



An das
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Abteilung IV/ST1
Radetzkystraße 2
1030 Wien

st1@bmvit.gv.at
begutachtungsverfahren@parlinkom.gv.at

Graz, 02.11.2016

Betreff: 18. FSG-Novelle und ABSV (Alkolock)

Sehr geehrter Herr Bundesminister!
Sehr geehrte Damen und Herren!

Ich möchte mich für die Einladung zur Stellungnahme zur geplanten 18. FSG-Novelle sowie zum Verordnungsentwurf bedanken. Die 18. FSG-Novelle beinhaltet einige wichtige Beiträge zur Erhöhung zur Verkehrssicherheit bei jugendlichen FahranfängerInnen.

Sehr positiv zu werten ist die Aufnahme der Risikokompetenz in die Mopedausbildung, die Verlängerung der Probezeit und die Erweiterung des Deliktkataloges für FahranfängerInnen in Bezug auf die Handynutzung. Nachdem die Handynutzung jedoch kein ausschließliches Problem bei jungen LenkerInnen ist, wäre aus verkehrspsychologischer Sicht ebenso die Aufnahme dieses Deliktes ins Vormerkssystem zu empfehlen.

Mit der ABS Verordnung wird eine neue technische Hilfsmaßnahme gesetzlich implementiert. Erfahrungen mit ABS Maßnahmen werden international bereits lange erforscht (für eine Übersicht vgl. z.B. Hauser et al., 2014 oder Nickel & Schubert, 2012 sowie Voas, Tippetts, Bergen, Grosz & Marques, 2016). Aus allen Studien lässt sich ableiten, das Alkointerlock ohne psychologische Begleitung nur so lange wirkt, so lange das Alkointerlockgerät im Auto eingebaut ist.

Ein zentraler Wirkfaktor für einen langfristigen positiven Effekt, der mehrfach wissenschaftlich belegt ist, stellt somit die psychologische Betreuung dar. Die Zeit, in der das Gerät eingebaut ist, muss dazu genützt werden einen verantwortungsvollen Umgang mit dem eigenen Alkoholkonsum zu lernen, damit es nach dem Ausbau des Gerätes nicht wieder zu Trunkenheitsfahrten kommt. Der Qualitätsanspruch an diese psychologische Begleitung sollte dementsprechend hoch sein. In diesem Zusammenhang ist es völlig unverständlich, dass in dem hier vorliegenden ABS

Verordnungsentwurf die Begleitung des ABS Programms von sog. „VerkehrsmentorInnen“ durchgeführt wird, die dafür nur eine 30-stündige (!) Einschulung in technische und psychologische Inhalte erhalten.

In dem vorliegenden Verordnungsentwurf sind die Aufgaben der „VerkehrsmentorInnen“ nach § 3 (2) Z.6 „... eine Sozialanamnese als Grundlage für alle weiteren Mentoringgespräche zu erstellen...“ und § 3 (3) Z. 4, „... eine Beratung über Möglichkeiten im Umgang mit Problemen in anderen Lebensbereichen, die mit dem Alkoholdelikt in Zusammenhang stehen, vorzunehmen...“.

Die Inhalte, die in den Mentoringgesprächen bearbeitet werden sollen, orientieren sich an den internationalen Erfahrungen, wonach eine Begleitung durch PsychologInnen als notwendig für einen langfristigen Erfolg der ABS-Massnahme erachtet wird. Es erscheint jedoch absurd, dass MentorInnen mit ihrer „Qualifikation“ dafür geeignet sein sollen.

„VerkehrsmentorInnen“ gem. ABSV § 11 benötigen keine Basisqualifikation und lediglich 30 Stunden Schulung zum Mentor/zur Mentorin.

Es wird daher dringend empfohlen, als MentorInnen in der ABSV generell KursleiterInnen gem. FSG-NV einzusetzen und diese dafür in technische Kenntnisse im Zusammenhang mit dem Alternativen Bewährungssystem, insbesondere hinsichtlich des Umgangs mit dem Gerät, inklusive dem Auslesen der Daten, sowie in Bezug auf die rechtlichen und administrativen Rahmenbedingungen des Alternativen Bewährungssystems zu schulen.

NachschulungsleiterInnen gem. FSG-NV absolvieren nach einem abgeschlossenen Psychologiestudium zusätzlich 1600 Stunden verkehrspsychologische Praxis, 160 Stunden Ausbildung in der Theorie der Verkehrspsychologie, 160 Stunden Ausbildung in psychologischen Interventionstechniken und eine praktische Einschulung in die Kursmodelle. Zusätzlich sind eine jährliche Weiterbildung, Supervision und Intervention von jeweils mind. 8 Einheiten verpflichtend.

NachschulungsleiterInnen sind somit aus fachlicher Sicht die einzige Berufsgruppe, die für diese Aufgaben als qualifiziert erscheint und entsprechende Erfahrungen in der Einstellungs- und Verhaltensänderung von alkoholauffälligen LenkerInnen nachweisen kann.

Die Entscheidung für MentorInnen ist neben den offensichtlich fachlichen Gründen auch aus organisatorischen Gründen unverständlich, da es in Österreich bereits ein gut funktionierendes Netz an verkehrspsychologischen Instituten mit österreichweiter Infrastruktur gibt.

Die Nachschulungseinrichtungen verfügen über die notwendige Infrastruktur, um die Begleitung und Dokumentation des ABS durchführen zu können, sodass eine Neugründung einer ABS Institution nicht erforderlich ist.

Sowohl die Auferlegung begleitender Maßnahmen als auch das ABS muss den verfassungsgesetzlichen Vorgaben entsprechen. Eine Regelung, die eine

Monopolstellung eines Institutes bevorzugt und nicht alle im gegenständlichen Bereich qualifiziert tätigen Einrichtungen berücksichtigt, widerspräche dem Gleichheitsgebot und, da die Einrichtungen entgeltlich tätig sind, der Erwerbsfreiheit.

Aus wissenschaftlicher Sicht wird empfohlen, die Evaluation des ABS-Versuchs von einer der durchführenden ABS Stelle unabhängigen Organisation durchführen zu lassen.

Mit bestem Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme
und freundlichen Grüßen

Mag. Carola Strobl-Unterweger

Geschäftsführung

FÜHRERSCHEIN. In Guten Händen bei Test und Nachschulung. Strobl-Gfrerer-Strauß GmbH