

Berufsverband Österreichischer PsychologInnen  
Fachsektion Verkehrspsychologie  
Dietrichgasse 25  
A-1030 Wien  
Tel: +43 1 407 26 71-17



An das  
BMVIT – IV/ST4 (Rechtsbereich Kraftfahrwesen und Fahrzeugtechnik)  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

Wien, am 12.01.2016

GZ. BMVIT-170.706/0007-IV/ST4/2015

**Betreff: Stellungnahme zur 7. FSG-GV Novelle**

Sehr geehrter Herr Bundesminister,  
sehr geehrte Damen und Herren!

Herzlichen Dank für die Einladung, zur 7. FSG-GV Novelle Stellung zu nehmen! Aus verkehrspsychologischer Sicht erscheinen folgende Änderungen bzw. Ergänzungen notwendig (Änderungen und Ergänzungen in Kursiv):

Die Krankheit des obstruktiven Schlafapnoe-Syndroms führt nicht nur zu übermäßiger Tagesmüdigkeit, sondern kann in Folge auch zu einer verminderten kraftfahrspezifischen Leistungsfähigkeit führen. Die Auswirkungen des „Obstruktiven Schlafapnoe-Syndroms“ auf die Fahreignung sind mittels standardisierter psychologischer Testverfahren insbesondere zur Überprüfung der Vigilanz (vgl. §12b (3) sowie auch Gräcmann & Albrecht, 2015<sup>1</sup>) sowie qualifizierter verkehrspsychologischer Exploration zu überprüfen (vgl. dazu § 12b (2) sowie auch Gräcmann & Albrecht, 2015<sup>1</sup>). Aus diesem Grund ist aus fachlicher Sicht eine interdisziplinäre Abklärung des Sachverhalts notwendig.

**§ 12b.** (1) Personen, bei denen der Verdacht auf ein mittelschweres oder schweres obstruktives Schlafapnoe-Syndrom besteht, darf eine Lenkberechtigung nur nach Einholung einer fachärztlichen *und verkehrspsychologischen* Stellungnahme erteilt oder belassen werden.

Bei der 7. Novelle sollten auch aktuelle Entwicklungen der Verkehrspsychologie in den Nachbarländern berücksichtigt werden. Bereits bei einem Gespräch mit Kabinettschef Mag. Fußeis am 3.12.2014 wurde seitens des BÖP eine verkehrspsychologische Untersuchung bei 1,2 Promille BAK oder mehr gefordert. Zwischenzeitlich wird in Deutschland in einigen Bundesländern bereits ab 1,1 Promille BAK eine medizinisch psychologische Untersuchung angeordnet und aktuelle Studien untermauern die Notwendigkeit einer Absenkung der Promillegrenze (zB Reimann et al., 2014<sup>2</sup>).

**§ 14. (2)** Lenker von Kraftfahrzeugen, bei denen ein Alkoholgehalt des Blutes *von 1,2 g/l (1,2 Promille) oder mehr oder der Atemluft von 0,6 mg/l* oder mehr festgestellt wurde, haben ihre psychologische Eignung zum Lenken von Kraftfahrzeugen durch eine verkehrspsychologische Stellungnahme nachzuweisen.

<sup>1</sup> Gräcmann, N. & Albrecht, M. (2015). Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung. *Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Mensch und Sicherheit Heft M 115* (in Deutschland gültig seit 01. Mai 2014)

<sup>2</sup> Caroline Reimann, Wolfgang Schubert, Michael Berg and Elke van Meer. Indication for the Assessment of Driver Fitness after Problematic Alcohol Consumption. *Sucht*, 60. Jahrgang, Heft 3, Juni 2014

Grundsätzlich begrüßt der Berufsverband die Nachbesserung von mangelhaften Stellungnahmen, jedoch erfordert dies auch eine entsprechende Normierung und Abgrenzung.

**§ 18 (5a)** Ist eine verkehrspsychologische Stellungnahme nicht schlüssig *oder entspricht sie nicht den geltenden gesetzlichen Bestimmungen (Richtlinie zur Erstellung verkehrspsychologischer Stellungnahmen, FSG-GV etc.)*, so ist sie an die jeweilige Untersuchungsstelle mit dem Auftrag zur Verbesserung zurückzustellen. Diesem Auftrag ist nachzukommen, ohne dass weitere Beträge gemäß § 23 Abs. 3 in Rechnung gestellt werden.“

Des Weiteren ersuchen wir um Adaptierung des §18 (5) wie folgt:

Anstelle von §18 (5):

Jede durchgeführte verkehrspsychologische Untersuchung ist unverzüglich, unter gleichzeitiger Übermittlung der verkehrspsychologischen Stellungnahme, der das jeweilige Verfahren führenden Behörde, zu melden.

Neu:

*Jede durchgeführte verkehrspsychologische Untersuchung ist unverzüglich der das jeweilige Verfahren führenden Behörde zu melden. Die Übermittlung der verkehrspsychologischen Stellungnahme erfolgt erst nach vollständiger Bezahlung.*

Bei **§ 19 Abs. 5** wird der Strichpunkt durch einen Punkt ersetzt und der zweite Halbsatz entfällt. Dadurch werden aber Missstände nicht mehr durch die Expertenkommission überprüft und es bleibt gänzlich offen, wer zukünftig die fachliche Beurteilung vornehmen soll. Auch bei § 21 wird nicht geklärt, durch welches Gremium Missstände oder Unzulänglichkeiten der Untersuchungsstelle festgestellt werden, insbesondere da eine fachlich inhaltliche Beurteilung von verkehrspsychologischen Stellungnahmen nicht Amtsärzten oder Juristen obliegt. Der zweite Halbsatz kann daher erst gestrichen werden, wenn eine andere Lösung gefunden wurde.

Seit 1997 erfolgte keine Indexanpassung bei den Gebühren für verkehrspsychologische Untersuchungen. Diese ist nun im Rahmen dieser Novelle vorzunehmen (vgl. dazu zB auch Verbraucherpreisindex der WKO, Stand Jänner 2015: 37 %).

### **§ 23. (3)**

Für eine verkehrspsychologische Untersuchung sind vom zu Untersuchenden zu zahlen:

1. Screening gemäß § 18 Abs. 4 .....180 Euro
2. kraftfahrtspezifische Leistungsfähigkeit ..... 250 Euro
3. volle verkehrspsychologische Untersuchung ..... 500 Euro
4. verkehrspsychologische Untersuchung gemäß § 18 Abs. 4a ..... 300 Euro

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Mag. Dr. Rainer Christ, Mag. Elmar Huber, Mag. Werner Ortner, Mag. Bettina Schützhofer,  
Mag. Dr. Christine Turetschek

Leitungsteam der Fachsektion Verkehrspsychologie