



Presse – Information

„Verkehrs-Coaching“ als Staatsgeheimnis

Heute endet die Begutachtungsfrist zur 13. Führerscheingeseztznovelle. Die österreichischen Verkehrsexperten mussten zum Phantasiebegriff „Verkehrs-Coaching“ für Lenker zwischen 0,8 und 1,2 Promille Stellungnahmen abgeben, ohne dass ihnen mitgeteilt wurde, worum es sich hierbei handelt. Auch auf Nachfragen hüllte sich das Verkehrsministerium in Schweigen. Sollen nun als nächstes die österreichischen Parlamentarier über ein Gesetz abstimmen ohne zu wissen, worüber sie hier entscheiden? Der Österreichische Verfassungsdienst lehnt bereits den Begriff „Coaching“ in einem Österreichischen Gesetz ab.

Nur der Privatverein Kuratorium für Verkehrssicherheit deckte wohl mehr irrtümlich in eine Presseaussendung vom 27. März 2009 die Karten vorübergehend auf: Rettungssanitäter sollten Wissen über Alkohol und die Rechtslage vermitteln. Derlei versuche sind in Europa bereits mehrmals gescheitert, zuletzt wurde in einer Schweizer Studie mit fünfjährigem Beobachtungszeitraum festgestellt, dass solche Kurse keinen Einfluss auf die Rückfälligkeit der Teilnehmer gegenüber eine Kontrollgruppe ohne Kurs haben¹. Das erscheint auch zutiefst logisch. Dem Alkolenker mangelt es nicht an Wissen, sondern an der richtigen persönlichen Einstellung. Hier wurde die Verkehrsministerin wohl schlecht beraten. Ein derartiges Verkehrs-Coaching bringt dem Autofahrer genau nichts. Profitieren wird nur

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.

derjenige, der den Kurs durchführt. Liegt etwa darin der Grund für das beharrliche Schweigen?

Höchst fragwürdig erscheint, dass sich die angesprochenen Rettungssanitäter bisher noch nicht zu Wort gemeldet haben, geschweige denn ein auf Wirksamkeit überprüfbares Konzept vorgestellt hätten. Es wäre grotesk, wenn eine neue Berufsgruppe ohne jegliche Erfahrung und ohne ein auf Wirksamkeit überprüftes Programm zugelassen werden würde. Welche Motive spielen hier eine Rolle? Man würde auch kein wirksames Medikament gegen ein unwirksames austauschen.

Im Bereich von 0,8 bis 1,2 Promille ist bisher ausschließlich die verkehrspsychologische Nachschulung seriös evaluiert: Das Rückfallrisiko wird gegenüber Kontrollgruppen ohne Kurs mehr als halbiert². Außerdem werden nachweislich die Trinkgewohnheiten auf ein gesünderes Ausmaß reduziert. Diese verkehrspsychologische Maßnahme geht direkt auf den Menschen ein. Somit hat der Lenker auch einen Nutzen für seine anderen Lebensbereiche. Gleichzeitig profitiert das Gesundheitssystem davon.

Nicht auszudenken wäre der riesige Verwaltungs-Mehraufwand, wenn eine völlig unerfahrene Berufsgruppe mit unfreiwillig teilnehmenden Alkolenkern österreichweit arbeiten sollte.

Gegenüberstellung der Faktenlage

„Als Wissenschaftler und Verkehrspsychologe ist man verpflichtet die wissenschaftlichen Fakten aufzuzeigen. Es geht nicht darum, dass sich die Verkehrspsychologen um diese Tätigkeit reißen. Es geht nur darum einen sich offensichtlich abzeichnenden Fehler aufzuzeigen“, so Gregor Bartl, Leiter vom Institut

² 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.: Nachschulungskurse 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.

alles-führerschein.at und Leiter von wesentlichen Evaluationsstudien zu diesem Thema. In der Gegenüberstellung der objektiven Faktenlage wird klar, dass sich kein Pro-Argument für ein Verkehrs-Coaching durch Mitarbeiter von Blaulichtorganisationen und ähnlichem Personal gegenüber dem etablierten verkehrspsychologischen Nachschulungssystem findet:

	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

Es wäre fahrlässig eine bereits negativ evaluierte Maßnahme gesetzlich einzuführen. Auch die verkehrspsychologische Nachschulung wurde zuerst evaluiert und dann

gesetzlich eingeführt. Bereits in den 1980er Jahren gab es die ersten Evaluationen in Österreich und Deutschland³.

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.

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.

Rückfragehinweis:

Dr. Gregor Bartl

Geschäftsführer & Verkehrspsychologe, alles-fuehrerschein.at GmbH, Taborstraße 39/3, 1020 Wien

Mobil: 0664 / 654 15 76 - Tel: 01 / 212 2 212 - Fax: 01 / 212 2 212 – 20

E-Mail: bartl@alles-fuehrerschein.at

www.alles-fuehrerschein.at

Wien, 20. Mai 2009

³ Siehe Tabelle auf Seite 29 des EU-Projektes „Andrea“ (Analysis of driver rehabilitation programmes) oder Tabelle auf Seite 307 der Enzyklopädie für Psychologie, Anwendungsfelder der Verkehrspsychologie, Hogrefe, 2009.