



SERVICESTELLE

2500 Baden

Kaiser Franz Josef Ring 21

Tel: 02252/84 897

e-mail: infar.schrank@aon.at

An das

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT)

Radetzkystraße 2

1030 Wien

per Mail an:

st1@bmvit.gv.at

begutachtungsverfahren@parlinkom.gv.at

Wien, am 2.11.2016

GZ. BMVIT-170.706/0011-IV/ST1/2015

Betreff: Stellungnahme zum Entwurf einer 18. FSG-Novelle und ABSV

Sehr geehrter Herr Bundesminister,
sehr geehrte Damen und Herren!

Herzlichen Dank für die Einladung zur Stellungnahme zu den oben angeführten Entwürfen.

Wir möchten uns hiermit zu einigen Punkten aus verkehrspsychologischer Sicht fachlich relevanten Aspekten äußern:

- a) INFAR begrüßt die Verlängerung der Probezeit und die Erweiterung des Deliktataloges für FahranfängerInnen um die **Handynutzung**. Da die Handynutzung jedoch **kein ausschließliches Problem bei FahranfängerInnen** ist, jene sogar von ihrer Verkehrsumwelt das „Vorbild“ der Erwachsenen vorgeführt bekommen und es nachahmen, wäre fachlich ebenso die Aufnahme ins Vormerksystem und den entsprechenden Deliktatalog zu empfehlen.
- b) Aus verkehrspsychologischer Sicht ebenfalls positiv zu werten ist die Aufnahme der Risikokompetenz bei der Mopedausbildung. Um dem drastischen Anstieg der Unfallzahlen, insbesondere bei den 15-jährigen MopedlenkerInnen, **nachhaltig entgegenwirken zu können, wird jedoch die Wiedereinführung der sogenannten „Mopeduntersuchung“** (verkürzte Form einer verkehrspsychologischen Untersuchung) als notwendig erachtet. Bis 2002 war die Mopeduntersuchung bei 15jährigen MopedlenkerInnen vorgeschrieben, und es wurde auch eine Bedarfsprüfung durchgeführt. 2002 gab es 232 Unfälle mit 15jährigen MopedlenkerInnen. Vier Jahre nach dem Wegfall der Untersuchung, 2006, waren es bereits 1.378 (FORUM GESUNDHEIT, Mai 2007). 2013 verletzten sich laut Statistik Austria insgesamt 2.722 - MopedlenkerInnen und MitfahrerInnen im Alter von 15-16 Jahren im Straßenverkehr. Bereits zu dieser Zeit wurde

daher die Wiedereinführung der sogenannten „Mopeduntersuchung“ gefordert, um bei den 15jährigen AntragstellerInnen auf Erwerb einer Lenkberechtigung der Klasse AM **vorweg** die Eignungsvoraussetzungen zu überprüfen und etwaige **Reifungsmängel u.a. fehlende Einsicht in die Verantwortlichkeiten sich selbst und anderen VerkehrsteilnehmerInnen gegenüber** erkennen zu können. Risikokompetenz ist nicht in wenigen Stunden Fahrschulunterricht zu erlernen.

- c) Die ABSV sieht die Neuschaffung einer einzigen ABS Einrichtung vor. Bereits seit Jahrzehnten werden Lenkernachschulungen in ganz Österreich von mehreren etablierten Nachschulungsinstituten erfolgreich in Kooperation mit den Behörden durchgeführt und es liegen entsprechende **Kommunikationsstrukturen** vor. Diese Institute verfügen über eine **ausreichende Anzahl an KursleiterInnen** gem. FSG-NV. Die KursleiterInnen verfügen aufgrund ihres **Psychologiestudiums** und der **darauf aufbauenden postgraduellen Weiterbildung im Bereich der Verkehrspsychologie über umfassende Kompetenz** im Bereich von Einstellungs- und Verhaltensänderungen bei verkehrs- oder alkoholauffälligen LenkerInnen und allen damit zusammenhängenden speziellen Erfordernissen. Aktuelle Studien zeigen, dass bei Maßnahmen mit **Alkoholwegfahrsperren eine psychologische Betreuung unabdingbar** ist, um eine nachhaltige Verhaltensänderung induzieren zu können (vgl. z.B. Übersichtswerke von Hauser et al., 2014 oder Nickel & Schubert, 2012). Es wird daher **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.

Der Qualifikationsunterschied der beiden genannten Berufsgruppen ist wie in Tabelle 1 veranschaulicht eklatant.

Tabelle 1: Gegenüberstellung der Befähigungsnachweise von KursleiterInnen gem. FSG-NV und den geplanten MentorInnen.

Voraussetzungen Kursleiter gem. FSG-NV § 7	Mentoren gem. ABSV § 11
Abgeschlossenes Psychologiestudium	Keinerlei Basisqualifikation
1600 Stunden verkehrspsychologische Praxis	30 Stunden Schulung zum Mentor (technische Kenntnisse im Zusammenhang mit dem Alternativen Bewährungssystem, insbesondere betreffend den Umgang mit dem Gerät inklusive dem Auslesen der Daten, rechtliche und administrative Rahmenbedingungen des Alternativen Bewährungssystems, Gesprächsführung, Grundlagen zur Verhaltensänderung)
160 Stunden Theorie der Verkehrspsychologie	
160 Stunden psych. Interventionstechniken	
Praktische Einschulung in die Kursmodelle	
Jährliche Weiterbildung, Supervision und Intervention von jeweils mind. 8 Einheiten	
Dies inkludiert eine intensive theoretische und praktische Auseinandersetzung im Bereich Gesprächsführung und Verhaltensänderung!	

Fachlich ist zu betonen, dass Gesprächsführung und Grundlagen zur Verhaltensänderung, im speziellen nach **§ 3 (2) Z.6, nach dem „... eine Sozialanamnese als Grundlage für alle weiteren Mentoringgespräche zu erstellen...“** und **§ 3 (3) Z. 4, nach dem „... eine Beratung über Möglichkeiten im Umgang mit Problemen in anderen Lebensbereichen, die mit dem Alkoholdelikt in Zusammenhang stehen, vorzunehmen ist“**, in diesem Kontext streng genommen (gesundheits-)psychologische Inhalte und Tätigkeiten sind, welche so im Sinne des Psychologengesetzes dieser Berufsgruppe vorbehalten sind.

Die **Nachschuleinrichtungen verfügen über die notwendige Infrastruktur**, um die Begleitung und Dokumentation des ABS durchführen zu können, sodass eine Neugründung einer ABS Institution nicht erforderlich ist. Die Nachschulungsinstitute können selbst die Durchführung und Abwicklung der weiterführenden Rehabilitationsmaßnahme ABS übernehmen. Als (Kommunikations-) Schnittstelle bei der Evaluierung könnten der BÖP oder der VK fungieren. Das geplante Monopol mit der Schaffung einer ABS Stelle für die Bereitstellung der Alkoholinterlocks ist nicht notwendig und im Sinne des Wettbewerbs auch nicht nachvollziehbar.

Für die **Evaluierung der Maßnahme** müsste eine externe Stelle vorgesehen werden. Aus wissenschaftlicher Sicht kann die Durchführung der Maßnahme und deren Evaluierung **nicht von ein und derselben Stelle** erfolgen – dies entspricht nicht dem Stand des Wissens betreffend Durchführung von wissenschaftlichen Studien.

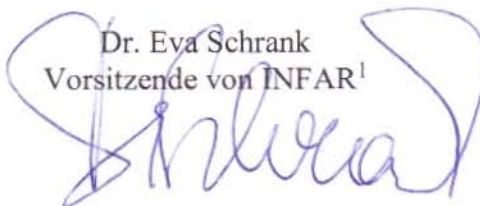
Die in der **WFA kalkulierten Kosten für die Miete derartiger Geräte liegen bei einem Jahr deutlich über dem Anschaffungspreis** (z.B. das Dräger Interlock 7000 bereits ab 1.677,90 € inkl. MwSt/ Weinhöppel GmbH). Es ist daher nicht nachvollziehbar, warum ein Teilnehmer/eine Teilnehmerin an einer derartigen Maßnahme nicht selbst das Gerät erwerben könnte (und es bleibt nach Ablauf des ABS im Besitz des Lenkers oder der Lenkerin).

Gem. § 5 (2) ist bei Verstößen gem. § 5 (1) „... dem ABS-Teilnehmer die Lenkberechtigung für die gesamte von der Behörde ursprünglich festgesetzte Restdauer zu entziehen.“ Lern- und verhaltenspsychologisch und -pädagogisch empfiehlt sich hier die Entziehung der Lenkberechtigung für Dauer der restlichen ABS-Maßnahme.

Für Fragen oder weitere fachliche Expertise stehen wir Ihnen sehr gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Eva Schrank
Vorsitzende von INFAR¹



¹ Gegründet 1989 in Salzburg, in allen österreichischen Bundesländern mit Landesstellen vertreten www.infar.at