

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, am 06.02.2015

### **Stellungnahme zum Entwurf einer 16. FSG Novelle**

Sehr geehrter Herr Bundesminister Stöger, diplômé,  
sehr geehrte Damen und Herren!

Besten Dank für die Einladung zur Stellungnahme zur oben genannten 16. FSG Novelle. Aus verkehrspsychologischer Sicht erscheinen folgende Änderungen bzw. Ergänzungen notwendig:

Im Zuge der 16. FSG Novelle (Z 13 und Z 32) wird eine Neuregelung der bisherigen Expertenkommission beabsichtigt und der verkehrspsychologische Koordinationsausschuss (VK) mit der Überprüfung der besonderen Eignung (von Einrichtungen, Kursleitern, Verkehrspsychologen und Ausbildnern) betraut. Der Berufsverband Österreichischer PsychologInnen und Psychologen (BÖP) hält zwar den Einbezug und die Aufwertung des VK für wichtig, schlägt aber aus drei unten angeführten Gründen für die vorgesehenen umfangreichen Aufgaben ein Expertengremium analog zum Psychologenbeirat im Bundesministerium für Gesundheit vor:

1. Ein breit gefächertes Expertengremium ermöglicht Zugang zu umfangreichem Expertenwissen.
2. Ein breit aufgestelltes Expertengremium hilft, eventuellen Interessenskonflikten vorzubeugen (Anm.: der VK setzt sich aus Vertretern der ermächtigten Einrichtungen zusammen).
3. Aufgrund der fehlenden Rechtspersönlichkeit und der fehlenden Infrastruktur des VK stellt der BÖP bereits seit Jahren die Infrastruktur für den VK zur Verfügung und hat auch dessen Vorsitz inne. Dieses bewährte Modell sollte auch bei dem nun zu schaffenden Expertengremium umgesetzt werden. Die erforderliche Infrastruktur inkl. Sekretariat für Dokumentation, Archivierung und Listenführung könnte der BÖP übernehmen. Durch die Auslagerung an den BÖP würde ein erheblicher Verwaltungsaufwand für das BMVIT entfallen.

Bezugnehmend der Passage in Z 30 kann gesagt werden, dass mit der 14. FSG Novelle die 0,1 Promille BAK Grenze für Lenker von Kraftfahrzeugen der Klasse C eingeführt wurde und sich seither bewährt hat. Die Promillegrenze für Lenker von Lastkraftwagen mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse von 7500 kg wieder auf 0,5 Promille BAK anzuheben wird aus verkehrswissenschaftlicher Sicht klar abgelehnt. Es wird als eine für die Verkehrssicherheit abträgliche Handlung verstanden, wenn Lenker mit erhöhter Lenkverantwortung wieder Alkohol im Straßenverkehr trinken dürfen. Es wäre auch für die Bevölkerung ein Signal in die falsche Richtung und konterkariert die Bemühungen um eine Verringerung der alkoholbedingten Unfallzahlen im Straßenverkehr.

Wir hoffen mit unseren Ausführungen hilfreich sein zu können und stehen gerne zu detaillierteren Aussagen zur Verfügung.

*Mag. Dr. Rainer Christ, Mag. Elmar Huber, Mag. Werner Ortner*

*Mag.<sup>a</sup> Bettina Schützhofer, Mag.<sup>a</sup> Dr.<sup>in</sup> Christine Turetschek*

Leitungsteam der Fachsektion Verkehrspsychologie

Mit bestem Gruß,



Mag.<sup>a</sup> Dr.<sup>in</sup> Sandra M. Lettner  
Präsidentin des Berufsverbandes Österreichischer PsychologInnen