden, ein Verfahren zur Feststellung der Zuverlässigkeit<sup>1</sup> ein.

Sowohl der Fliegerarzt als auch der Luftfahrtpsychologe empfehlen dem Fachsenat die Einholung eines *psychiatrischen Gutachtens* mit folgenden Fragestellungen:

- *Hat Herr F. Alkohol missbräuchlich verwendet?* Das würde der ICD-10-Diagnose „F10.1 Psychische und Verhaltensstörungen durch Alkohol: schädlicher Gebrauch“ entsprechen (*International Classification of Diseases; World Health Organization/Dilling et al., 2016*).
- *Ist von einer Suchterkrankung auszugehen?* Das würde der ICD-10-Diagnose „F10.2: Psychische und Verhaltensstörungen durch Alkohol: Abhängigkeitssyndrom“ entsprechen.

Darüber hinaus wird ein *fliegerpsychologisches Gutachten* empfohlen, welches sowohl das Ergebnis des psychiatrischen Gutachtens als auch die parallel und unabhängig vom Fachsenat verlaufenden zivilen und militärischen verkehrspsychologischen Gutachten berücksichtigt. Hier lauten die Fragestellungen:

- *Ist der Bedienstete in der Zukunft in der Lage, seinen Dienst vom Alkoholtrinken unbeeinflusst zu halten?*
- *Ist er in der Lage und bereit, die für seine Tätigkeit geltenden Vorschriften einzuhalten?*

## 2 Hypothesen für die psychologische Untersuchung

Es werden folgende Hypothesen entworfen, die durch die psychologische Untersuchung beantwortet werden sollen:

- *Hypothese 1:* Die bei der „Alkoholfahrt“ gezeigte hohe Blutalkoholkonzentration lässt im Zusammenhang mit dem Verhalten nach dem Unfall auf eine erhöhte Giftfestigkeit schließen.
- *Hypothese 2:* Der Alkoholfahrt liegt ein suchtbedingter Alkoholabusus zugrunde – die missbräuchliche Verwendung von Alkohol wäre dann Folge eines Suchtprozesses, d. h., eine völlig freie Entscheidung, ob er trinken wolle oder nicht, ist nicht mehr ausreichend gegeben.

<sup>1</sup> Zuverlässigkeit ist gegeben (gleiches BGBl II), wenn aus dem bisherigen Verhalten anzunehmen ist, dass von der betreffenden Person keine Gefahr für die Sicherheit der Luftfahrt oder die militärische Sicherheit ausgeht und wenn darüber hinaus davon auszugehen ist, dass die Person nicht die öffentliche Ordnung und Sicherheit gefährden würde. Ausgeschlossen sind beschränkt oder voll entmündigte Personen, Personen, die Alkohol oder Suchtgifte missbraucht haben oder sich schuldig gemacht haben, wiederholt gegen für die Militärluftfahrt bedeutende, militärische Dienstvorschriften verstoßen zu haben. Dazu zählen auch einfache Verstöße gegen Vorschriften zum Schutz von Leib oder Leben.

- *Hypothese 3:* Der Untersuchte hat eine durch Flucht- und Vermeidungsverhalten gekennzeichnete und damit inadäquate habituelle Stressbewältigung, d. h. in Belastungssituationen reagiert er üblicherweise mit Flucht und Vermeidung.
- *Hypothese 4:* Die privaten Belastungen haben ein so hohes Ausmaß erreicht, dass die sichere Erfüllung der Anforderungen des Arbeitsplatzes nicht mehr gewährleistet ist, insbesondere wenn der Umgang mit den privaten Belastungen in Zusammenhang mit erhöhten Alkoholkonsum und einer dadurch möglichen Restalkoholisierung am Arbeitsplatz steht.
- *Hypothese 5:* Der Verstoß gegen die Verkehrsvorschriften ist Zeichen eines mangelhaft ausgeprägten Regelbewusstseins.

Die Bestätigung der Hypothesen 2 und 5 würden im Fachsenat zur Aberkennung der Zuverlässigkeit führen. Hypothesen 1, 3, 4 würden zu einer Abstimmung über die weitere Vorgangsweise führen, da festgelegt werden müsste, unter welchen Bedingungen Herr F. die Bedingungen der Zuverlässigkeit erfüllen könnte.

### 3 Informationen aus den vorliegenden Gutachten

Die fliegerpsychologische Untersuchung wird nach Rückerhalt des zivilen Führerscheins und nach Abschluss der durch den Fachsenat angeforderten Begutachtungen (ziviles, militärisches sowie psychiatrisches Gutachten) durchgeführt. Die *fliegerpsychologische Begutachtung* sieht im diagnostischen Prozess folgende Informationsquellen vor:

- Beurteilung der verkehrspsychologischen Stellungnahme aus dem zivilen Bereich,
- Beurteilung der verkehrspsychologischen Stellungnahme aus dem militärischen Bereich<sup>2</sup>,
- Beurteilung des psychiatrischen Gutachtens,
- Beurteilung der Exploration des Vorfalls und der Änderungen seit damals,
- Beurteilung der psychologischen Testergebnisse.

Die Beurteilung der vorab formulierten Hypothesen erfolgt auf Basis der in den oben angeführten Gutachten erhaltenen Informationen.

Aus dem *zivilen verkehrspsychologischen Gutachten* (dieses muss von Herrn F. vor der fliegerpsychologischen Untersuchung vorgelegt werden und stammt von einer zivilen verkehrspsychologischen Untersuchungsstelle) geht hervor, dass die kraftfahrtspezifische Leistungsfähigkeit den Mindestanforderungen entspricht. Hinsichtlich der Bereitschaft zur Verkehrsanpassung ist darin vermerkt:

<sup>2</sup> Erläuterung: Im Rahmen des Militärs existiert ein breiteres Aufgabenfeld mit höherer Verantwortung als im zivilen Bereich, daher muss bei einem Entzug der zivilen Lenkberechtigung immer auch der Militärführerschein entzogen werden. Vor einer Wiedererteilung ist dann auch ein militäreigenes verkehrspsychologisches Gutachten einer Verkehrspsychologin bzw. eines Verkehrspsychologen des Österreichischen Bundesheeres einzuholen.

Explorativ lässt sich ein deutlicher Alkoholmissbrauch mit funktionaler Bedeutung aufgrund einer beruflichen und privaten Krisensituation objektivieren und spiegelt sich auch in einer singulären Hochpromillefahrt wider. Der Untersuchte steht diesem Verhalten offen und selbstkritisch gegenüber und kann einen strikten Alkoholverzicht seit dem Vorfall glaubhaft machen. Ergebnis: bedingt geeignet, aufgrund einer latenten Neigung zu funktionalem Alkoholkonsum wird eine Befristung mit der Auflage von Labortests empfohlen.

Aus dem *militärischen Verkehrsgutachten* (wird von der militärischen Führerscheinsbehörde bei Bediensteten mit einer Heereslenkberechtigung automatisch nach dem Entzug des zivilen Führerscheins angefordert) sei folgender Auszug angeführt:

Die verkehrsspezifische Leistungsfähigkeit ist durchschnittlich bis überdurchschnittlich. Auf Basis der Untersuchungsergebnisse kann eine beginnende Einstellungsänderung dem eigenen Alkoholkonsum gegenüber festgestellt werden. Die Höhe der Blutalkoholkonzentration weist im Zusammenhang mit dem kontrollierten Verhalten unmittelbar nach dem Unfall auf das Vorhandensein einer entsprechenden Giftfestigkeit hin, die den Genuss von lediglich geringen Mengen Alkohol in Zukunft unwahrscheinlich macht. Die ausreichende Sicherheit beim Trennen zwischen Alkohol trinken und dem Lenken eines Dienstfahrzeuges ist derzeit nur bei einem völligen Verzicht auf Alkohol ausreichend.

Das *psychiatrische Gutachten* attestiert, dass derzeit keine Hinweise auf eine missbräuchliche Verwendung von Alkohol oder auf eine bestehende Abhängigkeit existieren.

## 4 Die fliegerpsychologische Untersuchung

Die Untersuchung findet in den Räumlichkeiten des Referats *Fliegerpsychologie* in Wien statt. Die Exploration wird durch eine Fliegerpsychologin, die Testung selbst durch eine PTF mittels des *Wiener Testsystems* der Firma Schuhfried GmbH durchgeführt. Das Referat verfügt über zwölf Computertestplätze, die üblicherweise für die Auswahl von Militärpilotinnen und -piloten verwendet werden.

Herr F. erscheint am frühen Morgen, wird begrüßt und von der untersuchenden Psychologin in den Testablauf eingewiesen. Dabei wird besonders erwähnt, dass diese Untersuchung als Grundlage für die Entscheidung des Fachsenats dient und daher ein offener und ehrlicher Umgang mit den Untersuchungen wichtig sei.

### 4.1 Anamnese und Exploration

Herr F. ist in Österreich geboren und aufgewachsen. Nach der Pflichtschule habe er eine Lehre zum Kfz-Techniker absolviert. Er ist dann als Grundwehrdiener eingerückt und hat mehrere Spezialausbildungen beim Heer erworben. Schließlich ist er auf einen Fliegerhorst gewechselt, wo er zwei Jahre später die Ausbildung

zum Luftfahrzeugtechniker abschließen konnte. Seit damals lebe er auch mit einer gemeinsamen Lebensgefährtin in einer eigenen Wohnung.

Befragt zum Vorfall selbst beschreibt er, wie bereits vor dem Fachsenat, dass er am gegenständlichen Tag zwischen 15:00 und 24:00 Uhr Alkohol getrunken habe. Er berichtet wieder von Mixgetränken und Bier. Um ca. 01:00 Uhr sei er dann nach Hause gefahren. Nach ungefähr 10 km Fahrt habe er plötzlich Lichter eines vor ihm fahrenden Autos wahrgenommen und sei dabei auch sofort gegen dieses Fahrzeug geprallt. Er habe nach dem Zum-Stillstand-Kommen der Fahrzeuge mit der Absicherung der Unfallstelle begonnen und auf die vom anderen Lenker gerufene Polizei gewartet. Obwohl er angibt, nicht genau zu wissen, was vorgefallen sei, vermutet er nach wie vor die Hauptschuld beim gegnerischen Unfall lenker. Er sehe aber ein, dass man alkoholisiert immer schuld sei.

Seit dem Führerscheinentzug habe er sein Freizeitverhalten völlig geändert und treffe die Freunde nur mehr zum gemeinsamen Sport. Er sei durch den Vorfall auch daran erinnert worden, wie wichtig seine Partnerschaft für ihn ist. An dieser möchte er nun auch verstärkt arbeiten, indem er mit seiner Partnerin mehr gemeinsame Zeit verbringt. Diese Zeit sei durch den Alkoholverzicht auch qualitativ besser als früher.

Hinsichtlich seines Umgangs mit Stress gibt Herr F. an, früher nicht sehr offen gewesen zu sein, vor allem gegenüber seinen Arbeitskollegen und im Hinblick auf private Belastungen. Er habe durch den Vorfall bemerkt, dass er, wenn es ihm nicht gut gehe, mit seiner Partnerin oder mit Freunden darüber sprechen müsse, und dass der Alkohol auf jeden Fall der falsche Weg gewesen sei. Er habe auch verstanden, dass private Belastungssituationen einen Einfluss auf die Qualität seiner Tätigkeit als Luftfahrzeugtechniker haben. Einen lebenslangen Verzicht auf Alkohol könne er sich aber nicht vorstellen.

Zur Frage der grundsätzlichen Einhaltung von Regeln stellt Herr F. fest, dass dieses Vergehen mit dem Alkohol im Straßenverkehr überhaupt nicht zu ihm passe, da er in seinem Leben gelernt habe, dass die Einhaltung von Regeln sehr wichtig für das Zusammenleben sei und er sie daher auch nach Möglichkeit respektiere. Im Dienst als Luftfahrzeugtechniker gebe es Checklisten und Aufsicht, da sei es zum Beispiel völlig undenkbar, dass man sich nicht an Regeln halte. Bezüglich des Alkoholkonsums glaube er aber, dass es in der Freizeit auch andere nicht so genau nehmen würden.

## 4.2 Eingesetzte Verfahren

Folgende Verfahren werden für die Untersuchung verwendet:

- Zur Prüfung der Hypothese 5 mit speziellen Antworten zur emotionalen Selbstkontrolle und Stabilität: *Verlässlichkeitsbezogener Persönlichkeitstest – Version 3*

(VPT3), ein objektiver mehrdimensionaler Fragebogen zur Erfassung verlässlichkeitsrelevanter Persönlichkeitsmerkmale (Kuratorium für Verkehrssicherheit, 2003).

- Zur Einschätzung der allgemeinen Persönlichkeit und vor allem der Gewissenhaftigkeit: *Big Five Plus One (B5PO)*, ein Verfahren zur Erfassung der Big-Five-Dimensionen plus Empathie (Holoher-Ertl, Kubinger & Menghin, 2003).
- *Alkoholiker-Trenn-Verfahren (ATV)*, ein Verfahren für alkoholauffällige Kraftfahrer (Biehl, 2016), zur Prüfung von Hypothese 3, zur speziellen Beantwortung der Frage, ob die innere Einstellung des Herrn F. einen weiteren Alkoholmissbrauch sehr wahrscheinlich macht.
- Zur Prüfung der Hypothesen 3 und 4: *Stressverarbeitungsfragebogen (SVF-120)*, ein mehrdimensionaler Fragebogen zur Erfassung von Bewältigungs- bzw. Verarbeitungsmaßnahmen in belastenden Situationen (Erdmann & Janke, 2008).
- Zur weiteren Beurteilung der Selbstkontrolle unter Belastung: *Aggressives Verhalten im Straßenverkehr (AVIS)*, ein Verfahren zur verkehrspsychologischen Beurteilung aggressiver Verhaltensweisen in einer Stresssituation (Herzberg & Guthke, 2000).

## 4.3 Ergebnisse der psychologisch-diagnostischen Verfahren

Die Testwerte sind jeweils in Prozenträngen (PR) angegeben. Werte zwischen PR=16 und PR=84 gelten als unauffällig.

### 4.3.1 VPT3

Die Ergebnisse im VPT3 sind in Tabelle 1 zusammengefasst. Herr F. hat in diesem Verfahren die Tendenz, sozial erwünscht zu antworten. Alle anderen erhobenen Werte liegen im unauffälligen Bereich.

Tabelle 1: Ergebnisse von Herrn F. im VPT3

Skala	PR
Selbstsicherheit	61
Emotionale Ansprechbarkeit	31
Soziale Anpassung	84*
Selbstkontrolle	83
Selbstreflexion	66
Offenheit der Selbstbeschreibung	4**

Anmerkungen: \* = 16 % der Vergleichsgruppe beschreiben sich als gleich oder starker angepasst; \*\* = 4 % der Vergleichsgruppe sind gleich wenig oder weniger offen bei der Selbstbeschreibung.

### 4.3.2 B5PO

Herr F. beschreibt sich im B5PO als besonders verträglich und sozial kompetent. Alle anderen Werte (Extraversion, Gewissenhaftigkeit, Emotionale Kontrolle und Offenheit sowie Empathie) befinden sich im unauffälligen Bereich (s. Tab. 2).

Tabelle 2: Ergebnisse von Herrn F. im B5PO

Dimension	PR
Extraversion	68
Verträglichkeit	85
Gewissenhaftigkeit	63
Emotionale Kontrolle	55
Offenheit	54
Empathie	16

### 4.3.3 ATV

Die Ergebnisse von Herrn F. im ATV lassen auf einen sozial erwünschten Antwortstil schließen (s. Tab. 3).

Tabelle 3: Ergebnisse von Herrn F. im ATV

Skala	PR
Alkoholgefährdung	17
Lügenwert	91

### 4.3.4 SVF

Die Ergebnisse im SVF zur Stressverarbeitung können wie folgt zusammengefasst werden: Herr F. gibt an, in Stresssituationen mit dem Bedürfnis nach sozialer Unterstützung (PR=97), mit Situationskontrollversuchen (PR=95), der Suche nach Selbstbestätigung (PR=88), Entspannung (PR=86) und Schuldabwehr (PR=86) zu reagieren. Die Vermeidungstendenz (PR=66) und die Flucht tendenz (PR=31) sind im unauffälligen Bereich.

### 4.3.5 AVIS

Das Ergebnis im AVIS lässt auf eine geringe Offenheit des Untersuchten in der Testsituation schließen (*Soziale Erwünschtheit unter Normbedingungen*: PR=99). Die restlichen Testwerte werden daher nicht interpretiert.

## 5 Interpretation und Beantwortung der Fragestellung

Hinsichtlich der aktuellen Leistungsfähigkeit werden nachfolgend die Ergebnisse aus dem eingeholten militärischen verkehrspsychologischen Gutachten übernommen. Für die Prüfung der Hypothesen zur Ableitung der Zuverlässigkeit werden die Fragebögen unter Beachtung der Exploration interpretiert.

Herr F. hat in der Vergangenheit missbräuchlich Alkohol verwendet und verzichtet zum Untersuchungszeitpunkt völlig auf jeglichen Alkoholkonsum; dies ist derzeit auch nachvollziehbar, da er wesentliche Änderungen im Freizeitverhalten und im Umgang mit der Partnerin beschreiben kann. Er sieht dabei zwar ein, dass er auch in Zukunft Alkohol nicht missbräuchlich verwenden darf, geht aber davon aus, dass er dies auch ohne lebenslange Alkoholkarenz schaffe. Seine Offenheit bei der Beantwortung zweier Fragebögen ist niedrig, sodass diese Tendenz zu sozial erwünschten Antworten auch in den dem restlichen Verfahren berücksichtigt werden muss.

Im privaten Bereich ist zu bedenken, dass Menschen mit einer derart hoch ausgeprägten Giftfestigkeit bei geringen Trinkmengen keine der allgemein üblichen Frühsymptome einer Alkoholisierung (Müdigkeit, Übelkeit und dergleichen) haben und deshalb oft größere Mengen an Alkohol trinken, ohne dies bewusst richtig wahrzunehmen. Die Selbstkontrolle über das Trinkverhalten kann auf diese Weise quasi unabsichtlich verlorengehen, und eine neuerliche Alkoholfahrt würde dadurch wahrscheinlicher werden. Hier ist eine Einstellungsänderung in Richtung auf lebenslangen freiwilligen Verzicht sinnvoll.

*Hypothese 1* (erhöhte Giftfestigkeit) wird bestätigt: Herr F. weist, belegt durch das Erreichen einer Blutalkoholkonzentration von 2.5‰ und dem Verhalten nach dem Unfall, eine erhöhte Giftfestigkeit auf. Diese dürfte durch einen langjährigen problematischen Umgang mit Alkohol sowohl durch die erwähnten größeren Trinkmengen bei geselligen Anlässen und Feiern als auch durch das Entlastungstrinken („habe den Alkohol als Ventil verwendet“) entstanden sein.

*Hypothesen 2 und 3*: Die zwei Hypothesen werden als widerlegt angesehen. Trotz ausgeprägtem Alkoholabusus in der Vergangenheit (hohe Trinkmengen bei Fei-

ern und geselligen Anlässen, die er früher als völlig normal betrachtet hat, und der Autofahrt bzw. dem Verkehrsunfall unter Alkoholbeeinträchtigung), ist derzeit weder aus den vorgelegten Gutachten noch aus der Exploration eine Abhängigkeit mit körperlichen Symptomen ableitbar. Auch hat sich seine private Situation in letzter Zeit verbessert und erste Veränderungen im Umgang mit den Belastungssituationen sind aus dem Stressverarbeitungsfragebogen (unauffällige Flucht- und Vermeidungstendenz) und der Exploration ableitbar.

*Hypothese 4:* Sie kann als widerlegt betrachtet werden. Aus der Exploration ist eine Beruhigung der privaten Belastungen ableitbar. Positiv wird hier auch die Bereitschaft zur vermehrten Kommunikation über Stress und Stressbewältigung mit Menschen in seiner Umgebung (Arbeitskollegen, Partnerin) bewertet.

*Hypothese 5:* Sie ist ebenfalls zu verwerfen. Hinsichtlich seiner Bereitschaft, Regeln einzuhalten, kann festgestellt werden, dass Herr F. im Dienst immer bereit war, sich vorschriftenkonform zu verhalten, und dass dies auch für ihn nachvollziehbar ist. Herr F. war zwar im Umgang mit der Testsituation nur wenig offen, zeigt aber sonst keine Hinweise darauf, dass seine Bereitschaft gering wäre, Regeln einzuhalten.

Der Bedienstete ist derzeit in der Lage, seinen Dienst von Alkohol unbeeinflusst zu halten. Zur Absicherung dieses Zustandes und zur Änderung seiner Einstellung in Richtung einer dauerhaften Alkoholkarenz wird ein weiterer Verzicht auf Alkohol auch in der dienstfreien Zeit angeraten.

Herr F. ist derzeit in der Lage und auch bereit, die für seine Tätigkeit geltenden Vorschriften einzuhalten. Die geringe Offenheit in der Testung war in der Exploration nicht erkennbar und wird daher als Phänomen der Fragebogenuntersuchung interpretiert. Auch eine Anhäufung von Vergehen in der Vergangenheit ist nicht erkennbar.

## 6 Empfehlungen

Der Fachsenat empfiehlt dem Dienstgeber die Wiederausführung der Berechtigung als Militärluftfahrttechniker unter folgenden Auflagen:

- Verzicht auf Alkohol, auch in der dienstfreien Zeit, und zwar für zumindest ein Jahr.
- Bereitschaft, diese Alkoholkarenz auch freiwillig, bei unangemeldeten Überprüfungen in der Dienstzeit, mittels eines Alkomats zu belegen.
- Freiwillige Durchführung von regelmäßigen klinisch-psychologischen/psychotherapeutischen Gesprächen hinsichtlich Stressmanagement und Alkoholgebrauch für zumindest ein Jahr.

## 7 Katamnese

Herr F. unterzieht sich nach der Wiederausführung seiner Berechtigung wie erwartet sowohl den freiwilligen Alkoholkontrollen als auch einer entsprechenden therapeutischen Bearbeitung seiner Sicht über die eigene Lebensgeschichte. Dabei werden auch Entspannungsmethoden für das Stressmanagement im Allgemeinen vermittelt. Die Alkoholkarenz wird von ihm mittlerweile als sinnvoll empfunden.

## Literatur

- Biehl, B. (2016). *Alkoholiker-Trenn-Verfahren (ATV)* [Software und Manual]. Mödling: Schuhfried.
- Erdmann, G. & Janke, W. (2008). *Stressverarbeitungsfragebogen (SVF). Stress, Stressverarbeitung und ihre Erfassung durch ein mehrdimensionales Testsystem* (4., überarb. und erweiterte Aufl.). Göttingen: Hogrefe.
- Herzberg, P.Y. & Guthke, J. (2000). *Verkehrspsychologische Beurteilung aggressiver Verhaltensweisen in einer Stresssituation*. Mödling: Schuhfried.
- Holocher-Ertl, S., Kubinger, K. D. & Menghin, S. (2003). *Big Five Plus One Persönlichkeitsinventar (B5PO)* [Software und Manual]. Mödling: Schuhfried.
- Kuratorium für Verkehrssicherheit. (2003). *Verlässlichkeitsbezogener Persönlichkeitstest - Version 3 (VPT3)* [Software und Manual]. Mödling: Schuhfried.
- World Health Organization/Dilling, H., Mombour, W. & Schmidt, M. H. & Schulte-Markwort, E. (Hrsg.). (2016). *ICD-10. Internationale Klassifikation psychischer Störungen. ICD-10 Kapitel V (F) Diagnostische Kriterien für Forschung und Praxis* (6., überarb. Aufl.). Bern: Hogrefe.