

## PRESSEINFORMATION

Die Gesellschaft kritischer Psychologen und Psychologinnen (GkPP) nimmt abermals zum Verkehrscoaching Stellung

**Wien, 14. Jänner 2010**

**Bundesministerin Doris Bures zieht positive erste Bilanz über das mit 01.09.2009 eingeführte Verkehrscoaching – der Berufsverband erwidert.**

Alkohol im Straßenverkehr zählt zu den wissenschaftlich am besten untersuchten Gebieten. Umso unverständlicher ist für Fachkreise (und dazu zählen nicht nur die Verkehrspsychologen, sondern auch die Fahrschulen (vertreten durch die Wirtschaftskammer) sowie die Autofahrerclubs – vgl. dazu die zahlreichen Stellungnahmen zum Gesetzesentwurf) die Einführung des Verkehrscoachings mit 01.09.2010.

*Verkehrscoaching (zwei Stunden Vortrag durch Sanitäter und zwei Stunden Bewusstseinsbildung durch Psychologen an einem Halbtage) wäre eine tolle Maßnahme in der Primärprävention (bei noch nicht auffällig gewordenen Verkehrsteilnehmern) im Zuge des Führerscheinerwerbs.*

*Als Maßnahme in der Sekundärprävention (bei bereits auffällig gewordenen Verkehrsteilnehmern – noch dazu im Bereich 0,8 bis 1,2 Promille BAK) ist diese jedoch fehl am Platz. Bei bereits auffällig gewordenen Lenkern ist neben Information und Bewusstseinsbildung eine nachhaltige Einstellungs- und Verhaltensänderung notwendig. Dafür benötigt man aber mehr als einen Vormittag oder Nachmittag. Verhaltensänderung geht Verhaltensbeobachtung (das eigene Verhalten ist einem ja nicht immer bewusst!) und –bewertung (professionell begleitet) voraus. Erst danach kann unter Anleitung eines Fachmanns (in diesem Fall eines ausgebildeten Verkehrspsychologen) eine Verhaltensänderung überlegt, ausgeführt und schließlich gefestigt werden. Für solch einen Schritt sind aber mehr als ein Termin mit den Betroffenen notwendig.*

Der Berufsverband steht für Qualität in der psychologischen Arbeit und möchte darauf hinweisen, dass der beste Sanitäter und der beste Psychologe in so kurzer Zeit wie beim Verkehrscoaching vom

Gesetzgeber vorgesehen nichts bewirken können (vgl. dazu das Scheitern einer ähnlichen Schweizer Maßnahme bereits vor zwölf Jahren<sup>1</sup>).

Mag. Schützhofer, Vorsitzende der Fachabteilung Verkehrspsychologie, betont: „Des Weiteren wollen wir darauf hinweisen, dass nach wie vor die einzig wissenschaftlich überprüfte und nachweislich wirksame Maßnahme zur Einstellungs- und Verhaltensänderung die verkehrspsychologische Nachschulung ist. Nur von dieser wissen wir, dass sie eine Halbierung der Rückfallhäufigkeit bewirkt<sup>2</sup>.“

Jedes verkehrspsychologische Nachschulungsinstitut arbeitet nach einem wissenschaftlich evaluierten Konzept.

*Beim Verkehrscoaching gibt es kein Konzept und auch keine wissenschaftliche Wirksamkeitsüberprüfung.* Diese wird vom Gesetzgeber auch gar nicht gefordert. Es ist somit aber auch nicht gewährleistet, dass ein Betroffener im Burgenland dieselbe Qualität bekommt wie ein Betroffener in Vorarlberg.

Die Kürze des Verkehrscoachings und auch das dafür nicht notwendige wissenschaftlich fundierte Konzept würden nahe legen, dass nur speziell ausgebildete Personen diese Maßnahme durchführen dürfen. Dies ist aber weit gefehlt. Man braucht nicht nur kein Konzept für Verkehrscoaching, man braucht auch keine spezielle Ausbildung. Man muss weder in Gruppenführung und Gruppeninterventionstechniken ausgebildet sein, noch braucht man Erfahrung mit alkoholauffälligen Lenkern oder spezielles Wissen über Alkohol und Alkoholmissbrauch.

Wissenschaftlich ebenfalls gut abgesichert und internationaler Standard ist aber, ab einer Alkoholisierung von 0,8 Promille BAK (und zum Verkehrscoaching kommen Alkosünder mit Alkoholisierungen zwischen 0,8 und 1,19 Promille BAK) von nicht mehr gesellschaftlich üblichen Trinkmengen zu sprechen. Auch die Weltgesundheitsorganisation WHO geht bei diesen Alkoholisierungen von Alkoholmissbrauch aus.

Die Frage, die sich uns stellt, lautet somit: Was wird hier gelobt?

Wir hoffen auf eine rasche Korrektur dieser für die Zielgruppe unangemessenen Maßnahme, welche an sich für eine andere Zielgruppe (siehe oben) durchaus innovativ, hilfreich und wirksam sein könnte.

---

1

Mahey, M.C.; Fahrenkrug, H. & Schmid, H. (1997) Wiederholt angetrunkene Fahrzeuglenker im Strafvollzug im Kanton Zürich – Abschlußbericht. Lausanne: Schweizerische Fachstelle für Alkohol und andere Drogenprobleme.  
Schmid, H.; Mahay, M.C. & Fahrenkrug, H. (1997) Wiederholt angetrunkene Fahrzeuglenker im Strafvollzug im Kanton Zürich – Modellversuch zur Verminderung ihrer Rückfallhäufigkeit. In: Driver Improvement 6. Internationaler Workshop. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach, Heft M93.

2

Bartl, G., Aasaaily, J-P, Chatenet, F., Hatakka, M., Keskinen, E. & Willmes-Lenz, G. (2002). EU Project „Andrea“. Analysis of Driver Rehabilitation Programmes. Kuratorium für Verkehrssicherheit, Wien, 1st Edition. 2009: DRUID project: [www.druid-project.eu](http://www.druid-project.eu)

**Rückfragehinweis:**

**Gesellschaft kritischer Psychologen und Psychologinnen (GkPP)**

*Der Berufsverband „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. Bettina Schützhofer

Kolingasse 9, 1090 Wien

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

E-Mail: [verkehr@gkpp.at](mailto:verkehr@gkpp.at)