



Alles-Führerschein.at GmbH
Taborstrasse 39/3
1020 Wien

An
Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Stellungnahme bezüglich der 13. FSG-Novelle bzw. Änderung der Straßenverkehrsordnung 1960, insbesondere zur Einrichtung und Durchführung des so genannten Verkehrscoachings

Grundsätzlich werden Initiativen zur Hebung der Verkehrssicherheit begrüßt.

Beim vorgeschlagenen so genannten Verkehrscoaching (§ 24 Abs. 3) für Alkolenker zwischen 0,8 und 1,2 Promille sind allerdings fachliche Widersprüchlichkeiten zu klären, damit nicht von den Parlamentariern ein Gesetz beschlossen wird, welches eine nicht existierende Maßnahme beinhaltet. Dies ist umso widersprüchlicher als im § 26 Abs. 6 der Textgegenüberstellung sogar gefordert wird, dass dieses Verkehrscoaching dem „Stand der Wissenschaft“ zu entsprechen hat. Darüber hinaus wird im Vorblatt ausgeführt, dass diese Novelle keine Auswirkungen auf den innerbehördlichen Verwaltungsablauf und auf Betriebe hätte, was zu bezweifeln ist.

Diese geforderten Rahmenbedingungen können nur erfüllt werden, wenn mit dem Verkehrscoaching jene Verkehrspsychologen gemäß FSG-NV betraut werden, die schon bisher nachweislich das Rückfallrisiko von Alkolenkern im fraglichen Promillebereich zwischen 0,8 und 1,2 Promille halbieren (!) konnten.

Die verkehrspsychologische Nachschulung führt gerade bei Lenkern mit Alkoholisierungen zwischen 0,8 und 1,2 Promille zu einer Halbierung des Rückfallrisikos: 40,9% Rückfälle in der Kontrollgruppe gegenüber nur 19,4% Rückfälle in der Versuchsgruppe mit verkehrspsychologischer Nachschulung.

Siehe Seite 142 in Schützenhöfer, A & Krainz, D: Auswirkungen von Driver Improvement-Maßnahmen auf die Legalbewährung. Zeitschrift für Verkehrsrecht, 4/1999.

In einer Deutschen Evaluationsstudie wurde nachgewiesen, dass Lenker mit Alkoholisierungen unter 1,1 Promille die geringsten Rückfallquoten nach dem Besuch von verkehrspsychologischen Nachschulungen aufwiesen: nur 11,8%. (Lenker über 1,1 Promille: nur 15% - Lenker der Vergleichsgruppe ohne verkehrspsychologischer Nachschulung hingegen: 31,5%).

Siehe Seite 272 in Jacobshagen, W.: Nachschulkurse für alkoholauffällige Fahranfänger nach dem Modell NAFA in Deutschland: Klientel, Kursdurchführung, Wirksamkeit und Akzeptanz. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Mensch und Sicherheit, Heft M 93, 1998.

Da auch öffentlich vorgeschlagen wurde, diese Aufgabe in die Hände von völlig Unerfahrenen zu geben, z.B. Rettungssanitäter etc. erscheint es fragwürdig, warum diesbezüglich nicht vor dem Gesetzesbeschluss offen kommuniziert wird. Es bleibt der Eindruck, dass hier aus anderen als aus Sicherheitsinteressen gehandelt wird. Entweder hat man noch keine dem Stand der Wissenschaft entsprechende Maßnahme ausgearbeitet oder man möchte nach dem parlamentarischen Beschluss eine nicht dem Stand der Wissenschaft entsprechende Maßnahme sozusagen über die Hintertür hineinreklamieren. In beiden Fällen entsteht der Eindruck, dass dieser Gesetzesvorschlag in dieser Form noch nicht abstimmungsreif ist.

Umso bedenklicher ist, dass die bereits öffentlich angedachte Maßnahme, Information und Aufklärung über die Unfallfolgen und die Gesetzeslage, durch z.B. Rettungssanitäter usw. gemäß dem Stand der Wissenschaft wirkungslos sein wird. In einer Schweizer Studie mit fünfjährigem Beobachtungszeitraum wurde bewiesen, dass derartige Aufklärungs- und Informationsveranstaltungen mit medizinisch-juristischen Inhalten keinen Rückfall reduzierenden Effekt gegenüber einer Kontrollgruppe ohne Kurs aufwiesen¹. Wenn man diesen Fehler in Österreich wiederholt, muss man sich zu Recht den Vorwurf der Geldmacherei bei Autofahrer gefallen lassen. Ob ein Autofahrer an so einem Kurs teilnimmt oder nicht ist demnach für die Rückfallgefahr völlig bedeutungslos. Ein derartiger Kurs wäre somit nur für jene Personen von Bedeutung, die daran verdienen.

Auch führende österreichische Primärärzte berichten von der Wirkungslosigkeit, wenn man Personen durch die Unfallchirurgie führt. Es kommt zur Abwehr, statt zur persönlichen Betroffenheit – nach dem Motto: „Mir passiert das ja nicht“.

Von öffentlichem Interesse ist hier weiters der sich daraus ergebende Arbeitsmehraufwand für den Behördenapparat. Neue Richtlinien einer Verkehrscoaching-Verordnung müssten nicht nur erstellt, sondern deren Einhaltung auch kontrolliert werden. Es müssten die Verwaltungsbehörden nun Ermächtigungen von „Coaching-Stellen“, von Coach-Mitarbeitern, Qualitätsstandards, Anforderungen an Räumlichkeiten und Institutionen bis hin zum Vorhandensein von Alkomaten etc. überprüfen, obwohl all das bereits im Rahmen der verkehrspsychologischen Nachschulungsstellen seit Jahren funktioniert und in der Führerscheingesetz-Nachschulungsverordnung definiert ist.

Auch die verkehrspsychologische Nachschulung wurde zuerst in den 1980er Jahren wissenschaftlich evaluiert und erst danach gesetzlich eingeführt (siehe z.B. den Überblick in der Tabelle auf Seite 29 des EU-Projektes „Andrea“ - Analysis of driver rehabilitation programmes²)... Selbige Vorgehensweise wäre für jede neue Maßnahme zu fordern. Coaching ist ein derzeit nicht gesetzlich definierter Begriff. Er hält häufig als Modewort her.

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. Und **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., Aassailly, J-P; Chatenet, F.; Hatakka, M.; Keskinen, E.; Willmes-Lenz, G.:** EU-Project „Andrea“. Analysis of Driver Rehabilitation Programmes., Kuratorium für Verkehrssicherheit, Wien, 1st Edition 2002, 403 S.

Aber: Wer ein neues Medikament einführt und es gegen ein bewährtes Medikament ersetzen möchte, muss auch zuerst dessen Wirksamkeit nachweisen – außer er handelt verantwortungslos.

Spezifikum Alkoholdelikt

Das Unfallrisiko ist bei 0,8 Promille bereits 5-mal so hoch wie bei nüchternen Fahrern und bei 1,2 Promille bereits 12-mal so hoch. Es handelt sich also um kein Bagatelldelikt, bei dem man die Qualität der Maßnahme vernachlässigen kann.

Das Alkoholdelikt im Straßenverkehr unterscheidet sich grundsätzlich von allen anderen Delikten. Es ist das einzige Delikt, welches bereits bei Fahrtantritt vorsätzlich und bewusst begangen wird.

Die zugrunde liegenden Ursachen liegen im Gegensatz zu allen anderen Verkehrsdelikten ausschließlich in der Persönlichkeitsstruktur des betreffenden Fahrers. Es mangelt nicht an Wissen. Ein Alkolenker braucht daher keine Coaching-Beratung. Wenn der Alkolenker schon an einer Maßnahme teilnehmen muss, dann soll sie ihm zumindest etwas für seine Lebensbereiche bringen. Dieses Delikt wird einerseits wegen falscher persönlicher Einstellungen und andererseits wegen einer Diskrepanz zwischen der eigenen – vielleicht sogar positiven – Einstellung und dem tatsächlichen Verhalten begangen, nach dem Motto, der Geist ist willig, aber das Fleisch ist schwach. Es ist daher zu fordern, dass Programme dem Stand der Wissenschaft entsprechend einstellungs- und verhaltensändernd wirken müssen. Die österreichischen Autofahrer dürfen nicht zu Versuchskaninchen irgendwelcher Lobbys werden.

Um an einer Maßnahme unfreiwillig teilnehmende Menschen mit Rauschdelikten effizient behandeln zu können muss der Behandelnde über fachlich fundierte Kenntnisse des gesamten Formenkreises von Rausch- und Suchtverhalten verfügen, um das jeweils richtige Stadium diagnostizieren zu können. Ohne Diagnose ist jede Maßnahme, die im Persönlichkeitsbereich wirksam werden soll zwecklos. Weiters muss man über Kompetenzen bezüglich des Formenkreises der Co-Abhängigkeit verfügen, da es sonst zu einer Verbrüderung zwischen dem unfreiwilligen Teilnehmer und dem überforderten „Verkehrs-Coach“ kommt. Man arrangiert sich. Dies birgt die Gefahr, dass der Alkolenker keine ernstzunehmenden Konsequenzen spürt, was sich auf das Rückfallrisiko erhöhend auswirken kann.

Bei Teilnehmern an verkehrspsychologischen Nachschulungen wurden auch die Trinkgewohnheiten der Teilnehmer reduziert, beim genannten Modell des „Aufklärungs- und Informations-Kurses“ zeigten sich hingegen nicht einmal hier Veränderungen gegenüber der Kontrollgruppe. Die Verkehrspsychologische Nachschulung hat sogar in diesem Sekundärbereich einen positiven Effekt auf das Gesundheitssystem und die Autofahrer.

Weiters sei auch noch darauf verwiesen, dass Aufklärung und Informationsvermittlung über Unfallfolgen und juristische Belange ohnedies nicht jenem Begriff von Coaching entspricht, der von etablierten Wirtschaftscoaches definiert wurde. Coaching heißt Führen durch Fragen, nicht durch Zeigen und Erklären etc. Es ist anzunehmen, dass etablierte Coaching Organisationen auf ein derartig eigentümliches Gesetz bzw. eine spätere Verordnung zu Recht mit Unmut oder Protest reagieren würden.

Nicht zuletzt sei erwähnt, dass derzeit das offizielle EU-Projekt „HERMES“ zur Erforschung der Coaching-Methode in der Fahraus- und Weiterbildung läuft:

http://ec.europa.eu/transport/road_safety/projects/doc/hermes.pdf

Die Ergebnisse der ersten Evaluationen sind im Interimreport publiziert und zeigen klar, dass man Coaching in der Fahrausbildung anwenden kann und soll, dass jedoch Coaching ungeeignet für die Einstellungs- und Verhaltensänderung bei Lenkern nach Delikten ist.

Gegenüberstellung der Faktenlage

In der folgenden tabellarischen Gegenüberstellung der Faktenlage wird aufgezeigt, dass es kein Pro-Argument für ein Verkehrscoaching durch Mitarbeiter von Blaulichtorganisationen und ähnlichem Personal gegenüber dem etablierten verkehrspsychologischen Nachschulungspersonal gibt:

	Verkehrspsychologische Maßnahme	So genanntes Verkehrscoaching
Evaluation der Wirksamkeit	Nachweislich <u>wirksam</u> : Halbierung des Rückfallrisikos bei 0,8-1,2 Promille	Nachweislich <u>wirkungslos</u> : Kein Effekt auf Rückfallrisiko
Personal	Ausreichend ausgebildetes und erfahrenes Personal Österreichweit vor Ort vorhanden	Kein erfahrenes bzw. ausgebildetes Personal vorhanden
Verwaltungsmehraufwand	Keiner, da mit FSG-NV ein bestehendes System vorhanden ist	Erheblicher Mehraufwand: neue Verordnung, Ermächtigungen und Kontrollen der weiteren Berufsgruppen durch Behörden
Qualitätskontrolle	Aus- und Weiterbildung ist strikt geregelt	Keine Regelung bzw. Erfahrung vorhanden
Umsetzbarkeit Österreichweit	Sofort umsetzbar	Keinerlei Erfahrungswerte, daher zumindest Anlaufprobleme zu erwarten
Akzeptanz in Bevölkerung	Seit Jahren gegeben (Nachschulungskurse werden von der Mehrheit der Teilnehmer als nützlich bewertet)	Keine Erfahrungen
Systemkonformität	gegeben	Nicht gegeben, da Nachschulung ab 0,1Promille bei Probeführerschein, ab 0,5 Promille bei Vormerkdelikt und ab 1,2 allgemein – und plötzlich dazwischen ein „Verkehrscoaching“ ???
Preis-Leistungs-Verhältnis	Die geforderten € 100,-- für ca. 3 Stunden entsprechen aliquot dem Gruppen- Nachschulungspreis	Keine Erfahrungen, welche Leistung für die geforderten € 100,-- erbracht werden kann

Ein Gesetzesbeschluss sollte insbesondere in diesem Fall erst dann erfolgen, wenn geklärt ist, was überhaupt beschlossen werden soll. Dies ist nach der derzeitigen Lage nicht gegeben. Eine spätere Verordnung müsste eine Maßnahme beinhalten, die dem Stand der Wissenschaft

gerecht ist. Es sollte bei der parlamentarischen Abstimmung jedenfalls klar dargestellt werden, welche Maßnahme exakt beschlossen werden soll – das Kunstwort Verkehrscoaching klingt zwar sehr gefällig, bei genauerer Betrachtung stellt sich aber heraus, dass es sich nach dem derzeitigen Stand der Wissenschaft um eine völlig wirkungslose Maßnahme für Alkolenker handelt.

Äußerst fragwürdig und befremdlich ist, dass sich die öffentlich angesprochenen Blaulichtorganisationen noch überhaupt nicht zu Wort gemeldet haben. Entweder wissen sie selbst nichts von ihrem „Glück“, haben keine Umsetzungsidee, halten sich aus taktischen Gründen bedeckt oder es steckt überhaupt völlige Planlosigkeit hinter dieser Gesetzesstelle.

An Groteske nicht zu überbieten sind bereits getätigte Äußerungen in diesem Zusammenhang, wonach man einfach mal etwas Neues probieren möchte. Die psychologische Nachschulung wurde nicht als Modeströmung, sondern wegen deren nachgewiesener Wirksamkeit eingeführt. Die österreichischen Autofahrer dürfen nicht als Versuchskaninchen irgendwelcher Lobbys missbraucht werden.

Lösungsvorschlag:

Die seriöse Lösung ist denkbar einfach: Optimal wäre es den Begriff Verkehrscoaching im Gesetz in „Einstellungs- und Verhaltenstraining“ zu ändern. Wenn man den Begriff beibehalten möchte, sollte man formulieren, dass das „Verkehrscoaching“ einstellungs- und verhaltensändernd sein soll. Die Durchführung soll gemäß FSG-NV durch Verkehrspsychologen mit den evaluierten verkehrspsychologischen Methoden erfolgen.

Sonstige Details siehe auch Stellungnahme des verkehrspsychologischen Koordinationsausschusses.

Dr. Gregor Bartl
Geschäftsführer
alles-führerschein.at GmbH

Wien, 18. Mai 2009