

Fachabteilung Verkehrspsychologie

Bundesministerin Doris Bures
BM für Verkehr, Innovation und Technologie
Radetzkystraße 3
1030 Wien

Wien, am 4.05.2009

Betrifft: Stellungnahme bezüglich der 13. FSG-Novelle bzw. Änderung der Straßenverkehrsordnung 1960, insbesondere zur Einrichtung und Durchführung von Verkehrscoachings

Sehr geehrte Frau Bundesministerin!

Ich wende mich heute in meiner Funktion als Vorsitzende der Fachabteilung Verkehrspsychologie der Gesellschaft kritischer Psychologen und Psychologinnen an Sie.

Grundsätzlich unterstütze ich eine Veränderung des FSG sowie der STVO. Insbesondere die Ausführungen zum geplanten Verkehrscoaching bereiten mir aus fachlicher und wissenschaftlicher Sicht aber große Sorgen (siehe Erläuterungen zu § 24 Abs. 3 dritter Satz).

Im Fall der erstmaligen Begehung eines Alkoholdeliktes im Bereich von 0,8 bis 1,2 Promille hat die Behörde künftig ein Verkehrscoaching anzuordnen. Dabei sollen die besonderen Gefahren des Lenkens von Kraftfahrzeugen unter Alkoholeinfluss und dessen Folgen bewusst gemacht werden. Die Details betreffend Inhalt und Umfang werden durch die Verordnung festgelegt werden. Die Dauer wird 3 bis 4 Stunden, die Kosten werden ca. 100 Euro betragen.

Gemäß dem neuesten Stand der Wissenschaft¹ werden Alkoholisierungshöhen von 0,8 bis 1,1 Promille BAK (welche schon Spitzenwerte darstellen) nur zu besonderen Trinkanlässen erreicht und bereits hier muss von einem Berausungsmotiv und einer Alkoholgewöhnung ausgegangen werden, welche nur über entsprechend häufiges und normabweichendes Trinken erworben wird.

Zur Veranschaulichung anbei zwei Rechenbeispiele mit der Widmark² – Formel (mit dieser Formel wird auch von den Amtsärzten und bei Gericht gerechnet):

Ein Mann mit 82 kg trinkt (z.B. nach dem Sport) in zwei Stunden vier große Bier (das sind

¹ vgl. u.a. Schubert, W. et al. Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahreignung. Kommentar. Überarbeitete und erweiterte 2. Auflage. Kirschbaum Verlag, Bonn: 2005, S. 131ff

² Quelle: Handbuch Alkohol – Österreich. Zahlen, Daten, Fakten, Trends. (1999). Herausgegeben vom BM für Arbeit, Gesundheit und Soziales.

80 Gramm reiner Alkohol³⁾ und erreicht unter Berücksichtigung des durchschnittlichen Alkoholabbaus 1,11 Promille BAK.

Ein Mann mit 82 kg trinkt (z.B. im Laufe einer Feier) in neun Stunden sieben große Biere (das sind 140 Gramm reiner Alkohol) und erreicht unter Berücksichtigung des durchschnittlichen Alkoholabbaus 1,15 Promille BAK.

Gerne lade ich Entscheidungsträger im Bereich der Verkehrssicherheit zu einem kontrollierten Trinkversuch ein, um zu veranschaulichen, wie viel man trinken kann, um rund 1 Promille BAK zu erreichen.

Laut Weltgesundheitsorganisation WHO liegt die körperliche Alkoholmissbrauchsgrenze bei 60 Gramm reinem Alkohol pro Tag. Beide Herren von unseren Rechenbeispielen haben somit **Alkoholmissbrauch** betrieben. Trotzdem fallen sie – in vorliegendem Gesetzesentwurf – nicht in den reinen Kompetenzbereich der dafür zuständigen Verkehrspsychologen bzw. in die dafür vorgesehene und wissenschaftlich mehrfach – auch international – evaluierte und wirksame Nachschulung gemäß § 2 FSG-NV⁴⁾.

Vielmehr ist in vorliegendem Gesetzesentwurf für diese Personengruppe eine nicht evaluierte und nicht in ihrer Wirksamkeit nachgewiesene Maßnahme vorgesehen (wobei die Wirksamkeit aus fachlicher und wissenschaftlicher Sicht auch nicht ableitbar ist). Sogenannte „Experten-Gespräche“ sind bereits in den 90er Jahren in der Schweiz gescheitert⁵⁾. **Es stellt sich somit die Frage, warum die Fehler der Schweiz in Österreich wiederholt werden sollen?**

In vielen nationalen Studien und zwei EU Projekten wurde die Wirksamkeit von Nachschulungen nachgewiesen (z.B. Andrea – Studie, 2002, DRUID – Studie, 2009). Die DRUID Studie bestätigte die Ergebnisse des Andrea – Projekts. Durch Nachschulungen wird die Rückfallhäufigkeit halbiert, und es kommt zu nachhaltigen Einstellungs- und Verhaltensänderungen. An der DRUID Studie nahmen 12 EU Staaten teil, insgesamt wurden knapp 8000 Fragebögen ausgewertet. Die Nachschulungsteilnehmer bewerteten die Maßnahme positiv, und akzeptierten sie auch. Von den Wirksamkeitsfaktoren wurde insbesondere die Teilnehmer – Kursleiter Beziehung als sehr gut bewertet.

Das wichtigste Element für die Wirksamkeit eines Nachschulungskurses ist der Kursleiter. Er muss ausreichend ausgebildet sein, um eine professionelle Beziehung zum unfreiwillig kommenden Klienten aufbauen können, die für Nachschulungskurse charakteristischen Widerstände erkennen, aufnehmen und bearbeiten können. Veränderungsschritte sind immer von Ängsten und bewussten und unbewussten Widerständen begleitet. Professioneller Beziehungsaufbau ist deshalb wichtig, weil der Klient die Beziehung zum Kursleiter als das stabile und verlässliche Element bei seinen Veränderungsschritten erkennen muss, um Veränderungsschritte wagen zu können.

3 Quelle: Handbuch Alkohol – Österreich. Zahlen, Daten, Fakten, Trends. (1999). Herausgegeben vom BM für Arbeit, Gesundheit und Soziales.

4 Bartl, G., Aasaailly, J-P, Chatenet, F., Hatakka, M., Keskinen, E. & Willmes-Lenz, G. (2002). EUProject „Andrea“. Analysis of Driver Rehabilitation Programmes. Kuratorium für Verkehrssicherheit, Wien, 1st Edition. 2009: Druid project: www.druid-project.eu

5 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.

Wenn der Kursleiter die offenen und verdeckten Widerstände nicht erkennt und nicht professionell bearbeiten kann, bleibt der Kurs auf der (für den Kurserfolg essentiellen) Persönlichkeitsebene unwirksam, verkommt zu reiner Informationsvermittlung auf der Sachebene und verfehlt somit sein Ziel. Die meisten Nachschulungsteilnehmer haben kein Interesse an einer Veränderung. Ohne professionellen (therapeutischen) Beziehungsaufbau kann keine Veränderungsmotivation hergestellt werden.

Wissensdefizite sind für Alkoholfahrten nicht ursächlich

Der Inhalt des vorgeschlagenen Verkehrscoachings wird beschrieben mit: .. *Dabei sollen die besonderen Gefahren des Lenkens von Kraftfahrzeugen unter Alkoholeinfluss und dessen Folgen bewusst gemacht werden.* ... Dies ist aber bereits Aufgabe des Fahrschulunterrichts. Es kann davon ausgegangen werden, dass alle Autofahrer in Österreich wissen, dass Alkohol am Steuer a) verboten und b) gefährlich ist. Über die Folgen von alkoholisierten Straßenverkehrsteilnehmern berichten die Medien täglich. Es kann somit nicht davon ausgegangen werden, dass der Grund für die alkoholisierte Straßenverkehrsteilnahme in der betroffenen Personengruppe aus Wissensdefiziten heraus geschehen ist. Vielmehr ist von Einstellungs- und Verhaltensdefiziten auszugehen, weshalb im Sinne der Verkehrssicherheit für Alkoholisierungen zwischen 0,8 Promille und 1,2 Promille BAK die am besten wirksame Maßnahme die bereits in der FSG-NV verankerte Nachschulung für alkoholauffällige Lenker gemäß § 2 FSG-NV ist.

Dunkelziffer bei Trunkenheitsfahrten hoch

Es muss hier auch berücksichtigt werden, dass die Dunkelziffer bei alkoholisierten Fahrten sehr hoch ist. Studien gehen davon aus, dass auf durchschnittlich eine entdeckte Trunkenheitsfahrt bis zu 400 unentdeckte kommen. Es handelt sich bei entdeckten Alkolenkern somit im Allgemeinen um eine **Personengruppe mit einem bereits verfestigten (gelernten) falschen Einstellungs- und Verhaltensmuster**, welchem in drei bis vier Stunden auch nur schwer begegnet werden kann.

Zusätzlich muss hier die Qualifikation der zur Durchführung der Maßnahme berechtigten Personen genau festgelegt werden.

Rotkreuzmitarbeiter und Fahrlehrer leisten im Bereich der Primärprävention wertvolle und gute Arbeit. Für die für diese Personengruppe notwendige Sekundär- und Tertiärprävention sind sie aber genauso wenig ausgebildet, wie eine OP Schwester dafür ausgebildet ist, eine OP durchzuführen.

Pädagogen vermitteln Wissen unter möglichst optimalen Rahmenbedingungen, bei Alkolenkern geht es aber nicht um Pädagogik (= Wissensvermittlung), sondern um eine Veränderung, die nicht durch Wissenszufuhr erzielt wird, sondern durch psychologisches Handeln und psychologisches Handwerkszeug, ein individuelles Eingehen auf die Motive und Beweggründe des Alkohollenkers.

Wenn man berücksichtigt, dass es sich bei der Personengruppe mit Alkoholisierungen zwischen 0,8 und 1,2 Promille um Personen handelt, welche

- a) im Bereich des Alkoholmissbrauchs liegen
- b) ein mindestens 8 mal höheres Unfallrisiko als nüchterne Autofahrer haben und bei welcher
- c) verfestigte Einstellungsdefizite vorliegen

ist es sehr verwunderlich, dass die Maßnahme im Umfang von 3 bis 4 Stunden nicht mehr als € 100 kosten soll. Angesichts der Tatsache, dass jeder Fahrzeugbesitzer akzeptiert, im

Rahmen einer Fahrzeugreparatur zwischen 70 und 100 Euro für eine qualifizierte Werkstattstunde/Handwerkerstunde auszugeben, stellt sich die Frage, wie qualifizierte und notwendige, der Verkehrssicherheit dienende „Arbeit am Fahrzeuglenker“ um € 20 bis 25 pro Stunde möglich sein soll. Verwaltungsaufwand und notwendige Qualitätssicherung, Weiterbildung und begleitende Wirksamkeitsüberprüfung sollen damit auch abgedeckt sein. Weitere Fragen, die sich aufgrund der Gesetzesnovelle – unabhängig von den eben ausgeführten Einwänden auf dem Gebiet des Verkehrscoachings – aufdrängen:

- a) Welche Qualifikation müssen die zum Verkehrscoaching Berechtigten nachweisen?
- b) Nach welchem wissenschaftlichen Konzept arbeiten sie?
- c) Ist das Konzept evaluiert? Auf dem aktuellen Stand der Wissenschaft?
- d) Wird das Verkehrscoaching selbst evaluiert?
- e) Wer garantiert einen bundesweit einheitlichen Ablauf?
- f) Gibt es eine regelmäßige Fortbildung? Intervision? Supervision?
- g) Wer übernimmt die Qualitätskontrolle?
- h) Wird es wie für die Nachschulung behördlich genehmigte Gruppenräume geben?

Lediglich für in ermächtigten verkehrspsychologischen Instituten arbeitende Verkehrspsychologen sind diese Fragen geklärt und die Kriterien erfüllt. Gegen ein Betrauen von Vertretern von Blaulichtorganisationen und Fahrlehrern mit Maßnahmen für Alkolenker sprechen nicht nur die Ergebnisse aus der Schweiz (siehe Studien weiter oben), sondern auch die Ergebnisse des aktuellen **EU-Projektes Hermes**. Im Rahmen dieses europäischen Projektes wurde erstmalig Coaching im Bereich der Verkehrssicherheitsaus- und Weiterbildung evaluiert. **Die Resultate zeigen eindeutig, dass die Voraussetzungen für den Einsatz bei Alkolenkern bei Coaching nicht gegeben sind**, es kommt nur zu mehr Teilnehmeraktivität auf der Sachebene, aber nicht zu mehr Eigenverantwortlichkeit und persönlicher Vertiefung. Das ist aber genau das Wichtigste in der Arbeit mit Alkolenkern.

Die vorliegende FSG-Novelle verfolgt den Zweck, die Verkehrssicherheit auf Österreichs Straßen zu erhöhen. Österreichische Verkehrsteilnehmer dürfen aber nicht „Versuchskaninchen“ einer Maßnahme werden, die nachweislich nicht wirksam ist – vor allem wenn es nachweislich sehr wirksame Maßnahmen für Alkolenker von hochqualifizierten Personen gibt.

Aufgrund der eben ausgeführten Tatsachen schlagen wir folgendes vor:

Textgegenüberstellung:

Geltende Fassung

§24. (2)...

(3) Bei der Entziehung oder Einschränkung der Lenkerberechtigung kann die Behörde begleitende Maßnahmen (Nachschulung und dgl.) oder die Beibringung eines amtsärztlichen Gutachtens über die gesundheitliche Eignung anordnen. Die Behörde hat unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 3a eine Nachschulung anzuordnen:

1. wenn die Entziehung in der Probezeit (§ 4) erfolgt,
2. wegen einer zweiten in § 7 Abs. 3 Z 4 genannten Übertretung innerhalb von zwei Jahren oder
3. wegen einer Übertretung gemäß § 99 Abs. 1 oder 1a StVO 1960

Im Rahmen des amtsärztlichen Gutachtens kann die Beibringung der erforderlichen fachärztlichen oder einer verkehrspsychologischen Stellungnahme aufgetragen werden. Bei einer Übertretung gemäß § 99 Abs. 1 StVO 1960 ist unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 3a zusätzlich die Beibringung eines von einem Amtsarzt erstellten Gutachtens über die gesundheitliche Eignung gemäß § 8 sowie die Beibringung einer verkehrspsychologischen Stellungnahme anzuordnen.

Wurde eine dieser Anordnungen innerhalb der festgesetzten Frist nicht befolgt oder wurden die zur Erstellung des ärztlichen Gutachtens....

Unser Vorschlag:

§24. (2)...

(3) Bei der Entziehung oder Einschränkung der Lenkerberechtigung kann die Behörde begleitende Maßnahmen (Nachschulung und dgl.) oder die Beibringung eines amtsärztlichen Gutachtens über die gesundheitliche Eignung anordnen. Die Behörde hat unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 3a eine Nachschulung anzuordnen:

1. wenn die Entziehung in der Probezeit (§ 4) erfolgt,
2. wegen einer zweiten in § 7 Abs. 3 Z 4 genannten Übertretung innerhalb von zwei Jahren oder
3. wegen einer Übertretung gemäß § 99 Abs. 1 oder 1a StVO 1960

Im Fall der erstmaligen Begehung eines Alkoholdelikt im Bereich von 0,8 bis 1,2 Promille hat die Behörde künftig eine Nachschulung auszusprechen. Es handelt sich dabei um eine Nachschulung für alkoholauffällige Lenker gemäß § 2 FSG –NV.

Im Rahmen des amtsärztlichen Gutachtens kann die Beibringung der erforderlichen fachärztlichen oder einer verkehrspsychologischen Stellungnahme aufgetragen werden. Bei einer Übertretung gemäß § 99 Abs. 1 StVO 1960 ist unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 3a zusätzlich die Beibringung eines von einem Amtsarzt erstellten Gutachtens über die gesundheitliche Eignung gemäß § 8 sowie die Beibringung einer verkehrspsychologischen Stellungnahme anzuordnen.

Wurde eine dieser Anordnungen innerhalb der festgesetzten Frist nicht befolgt oder wurden die zur Erstellung des ärztlichen Gutachtens....

Sehr geehrte Frau Bundesministerin, für weitere Auskünfte und fachlich-empirische Informationen stehe ich Ihnen gerne unter 0699/19248201 oder verkehr@gkpp.at zur Verfügung. Als berufspolitische Vertreterin der Verkehrspsychologie würde ich mich auch über die Einbeziehung in Diskussionen rund um geplante gesetzliche Maßnahmen im Straßenverkehr freuen.

Mit besten Grüßen

Mag. Bettina Schützhofer e.h.