



An das  
Bundesministerium für Verkehr,  
Innovation und Technologie  
BMVIT – IV/ST4  
Rechtsbereich Kraftfahrwesen  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien  
**GZ: BMVIT-170.706/0004-IV/ST4/2014**

Wien, den 2.2.2015

**Betrifft: 16. FSG-Novelle**

Sehr geehrte Damen und Herren,

das **Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV)** dankt für die Einladung zur Stellungnahme.

**Hebung der Qualität in der Mehrphasenausbildung (§ 4a Abs. 6a)**

Das KFV hat gemeinsam mit dem ÖAMTC, dem ARBÖ und der WKO ein 7-Punkte-Forderungsprogramm zur Hebung der Qualität in der Mehrphasenausbildung erstellt und Ihrem Hause übermittelt. Wir begrüßen, dass zuletzt in der 12. FSG-DV-Novelle und nunmehr in der vorliegenden 16. FSG-Novelle ausgewählte Punkte aus diesem Programm aufgenommen wurden.

Allerdings finden sich in diesen Novellen nur einzelne Punkte aus dem umfassenden Forderungskatalog, die teils auch nur unvollständig umgesetzt werden. So wird u.a. die Mehrphasenkommission erfreulicherweise mit weitgehenden Rechten zur Überprüfung von Instruktoren bzw. Übungsplätzen ausgestattet, jedoch wird nicht berücksichtigt, dass die Kommission dazu über die erforderlichen Ressourcen (in Form von Gebühren) verfügen sollte. Offen ist nach wie vor insbesondere eine Neuregelung der sicherheitsrelevanten Ausstattungsstandards für Fahrsicherheitszentren, die Schaffung von Mindestanforderungen an den Fuhrpark, die verpflichtende Anwendung standardisierter Ausbildungsmanuale und eine obligatorische Weiterbildung für Instruktoren. Wir fordern daher, den 7-Punkte-Forderungskatalog zur Gänze umzusetzen und damit moderne Qualitätsstandards in der zweiten Ausbildungsphase einzuführen.

Mit den Überprüfungsbefugnissen der Mehrphasenkommission in notwendigem Zusammenhang steht der Widerruf der Berechtigungen sowohl der durchführenden Stellen als auch der Instruktoren. Dabei fällt jedoch auf, dass der Widerruf durch die Behörde nur in § 13b Abs 6 FSG-DV geregelt ist, mithin auf Verordnungsebene, und daher über keine gesetzliche Grundlage verfügt. Eine solche ist aus unserer Sicht aber im vorliegenden Fall notwendig, weil § 13b Abs 6 FSG-DV im Gesetz sonst kei-

**Kuratorium für Verkehrssicherheit**



ne ausreichende Deckung findet. Dieser Mangel kann mit der vorliegenden Novelle umgehend saniert werden.

**Organisatorische Rahmenbedingungen verkehrpsychologischer Maßnahmen (§ 8 Abs. 2, § 8 Abs. 5a, § 8 Abs. 6, § 16a Abs. 1 Z 14, § 24 Abs. 5 und § 36 Abs. 2)**

Mit diesen Änderungen werden erste Schritte zur Hebung der Qualität der verkehrpsychologischen Dienstleistungen gesetzt. Insbesondere ist eine **Vereinheitlichung der organisatorischen Rahmenbedingungen** von verkehrpsychologischer Untersuchung und Nachschulung und die Beseitigung von Doppelgleisigkeiten eine wichtige Maßnahme zur Vereinfachung des Systems und zur Reduktion von Verwaltungsverfahren.

Aus unserer Sicht wird jedoch mit der vorliegenden Novelle die Chance auf eine echte und umfassende Reform, in deren Kern insbesondere eine Modernisierung des Systems sowie eine umfangreiche Einsparung bei administrativen Prozessen liegen sollten, nicht genutzt. Um die Effizienz bei der Abwicklung von verkehrpsychologischer Untersuchung und Nachschulung sicherzustellen, sind tiefgreifende Maßnahmen erforderlich:

1. Die **zeitliche und finanzielle Entlastung von Bundes- und Landesbehörden** könnte noch viel weiter gehen, ohne dass dabei ein Sinken der Qualität zu befürchten wäre:

- Die **Ermächtigung** von verkehrpsychologischen Nachschulungs- und Untersuchungsstellen kann **zur Gänze entfallen**. An die Stelle der Ermächtigung tritt die Möglichkeit, bereits bei Erfüllung der gesetzlichen Voraussetzungen tätig zu werden; zwecks Evidenz sollte außerdem der verkehrpsychologische Koordinationsausschuss eine Liste der ermächtigten Stellen führen. Ähnliches gilt bereits derzeit im Bereich der waffenrechtlichen Verlässlichkeitsprüfung: Nach der 1. Waffengesetz-Durchführungsverordnung werden die durchführenden Stellen nicht ermächtigt. Um in das Register der Begutachtungsstellen eingetragen zu werden, müssen sie sich lediglich verpflichten, die Vorschriften der Verordnung hinsichtlich der Erstellung der Gutachten und der eingesetzten Sachverständigen einzuhalten. Im Bereich der Verkehrpsychologie sollte es ebenfalls genügen, den Stellen die Einhaltung aller Vorschriften durch Gesetz vorzuschreiben und diese Einhaltung entsprechend zu überprüfen. Dies kann aus unserer Sicht besser als bisher durch die Möglichkeit zur Untersagung der Tätigkeit durch (lokale) Behörden, in deren Sprengel Missstände auftreten, sichergestellt werden. Die Dezentralisierung der Sanktionsmöglichkeiten soll dabei für ein rascheres und effektiveres Tätigwerden der Aufsicht sorgen. Ziel ist weniger, aber treffsichere Aufsicht.
- Gleichermaßen gilt für das **Tätigwerden der Verkehrpsychologen bzw. Kursleiter**: Auch sie sollen – wie dies aufgrund der derzeitigen Rechtslage und höchstgerichtlicher Judikatur möglich ist – ex lege tätig werden können. Unserer Meinung nach führt dies zu keinerlei Qualitätsproblemen, sofern bei allfälligen Missständen wiederum eine Möglichkeit der Untersagung durch lokale Behörden besteht.
- Die **Standortüberprüfungspflicht und Standortmeldepflicht** des Landeshauptmanns hat zu entfallen. Diese Bestimmung stellt sich im Lichte der Forderungen des Regierungsprogramms nach Deregulierung und Entbürokratisierung als veraltet dar. Aus Sicht der Unternehmer käme es durch einen Entfall dieser Bestimmung auch zu einem zu begrüßenden Wegfall von Gebühren für den Genehmigungsakt. Im Übrigen hat sich diese Prüfpflicht in der Vergangenheit als nicht qualitätssichernd für die Gesamtmaßnahme erwiesen.



2. Die Reform muss genutzt werden, um **weitere finanzielle Mittel für Zwecke der Verkehrssicherheitsarbeit** zu schaffen. Alkohol am Steuer ist eine der Hauptunfallursachen und erzeugt volkswirtschaftliche Kosten in Höhe von mehreren hundert Millionen Euro pro Jahr.<sup>1</sup> Daher sollte – unter dem Aspekt des Verursacherprinzips – ein Teil der von den Nachschulungsteilnehmern zu entrichtenden Gebühren für die Verkehrssicherheit zweckgewidmet werden. Wir schlagen daher vor, dass die Nachschulungs- und Untersuchungsstellen pro Teilnehmer einen Betrag von 2 € an das BMVIT entrichten sollen („**Verkehrssicherheits-Euro**“). Diese Abgabe soll ausschließlich für die Finanzierung der Straßenverkehrsunfallstatistik des Bundes verwendet werden. Damit wird auch – im entsprechenden Teilbereich – unmittelbar an das im Regierungsprogramm enthaltene Ziel der Umsetzung eines Verkehrsunfallstatistikgesetzes angeknüpft.
3. Die **Auslagerung von bestimmten Aufgaben an den verkehrpsychologischen Koordinationsausschusses** kann gleichzeitig das BMVIT entlasten und eine hohe Qualität sicherstellen. Aus unserer Sicht könnte der Koordinationsausschuss insbesondere Aufgaben im Bereich der Führung von Evidenzen (Liste der tätigen Stellen, Kursleiter, Verkehrpsychologen und Ausbildner, der durchgeführten Nachschulungen und Untersuchungen) übernehmen. Auch die Überprüfung von Kursmodellen und Testverfahren sind Tätigkeiten, die zielführender und effizienter von einem fachlich geeigneten Gremium erfüllt werden können, in dem sämtliche Stellen vertreten sind.

#### **Eintragung von verkehrpsychologischen Untersuchungen im Führerscheinregister**

Die Anordnung einer verkehrpsychologischen Untersuchung ist derzeit – im Gegensatz zur Anordnung einer Nachschulung – nicht im Führerscheinregister einzutragen, ebenso wenig wie die Stelle, bei der die VPU absolviert wurde. § 18 Abs. 5 FSG-GV sieht zwar vor, dass jede verkehrpsychologische Untersuchung von der Untersuchungsstelle an die das Verfahren führende Behörde zu melden ist. Diese Regelung genügt aus unserer Sicht jedoch nicht zur Qualitätssicherung, weil trotz dieser Bestimmung Praktiken des Missbrauchs denkbar sind. Daher sollte zukünftig zusätzlich eine Eintragung im Führerscheinregister erfolgen. Damit soll sichergestellt werden, dass ein unzulässiges mehrfaches Absolvieren einer verkehrpsychologischen Untersuchung jedenfalls nicht mehr möglich ist. Darüber hinaus erlaubt die Eintragung der verkehrpsychologischen Untersuchungen eine Evaluierung dieser Maßnahme und kann damit für Zwecke der langfristigen Qualitätssicherung genutzt werden.

#### **0,1-Promillegrenze für Lenker von Fahrzeugen der Klasse C bis 7 500 kg (§ 20 Abs. 4)**

Seit zwei Jahren gilt nunmehr für sämtliche Fahrzeuge der Klasse C – also auch solche mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse bis 7 500 kg – eine Promillegrenze von 0,1. Nach unseren Erfahrungen hat diese Bestimmung weder zu Problemen in der Praxis geführt noch gab es bedeutsamen Widerspruch durch Exekutive, Vollzugsbehörden, Lenker, Sozialpartner oder sonstige Interessenvertretungen. Außerdem ist nicht ersichtlich, warum das Lenken eines LKW mit fünf, sechs oder sieben Tonnen mit einer Alkoholisierung zwischen 0,1 und 0,5 Promille zulässig sein sollte: Auch die Verant-

---

<sup>1</sup> Im Jahr 2013 kamen 31 Personen bei Alkoholunfällen ums Leben, 3.065 Personen wurden verletzt, davon 596 schwer (Quelle: Statistik Austria). Auf Basis der für 2011 im Auftrag des BMVIT errechneten durchschnittlichen Unfallkosten (3.016.200 € für jeden Getöteten, 381.500 € für jeden Schwerverletzten, 26.900 € für jeden Leichtverletzten) ergibt das einen Betrag in Höhe von 387.292.300 € an volkswirtschaftlichen Kosten, die 2013 durch Alkoholunfälle verursacht wurden.



wortung von Lenkern solcher Fahrzeuge ist bereits zu groß, als das eine Anhebung der Promillegrenze gerechtfertigt wäre. Wir fordern daher nachdrücklich, die bisherige Bestimmung beizubehalten.

Mit freundlichen Grüßen  
Kuratorium für Verkehrssicherheit

Dir. Dr. Othmar Thann  
(Hauptgeschäftsführer)

Dr. Armin Kaltenegger  
(Bereichsleiter Recht & Normen)