

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



Berufsverband
Österreichischer
PsychologInnen

Wien; 13.08.2009

An das
BMVIT – II/ST4
Stubenring 1
1011 Wien

per Mail an:

doris.bures@bmvit.gv.at
st4@bmvit.gv.at

Betrifft:

GZ. BMVIT-170.706/0014-II/ST4/2009

9. Novelle zur FSG-Durchführungsverordnung; Versendung zur Begutachtung

Sehr geehrte Frau Bundesministerin,
sehr geehrte Damen und Herren,

Danke für die Einladung zum Entwurf einer 9. Novelle zur Führerscheingesetz-Durchführungsverordnung Stellung zu nehmen.

Wie schon in unserer Stellungnahme zur 13. FSG Novelle fest gehalten, und in einem weiteren ausführlichen Gespräch am 10. Juli erläutert, steht der Berufsverband Österreichischer Psychologinnen und Psychologen dem geplanten Verkehrscoaching - aus einer Reihe von wissenschaftlich begründeten Argumenten - kritisch gegenüber, obgleich der Lückenschluss der Anordnung von Maßnahmen bei KFZ-Nutzung zwischen 0,5 Promille und 0,8 Promille begrüßt wird. Leider wurden die Vorschläge, die von verkehrspsychologischer Seite, aber auch von anderen Einrichtungen vorgebracht worden sind, in der Regierungsvorlage nicht berücksichtigt. Das nun beschlossene Gesetz erlaubt auch im Rahmen der gegenständlichen Verordnung nur geringfügige Korrekturen, eine wünschenswerte wissenschaftlich fundierte Maßnahme ist dadurch nicht zu sichern.

Da es sich bei geplantem Verkehrscoaching um eine Maßnahme handelt, für die es keine evaluierten Vorbilder gibt, allenfalls Maßnahmen, die Elemente des Verkehrscoachings beinhalten (ohne Erfolgswachweis), ist jedenfalls sicher zu stellen, dass diese Maßnahme nach höchsten Standards evaluiert wird, um in absehbarer Zeit Stärken und Schwächen dieser Maßnahme identifizieren zu können und eine wissenschaftliche Basis für die Legitimation der Maßnahme zu erreichen bzw. Anhaltspunkte für eine Weiterentwicklung zu ermöglichen.

Die vorgelegte Durchführungsverordnung lässt derartig viel Spielraum für die Durchführung, dass eine methodisch seriöse Evaluation nicht möglich ist: Die Vielzahl von neuen Elementen, die bislang nie im Kontext mit Nachschulungsmaßnahmen gestanden sind (neue Berufsgruppen, neue abwickelnde Organisationen, neue Inhalte, zwei nicht stringent abgestimmte Inputs von verschiedenen Personen und Berufsgruppen, äußerst kurzer Zeitrahmen), bringen in eine allfällig geplante Evaluation zusätzlich zu den schon

bestehenden Variationen (Charakteristika der TeilnehmerInnen, unterschiedliche Gruppenkonstellationen und –Dynamiken etc.) weitere variable Größen, die selbst bei Totalerhebungen aller österreichweit durchgeführter Maßnahmen keine sinnvolle Wertung von Einflussfaktoren und erlauben wird. Eine Durchführungsverordnung zum Verkehrskoaching müsste daher zumindest die Rahmenbedingungen wesentlich enger und klarer fassen, sodass aus diesen festgelegten Standards nach einer Evaluation Schlussfolgerungen möglich werden.

Zu den einzelnen Punkten:

§ 14 - Verkehrskoaching – Inhalt und Umfang

(2) „Im ersten Teil des Verkehrskoachings soll dem Kursteilnehmer durch Erfahrungsberichte des Kursleiters veranschaulicht werden, welche Unfallfolgen das alkoholisierte Lenken von Kraftfahrzeugen nach sich ziehen kann.“ ...

Die hier angedeuteten Erfahrungsberichte und ihre Problematik (allfällig unbewältigte Traumata durch Unfälle – sowohl bei KursleiterInnen (Sanitäter) wie auch TeilnehmerInnen, mit schwer abschätzbarer Gruppendynamik und potenziell langfristig tiefgreifenden Folgen) sind im Gespräch vom 10. Juli unsererseits ausführlich diskutiert worden. Es ist uns unverständlich, dass dieses Element nach wie vor in der Verordnung in dieser Form aufscheint. Darüberhinaus bleibt offen, wer die Verantwortung für mögliche psychische Folgen bei einer nicht fachlich gesteuerten Gruppendynamik übernimmt.

Forderung:

Sanitäter sollten Schulungen im Fachgebiet Erste-Hilfe durchführen. Dazu gibt es Standards und eindeutige Inhalte sowie eine klare Abgrenzung zu den psychologischen Inhalten. Die psychische Komponente der Schulungen sollte hingegen von Verkehrspsychologen abgedeckt werden.

...„Außerdem sind die physischen Auswirkungen von Alkohol auf den menschlichen Organismus darzustellen.“

Uns ist nicht nachvollziehbar, woher das dafür vorgesehene Personal über die hierfür erforderliche Erfahrung verfügen soll (...Zur Durchführung des ersten Teils des Verkehrskoachings (§ 14 Abs. 2) ist das in § 6 Abs. 5 genannte Personal, das der jeweiligen Institution zur Verfügung steht, befugt. - §15 (2)). Verkehrspsychologen besitzen das erforderliche fachliche Wissen, weshalb diese Inhalte auch durch diese Berufsgruppe vermittelt werden sollten.

§ 14 (3) „Ziel des zweiten Teils des Verkehrskoachings ist es, bei den Kursteilnehmern nachhaltig eine Verhaltensänderung im Hinblick auf das alkoholisierte Lenken von Kraftfahrzeugen zu erreichen, indem auf die individuelle Persönlichkeit jedes Kursteilnehmers eingegangen wird. Aufgrund der Erfahrungen aus dem ersten Teil des Verkehrskoachings soll eine reflexive Auseinandersetzung mit dem eigenen Verhalten erfolgen um Alkoholkonsum und das Lenken von Kraftfahrzeugen künftig zuverlässig zu trennen. Dies soll auch durch die gemeinsame Erarbeitung von geeigneten Verhaltensmustern und Handlungsalternativen erreicht werden.“

Durch die personelle Trennung der beiden Teile des Verkehrskoachings ist die hier beschriebene Bezugnahme auf Erfahrungen aus Teil eins im Teil zwei des Coachings nicht sinnvoll umsetzbar. Dadurch werden Erwartungen geweckt, die auch von qualifiziertem Personal nicht erfüllbar sind.

Forderung:

Sinnvoll wäre eine Trennung zwischen der durch Sanitäter mit Lehrberechtigung „Erste Hilfe“ durchzuführenden ersten und zweiten Stunde sowie einer durch VerkehrspsychologInnen durchzuführenden dritten und vierten Stunde.

Ad § 14 (4) und §15 (1) – dass das vorgesehene Stundenausmaß für eine ernsthafte Maßnahme äußerst knapp bemessen ist, wurde bereits mehrfach eingebracht. Die Teilung in zwei Teile mit zusätzlichem Personalwechsel stellt eine weitere Erschwernis dar, auf die hier hingewiesen werden muss.

Forderung:

Der verkehrspsychologische Teil sollte von derzeit 2 auf mindestens 4 Stunden ausgedehnt werden.

§ 15 (2) „Zur Bereitstellung, Organisation und Durchführung des Verkehrscoachings sind die in § 23 Abs. 1 Z 1 bis 4 des Sanitätergesetzes genannten Institutionen berechtigt und verpflichtet.“

Wir halten fest, dass die hier genannten Einrichtungen keine einschlägigen Erfahrungen in diesem Bereich haben, wohingegen die Führerscheingesetz - Nachschulungsverordnung für ermächtigte Stellen Standards zur Durchführung von Nachschulungskursen formuliert, die einerseits das Vorhandensein entsprechenden Wissens sicher stellen, andererseits Qualitätsstandards festgelegt, die neben der Abwicklung der Maßnahmen Aus-, Fort- und Weiterbildung, fachgerechte Supervision und Intervision sicher stellen. Diese Stellen mit der Abwicklung zu betrauen, ist aus eben diesen Gründen dringen zu fordern, auch würde mit dieser Festlegung das oben angeführte Problem der Vielzahl von neuen Einflussfaktoren handhabbar. Durch Integration des Verkehrscoachings in die Führerscheingesetz – Nachschulungsverordnung könnten ohne nennenswerten Aufwand Standards fest geschrieben werden, die auf bestehenden Standards und Qualitätssicherungselementen aufbauen und damit auch eine bedeutend einheitlichere Vorgehensweise sicher stellen würden.

Forderung:

Das „Verkehrscoaching“ sollte ausschließlich über die bisher bereits ermächtigten Einrichtungen, die alle anderen verkehrspsychologischen Maßnahmen organisieren und durchführen, angeboten werden.

§15 (3) ...“Zur Durchführung des zweiten Teils des Verkehrscoachings sind Psychologen gemäß § 1 Psychologengesetz BGBl Nr. 360/1990 befugt.“...

Der Umstand, dass der zweite Teil des Verkehrscoachings durch Psychologen durchzuführen ist, wird ausdrücklich begrüßt, weil dadurch der hohe Qualitätsstandard dieser Berufsgruppe den Klientinnen und Klienten zugänglich gemacht wird. Fest zu halten ist allerdings, dass durch diese Definition eine fachliche Vertiefung auf die im Coaching relevanten Themen keineswegs gesichert ist. Die einschlägige Qualifikation liegt bei den Verkehrspsychologen, denen diese Tätigkeit vorbehalten sein sollte. Da Verkehrspsychologen immer im Rahmen einer ermächtigten Stelle ihre Tätigkeit ausüben, wäre von dieser Seite Einhaltung und Weiterentwicklung von Standards zu sichern und auch für das BMVIT eine effiziente Möglichkeit für Qualitätssicherungsmaßnahmen gegeben.

Die ermächtigten Stellen sind in jedem Fall jene Einrichtungen, die die Qualifikation tätiger Psychologinnen und Psychologen beurteilen können, das nötige Fachwissen verfügbar

haben und somit zur optimalen Nutzung der Potenziale des Coachingmodells beitragen können.

Forderung:

Verkehrspsychologen sind jene Berufsgruppe, die diesbezüglich das ausführlichste Wissen besitzt, weshalb diese Inhalte auch durch diese Berufsgruppe vermittelt werden sollten. Der Einsatz von weniger qualifizierten Personen (Psychologen ohne Verkehrspsychologische Zusatzausbildung) entspricht nicht dem „Stand der Wissenschaft“. Hingegen wird die Streichung der Berufsgruppe der Lebens- und Sozialberater aus der genannten Bestimmung begrüßt.

§15 (5) Hier ist jedenfalls zu ergänzen, dass die Ausstellung einer Kursbestätigung von nicht alkoholisierter Kursabsolvierung (geringer als 0,1 Promille mit Messgeräten überprüft) abhängig zu machen ist.

Mit freundlichen Grüßen

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