



Möllwaldplatz 4/4/39
A-1040 Wien

An das
Bundesministerium für Verkehr, Innovation
und Technologie
Radetzkystraße 2
1031 Wien

Wien, am 19. November 2004

Stellungnahme zum Entwurf einer 7. Novelle zum FSG - Vormerksystem

Sehr geehrte Damen und Herren!

Die Sektion Verkehrspsychologie des Berufsverbandes Österreichischer Psychologinnen und Psychologen möchte zum vorliegenden Entwurf einer 7. Novelle des FSG zunächst anmerken, dass das jetzt geplante „Vormerksystem“ einen wesentlichen Fortschritt zum Erstentwurf vom Anfang dieses Jahres darstellt (differenzierterer Deliktkatalog, überschaubares Punktesystem usw.) und damit im Sinne einer Erhöhung der Verkehrssicherheit prinzipiell zu begrüßen ist.

Dennoch enthält die geplante Novelle einige kritische Punkte, zu denen wir wie folgt Stellung nehmen möchten.

zu § 7 Abs. 3 Z. 4:

Die Inbetriebnahme eines Kfz mit offensichtlichen technischen Mängeln stellt aus verkehrspsychologischer Sicht ein besonders gravierendes Delikt dar, weil es als "Vorsatzdelikt" gewertet werden muss. Der Lenker nimmt das Kfz in vollem Bewusstsein einer Normverletzung in Betrieb. Die Entscheidung für das Fehlverhalten liegt schon vor der Fahrt und beinhaltet auch ein hohes Gewöhnungspotenzial (jede Fahrt mit diesem Fahrzeug stellt eine Normverletzung dar). Die Problematik dieser Lenkergruppe zeigt auch eine Spezialauswertung des deutschen Verkehrszentralregisters (Barthelmess, 1990), wonach Lenker, die sich nicht um den Zustand ihres Fahrzeugs kümmern, besonders häufig mit einer Vielzahl anderer Eintragungen belastet sind. Sie sind es offenbar gewöhnt, sich über Verkehrsregeln hinwegzusetzen, und stellen damit einen Prototyp eines Hochrisikolenkers dar. **Das Lenken von Fahrzeugen in schlechtem technischen Zustand sollte daher als Entzugsdelikt beibehalten werden.**

zu § 7 Abs. 3 Z. 15:

Bei weiteren Eintragungen im Vormerksystem trotz der erfolgten Teilnahme an einer besonderen Maßnahme gemäß § 30b ist ein Entzug der Lenkberechtigung wegen mangelnder Verkehrszuverlässigkeit vorgesehen. Bei dieser Gruppe der Rückfalltäter ist allerdings zu befürchten, dass der LB-Entzug allein zu keinem entscheidenden Sinneswandel führen wird. Dies zeigen u.a. die umfangreichen Erfahrungen aus früheren

Jahren, als bei alkoholauffälligen Lenkern LB-Entzug und Verwaltungsstrafe noch die einzigen Konsequenzen waren und dabei sehr hohe Rückfallquoten beobachtet werden mussten. Es sollte daher bei **Rückfalltätern** unbedingt **vor der Wiedererteilung der LB** eine **verkehrspsychologische Untersuchung** vorgeschrieben werden. Darin kann dann geprüft werden, ob eine entscheidende Veränderung in Einstellung und Verhalten erkennbar ist, oder ob zusätzliche Maßnahmen zu Wiederherstellung der Fahreignung gesetzt werden müssen.

zu § 30a Abs. 1:

Das Vormerkssystem enthält Delikte höchst unterschiedlichen Gefährdungspotenzials. Es wäre daher zu überlegen, eine **Gewichtung** vorzunehmen (Leitlinien könnten der vorhandene Strafgedkatalog oder das deutsche Punktesystem sein) und besondere Maßnahmen nach 30b vom Erreichen einer bestimmten Punktezahl abhängig zu machen.

zu § 30a Abs. 2:

Der Deliktatalog des Vormerksystems weist eine **gravierende Lücke** auf: das Problem **überhöhter Geschwindigkeiten** im Straßenverkehr. Diese Delikte sind in den Statistiken des BMI seit Jahren eindeutig die Hauptursache bei tödlichen Verkehrsunfällen (über ein Drittel aller tödlichen Unfälle ist auf nicht angepasste Geschwindigkeit zurückzuführen - die zweitwichtigste Ursache (Vorrangverletzungen) überspringt nur knapp die 10%-Grenze!). Diese Lücke wird auch dadurch nicht geschlossen, dass der vorliegende Entwurf bei zwei extremen Geschwindigkeitsdelikten (mehr als 40 km/h innerorts oder mehr als 50 km/h außerorts) innerhalb von zwei Jahren eine zwingende Nachschulung (die prinzipiell sehr zu begrüßen ist) vorsieht.

Will man mit dem Vormerkssystem ernsthaft etwas gegen die Ursache Nr. 1 bei tödlichen Verkehrsunfällen tun, so sollten zumindest **gravierende Verletzungen des Tempolimits** (mehr als **20 km/h innerorts** oder mehr als **30 km/h außerorts**) eine **Vormerkung** nach sich ziehen. Dadurch würden Delikte berücksichtigt werden, deren Gefährdungspotenzial deutlich über dem anderer im Katalog schon enthaltener Delikte liegt.

zu § 30b Abs. 3:

Als **besondere Maßnahmen** sollten (aus Gründen der Verkehrssicherheit, aber auch des Konsumentenschutzes) prinzipiell nur solche gelten, die in einem **schlüssigen Zusammenhang zu den gesetzten Delikten** stehen und deren **Wirksamkeit durch Evaluationsstudien belegt** ist. Beide Forderungen werden gegenwärtig weder von den im Entwurf genannten "Perfektionsfahrten" und dem "Fahrsicherheitstraining" noch von den "Unterweisungen in lebensrettenden Sofortmaßnahmen" erfüllt.

Für alle drei Maßnahmen fehlt der Nachweis der Wirksamkeit bei Risikolenkern. Das „Fahrsicherheitstraining“ z.B. bringt internationalen Erkenntnissen zufolge keine Besserung im Verhalten und den vorgeschalteten Einstellungen, sondern bedeutet eine "verfeinerte Vermittlung von Fahrfertigkeiten" - hauptsächlich beim Handling und der Fahrzeugführung. Mehrere Studien haben sogar gezeigt, dass dies einen Anstieg von riskanten Verhaltensweisen zur Folge haben kann (vgl. z.B. Siegrist & Ramseier 1992; neuere Ergebnisse siehe <http://www.bfu.ch/forschung/ergebnisse/index.htm#Forschungsergebnisse%20Strassenverkehr>). Der Trainierte glaubt sich im Besitz höhere Fahrfertigkeiten und beginnt damit erst recht, sich gefährliche Situationen auszusuchen, zu deren Bewältigung er/sie sich nun fähig fühlt ("It is will, not skill, that is the problem").

Im Gegensatz dazu liegen zur Effizienz psychologischer Rehabilitationsmaßnahmen seit vielen Jahren umfangreiche und überzeugende Daten vor (vgl. dazu z.B. das EU-Projekt ANDREA). Hier wird in Form eines Einstellungs- und Verhaltenstrainings das hinter dem Fehlverhalten liegende Bedingungsgefüge aufgearbeitet und konkrete Strategien zur Vermeidung weiterer Delikte entwickelt.

Weiters ist nicht erkennbar, bei welchen Delikten die drei oben genannten Maßnahmen überhaupt sinnvollerweise zum Einsatz kommen sollten. Welche Wirkung soll z.B. eine Perfektionsfahrt oder ein Fahrsicherheitstraining auf Lenker haben, die Alkoholdelikte oder Rotlichtverletzungen setzen, den Pannestreifen einer Autobahn befahren oder mit technisch mangelhaften Fahrzeugen unterwegs sind?

zu § 31 Abs. 3:

Bei **Mopedlenkern** unter 16 Jahren ist es seit dem Wegfall des verkehrspsychologischen Screenings (Ende 2002) zu einem **massiven Anstieg der Verkehrsunfälle** gekommen (2003: 663 gegenüber 2002: 232 !). Der im vorliegenden Entwurf vorgesehene Ersatz der Bestätigung der Schule oder des Arbeitgebers durch eine 8-stündige praktische Schulung beseitigt zwar vielleicht gewisse "Unzufriedenheiten", geht aber am Kernproblem der mangelnden Verkehrssicherheit vorbei. Die Erfahrungen aus den verkehrspsychologischen Screenings haben gezeigt, dass im Durchschnitt rund 20% der Antragsteller unter 16 Jahren aufgrund von Reifedefiziten ungeeignet zum Lenken von Mopeds sind. Hauptgründe waren hier u.a. deutlich erhöhte jugendliche Unbekümmertheit mit mangelnden Sicherheits- und Verantwortungsbewusstsein, erhöhte Risikobereitschaft usw. Diese Defizite sind durch eine praktische Schulung (die sich ja schwerpunktmäßig dem Handling des Fahrzeugs widmet) nicht zu kompensieren. Es ist daher dringend die **Wiedereinführung** des **verkehrspsychologischen Screenings** für Mopedlenker unter 16 Jahren anzuraten.

Gegen die übrigen Bestimmungen des vorliegenden Entwurfes liegen seitens des Berufsverbandes keine wesentlichen Einwände vor.

Mit freundlichen Grüßen

Berufsverband Österreichischer Psychologinnen und Psychologen (BÖP)
Vorstand der Sektion Verkehrspsychologie

Dr. Birgit Bukasa Dr. Christine Chaloupka Dr. Rainer Christ
Dr. Michael Hutter Dr. Ralf Risser