

Berufsverband Österr. Psychologinnen und Psychologen  
Sektion Verkehrspsychologie  
Möllwaldplatz 4  
1040 Wien

Wien; 08.05.2009

An das  
BMVIT – II/ST4  
Stubenring 1  
1011 Wien

per Mail an:  
[doris.bures@bmvit.gv.at](mailto:doris.bures@bmvit.gv.at)  
[st4@bmvit.gv.at](mailto:st4@bmvit.gv.at)  
[begutachtungsverfahren@parlinkom.gv.at](mailto:begutachtungsverfahren@parlinkom.gv.at)

Betrifft:  
GZ. BMVIT-170.706/0009-II/ST4/2009  
**Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Führerscheingesez (13. FSGNovelle)  
und die Straßenverkehrsordnung geändert werden**

Sehr geehrte Frau Bundesministerin,  
sehr geehrte Damen und Herren,

Danke für die Einladung zur Stellungnahme, der wir hiermit gerne nachkommen.  
Grundsätzlich begrüßen wir eine vollständige und für die Betroffenen nachvollziehbare  
Systematik bei der Sanktionierung und Maßnahmenanordnung für Hochrisikolenker -  
Geschwindigkeit und Alkohol – im Verkehr.

Leider sehen wir diese Zielsetzungen im gegenständlichen Entwurf nicht konsistent umgesetzt  
und daher die Notwendigkeit von Änderungen bzw. Ergänzungen.

Konkret möchten wir auf das Maßnahmensystem bei Alkohol am Steuer eingehen.  
Das geplante, so genannte Verkehrscoaching intendiert – grundsätzlich begrüßenswert - die  
bestehende Lücke zwischen der Nachschulung im Vormerksystem und der Nachschulung ab  
1,2 Promille zu schließen. Dass im Bereich zwischen 0,8 und 1,19 Promille ein Handlungsbedarf  
besteht, steht außer Zweifel. Nicht nachvollziehbar ist jedoch die vorgesehene  
Coachingmaßnahme:

- Der geplante Umfang von 3-4 Stunden liegt unter dem Umfang der Nachschulung im  
Vormerksystem (die bei geringerer Alkoholisierung verhängt wird).
- Die Kosten liegen erheblich darunter.
- Das Preisniveau erlaubt jedenfalls keine Implementierung von Standards, die für die  
bislang etablierten Maßnahmen für Alkohollenker gelten.

Es bestand bislang – gegründet auf dem wissenschaftlich-fachlichen State of the Art -  
dahingehend Konsens, dass Delikte über 0,8 Promille rehabilitative Maßnahmen erfordern. So  
zeigt zum Beispiel die KfV Studie zur Rückfallwahrscheinlichkeit nach Alkoholfahrten, dass die  
Nachschulung im Alkoholisierungsbereich von 0,8 bis 1,19 besonders effizient ist (Halbierung  
der Rückfallrate, Schützenhöfer, A. 1998, Schützenhöfer, A. & Krainz, D 1999). Andere Ansätze,  
wie etwa Opfer-Täter Konfrontation, pädagogische Zugänge und Abschreckungsvideos haben

nachweislich keinen Effekt auf die Reduktion des Rückfallrisikos neuerlicher Fahrten unter Alkoholeinfluss, wie entsprechende Evaluationsstudien zeigen (z.B. Lapham, S.C et al., 2001, Schützenhöfer, 1999).

Es ist daher unverstänlich, dass ein derart evaluierter Ansatz wie die gesetzlich bereits implementierten psychologischen Nachschulungen im vorliegenden Gesetzesentwurf nicht berücksichtigt und umgesetzt wird und stattdessen eine nicht näher spezifizierte, aber offensichtlich sehr niederschwellige und nicht evaluierte Maßnahme genau für diese Problemgruppe vorgesehen ist.

Um einen nachhaltigen positiven Einfluss zur Reduktion von Alkoholfahrten über 0,8 Promille zu erreichen, müsste eine Maßnahme jedenfalls an den bewährten Modellen und Strukturen anknüpfen. Die aus inhaltlich und organisatorisch-abwicklungstechnischer Sicht beste und einfachste Lösung wäre, die neue Maßnahme (mit gegebenenfalls reduzierter Stundenzahl) in das bestehende System gemäß FSG-NV zu integrieren.

Darüber hinaus möchten wir anmerken, dass sich ein Bruch in der Systematik auch dadurch ergibt, dass im Falle eines Wiederholungsdelikts zwischen 0,8 und 1,19 Promille nur eine Nachschulung im Vormerksystem (entsprechend 2 x geringere Alkoholisierung als 0,8 Promille) vorgesehen ist. Angesichts der Bedeutung der der Höhe der Alkoholisierung (größer 0,8 Promille) wäre in diesem Fall jedenfalls eine höherwertige, d.h. die Nachschulung gemäß § 2 FSG-NV anzuordnen.

Abschließend möchten wir daran erinnern, dass die Nachschulung aus den Bemühungen „Rehabilitation statt Strafe“ in den 70er Jahren entwickelt worden ist und sich bisher bewährt hat. Allgemein ist es daher eher befremdend, dass der vorliegende Entwurf die Sanktionen in zeitlicher und monetärer Hinsicht verschärft, während die rehabilitativen Maßnahmen verwässert werden.

Mit freundlichen Grüßen

Berufsverband Österreichischer Psychologinnen und Psychologen (BÖP)  
Vorstand der Sektion Verkehrspsychologie:  
Mag. Dr. Rainer Christ  
Dr. Birgit Bukasa  
Dr. Elisabeth Panosch  
Mag. Gilda Andrea Langer

Lapham, S.C.; Liang, H.C.; Skipper, B.J., Victim Impact panels. Do They Impact Drunk Drivers? , Journal of Studies on Alcohol Vol.62 No.5, September 2001  
Schützenhöfer, A. , Der Einfluß des Alkoholisierungsgrades beim ersten Alkoholdelikt auf die Rückfallwahrscheinlichkeit, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit Heft M 93, Bergisch Gladbach, 1998  
Schützenhöfer, A. & Krainz, D. Auswirkung von Driver Improvement Maßnahmen auf die Legalbewährung. ZVR, Vol 4, 1999  
Schützenhöfer, A.; Die Wirkung aversiver Inhalte in der Verkehrssicherheitswerbung in Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit Heft M 107, Bergisch Gladbach, Oktober 1999