

PRESSEINFORMATION

Die Gesellschaft kritischer Psychologen und Psychologinnen (GkPP) warnt vor Gesetzesänderung im Zuge der 13. FSG-Novelle:

Verkehrskoaching macht AlkolenkerInnen zu Versuchskaninchen

- **Unter dem Motto „neu, innovativ und günstig“ wird eine Mogelpackung verkauft.**
- **Wirksamkeit wissenschaftlich nicht nachgewiesen, ähnliche Modelle international gescheitert.**
- **Auch Personen ohne Erfahrung mit AlkolenkerInnen sollen Maßnahme durchführen.**

Wien, 20. Mai 2009 – Die Arbeit mit alkoholauffälligen LenkerInnen ist seit 1997 ausschließlich PsychologInnen mit umfangreicher Zusatzausbildung (VerkehrspsychologInnen gemäß FSG-GV und FSG-NV) vorbehalten. Laut derzeit gültiger Gesetzeslage wird bei zwei Delikten innerhalb von zwei Jahren in einem Alkoholisierungsbereich von 0,5 bis 0,79 Promille eine Nachschulung nach dem Vormerkssystem im Umfang von sechs Einheiten (zu je 50 min) angeordnet und von VerkehrspsychologInnen durchgeführt. Ab 1,2 Promille bzw. bei zwei Delikten zwischen 0,8 und 1,19 Promille innerhalb von fünf Jahren ist eine Nachschulung im Umfang von 15 Einheiten (zu je 50 min) – von VerkehrspsychologInnen gehalten – zu absolvieren. Die derzeit vorhandene Lücke im Sanktionssystem bei einer Erstauffälligkeit zwischen 0,8 und 1,19 Promille soll nun geschlossen werden, was aus verkehrspsychologischer Sicht begrüßt wird. Es scheint jedoch, dass die Bundesministerin in Bezug auf die anzuordnende Maßnahme schlecht beraten wurde.

Nachschulung – das bewährte Mittel der Wahl

Das Mittel der Wahl – die Nachschulung für alkoholauffällige LenkerInnen im Umfang von 15 Einheiten – welche die Rückfallhäufigkeit bei Alkolenkern zwischen 0,8 und 1,19 Promille nachweislich um 50 % reduziert, wird schlichtweg ignoriert. Verkehrskoaching wird als „neue und innovative“ Maßnahme vorgeschlagen, allerdings ist diese in ähnlicher Form bereits in der Schweiz (fünfjähriger Beobachtungszeitraum) gescheitert. Dass die Inhalte des geplanten Verkehrskoachings (Bewusstmachen von Gefahren und Folgen alkoholisierter Verkehrsteilnahme) nicht wirksam sind, beweisen weitere Studien. „Man sieht für die AlkolenkerInnen mit mindestens achtmal höherer Unfallgefahr somit nicht die wirksamste Maßnahme vor, sondern macht sie zum Versuchskaninchen einer nicht überprüften Maßnahme“ warnt Mag.^a Bettina Schützhofer, Vorsitzende der GkPP-Fachabteilung Verkehrspsychologie.

Wissensdefizite sind für Alkoholfahrten nicht ursächlich

Bereits Studien aus den 1970er Jahren zeigen, dass Wissensdefizite nicht der Grund für Alkohol am Steuer sind. Die Ursachen sind vielmehr Einstellungs- und Verhaltensmängel, welche sich bei LenkerInnen, die mit einer Alkoholisierung zwischen 0,8 und 1,19 Promille am Steuer angetroffen werden, bereits verfestigt haben. Bei Veränderungen von Einstellungen und Verhalten bedarf es keiner Wissensvermittlung, sondern einer gezielten – von speziell dafür ausgebildeten VerkehrspsychologInnen durchgeführten – psychologischen Intervention. Umso bedenklicher erscheint die Idee, auch Personen ohne Erfahrungen mit AlkoholenkerInnen sowie Fachwissen über die Zielgruppe und die Erarbeitung von wirksamen Strategien im Umgang mit Trink-Fahr-Konflikten mit der Durchführung von Verkehrscoachings zu betrauen (laut Presseaussendungen des KfV sind dafür unter anderem SanitäterInnen vorgesehen).

Pseudomaßnahme zum Schleuderpreis auf Kosten der Verkehrssicherheit

Die Maßnahme ist als vermeintlich „günstiges“ (ca. € 100 für drei bis vier Stunden) Angebot gedacht. Eine für diese Zielgruppe sinnvolle, qualitativ hochwertige und nachweislich wirksame Maßnahme ist jedoch weder um diesen Preis, noch in dieser kurzen Zeit umsetzbar. Angesichts des hohen menschlichen Leids und der enormen Kosten, die Alkohol am Steuer jährlich verursachen, stellt sich grundsätzlich die Frage, warum gerade an dieser Stelle gespart werden soll und Verkehrscoaching als Schmalspurvariante die bewährte und hochwirksame Nachschulung ersetzen soll.

Es geht hier nicht darum, die "Pfründe der Verkehrspsychologie" zu sichern, wie uns vorgeworfen wird, sondern es geht um die Faktenlage. Natürlich sind wir VerkehrspsychologInnen, wir sind aber auch WissenschaftlerInnen, und als WissenschaftlerInnen müssen wir darauf hinweisen, dass die wissenschaftliche Faktenlage eindeutig ist. Wenn das anders wäre, würden wir das ebenfalls aufzeigen.

Gesellschaft kritischer Psychologen und Psychologinnen (GkPP)

Die Berufsvertretung „Gesellschaft kritischer Psychologen und Psychologinnen (GkPP)“ mit Hauptsitz in Wien wurde 1985 gegründet und vertritt die Interessen der österreichischen Psychologen und Psychologinnen.

Weitere Informationen:

Gesellschaft kritischer Psychologen und Psychologinnen

Fachabteilung Verkehrspsychologie

Vorstand: Mag.^a Bettina Schützhofer

Kolingasse 9, 1090 Wien

Tel.: 01/3178894 oder 0699/192 482 01

E-Mail: verkehr@gkpp.at