



**BMVIT - II/ST4 (Rechtsbereich Kraftfahrwesen und Fahrzeugtechnik)**

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien  
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
DVR 0000175  
email: st4@bmvit.gv.at



Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-171.304/0003-II/ST4/2009

Bitte Antwortschreiben unter Anführung der Geschäftszahl  
(wenn möglich) an die oben angeführte e-mail-Adresse richten.

*Straße und Luft*

lt. Erlassverteiler

Wien, am 28.08.2009

**Betreff: Erlass iVm 12. FSG-Novelle, C95, Heereslenkberechtigung etc.**

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie übermittelt in der Beilage einerseits diverse Austauschseiten zum FSG-Gesamterlass, die zum überwiegenden Teil in Zusammenhang mit der 12. FSG-Novelle erforderlich geworden sind.

Unabhängig von der 12. FSG-Novelle wird eine Äquivalenztabelle für die Umschreibung von Heereslenkberechtigungen in zivile Lenkberechtigungen übermittelt. Im Einzelnen handelt es sich um folgende Austauschseiten:

- § 20 Abs. 2; C95 - Übergangsbestimmung
- § 22 Abs. 7; Umschreibung Heereslenkberechtigung
- § 24 Abs. 3 Anordnung von Nachschulungen bei schweren Delikten oder im Wiederholungsfall (erforderlich aufgrund Einführung des Verkehrscoachings)
- § 26 Abs. 2 redaktionelle Klarstellung
- § 26 Abs. 8: Die Anordnungen sind obsolet und entfallen ersatzlos
- §§ 30a und 30b: Kindersicherungskurs; Aufnahme in die Tabelle der Maßnahmen
- § 31 neue Mopedvorschriften
- § 32 ex lege Lenkverbot für vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge
- § 41 Abs. 9 Übergangsbestimmung neue Entziehungszeiten

Aufgrund des großen Umfanges der Änderungen wurden die geänderten Textteile ausnahmsweise unterstrichen gekennzeichnet.

[info@bmvit.gv.at](mailto:info@bmvit.gv.at)

[www.bmvit.gv.at](http://www.bmvit.gv.at)

Dynamik mit Verantwortung

Außerdem wird der Textteil und der Anhang für das Prüferhandbuch für die praktische Fahrprüfung zu der kombinierten Fahrprüfung gemäß § 11 Abs. 4a FSG für die Klasse C (C95) übermittelt, wobei auch das zu verwendende Prüfprotokoll enthalten ist. Diese Texte wurden in der von der WKÖ geleiteten Arbeitsgruppe unter Einbeziehung aller Länder ausgearbeitet und sind daher inhaltlich abgestimmt.

Es wird ersucht, die mit der Vollziehung des FSG betrauten Behörden von diesem Schreiben in Kenntnis zu setzen.

**Für die Bundesministerin:**

Dr. Wilhelm Kast

**Ihr(e) Sachbearbeiter/in:**

Mag. Wolfgang Schubert

Tel.: +43 (1) 71162 65 5529

Fax: +43 (1) 71162 65 5073

e-mail: [wolfgang.schubert@bmvit.gv.at](mailto:wolfgang.schubert@bmvit.gv.at)

elektronisch gefertigt

**Zu Abs. 2:**

In Zusammenhang mit Einführung der Berufskraftfahrerausbildung für die Klasse C (C1) ab 10.9.2009 bedarf es einer klaren Regelung, wie mit jenen Lenkern zu verfahren ist, die bereits vor dem 10.9.2009 im Besitz einer Lenkberechtigung der Klasse C sind, aber das 21. Lebensjahr erst nach diesem Stichtag vollenden.

Im Zuge der 11. FSG-Novelle wurde in § 6 klargestellt, dass eine Lenkberechtigung für die Klasse C bereits ab dem vollendeten 18. Lebensjahr erworben werden kann. Die Lenkberechtigung darf aber bis zum vollendeten 21. Lebensjahr noch nicht (voll) ausgeübt werden (in diesem Sinne ist auch der Einleitungssatz und die Z 1 in § 20 Abs. 2 zu verstehen).

Damit fallen diese Führerscheinbesitzer in die Übergangsbestimmung, wonach es ausreicht, die Weiterbildung zu absolvieren, weshalb es nicht unbedingt notwendig (jedoch zulässig) ist, die Grundqualifikation (mit Ablegung der Prüfung) zu erwerben.

Da von der Lenkberechtigung für die Klasse C aber erst ab dem 21. Lebensjahr Gebrauch gemacht werden darf, ist die Übergangsbestimmung der Berufskraftfahrerausbildung **nicht** dahingehend zu verstehen, dass es ausreicht die Weiterbildung bis zum 10.9.2014 zu absolvieren. Vielmehr sind diese Führerscheinbesitzer gemäß § 20 Abs. 2 Z 2 FSG nur dann vor Vollendung des 21. Lebensjahres zum gewerblichen Lenken von C-Fahrzeugen berechtigt, wenn sie im Besitz eines Fahrerqualifizierungsnachweises sind. Da sie - wie gesagt - unter die Übergangsbestimmung fallen, genügt aber die Absolvierung der Weiterbildung und Eintragung des Codes 95 im Führerschein.

**Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die gegenständlichen Führerscheinbesitzer vor Vollendung des 21. Lebensjahres nicht zum Lenken von C-Fahrzeugen im gewerblichen Bereich berechtigt sind, es sei denn sie haben (zumindest) die Weiterbildung absolviert und den Code 95 im Führerschein eingetragen.**

zu Abs. 7:

### I. zivile Lenkberechtigung

Umschreibung einer Heereslenkberechtigung in eine zivile Lenkberechtigung (siehe Anordnungen III zu § 8 Abs. 1)

### II. Umschreibung der Heereslenkberechtigung in eine zivile Lenkberechtigung

In Absprache mit dem Bundesministerium für Landesverteidigung wurden die Äquivalenzen zwischen Heereslenkberechtigungsklassen und zivilen Lenkberechtigungsklassen festgelegt. Diese sind aus der folgenden Tabelle ersichtlich und künftigen Umschreibungen von Heereslenkberechtigungen in zivile Lenkberechtigungen zugrunde zu legen. Die wesentliche Änderung zur bisherigen Vorgangsweise ist, dass für die heeresinternen Klassen B2, CM, CS und CT keine zivilen Anhängerberechtigungen mehr zu erteilen sind, da diesbezüglich keine entsprechende Ausbildung und Prüfung im Heeresbereich erfolgt.

Bestehende zivile Lenkberechtigungen, bei denen nach der bisherigen Vorgangsweise die eingeschränkten Anhängerberechtigungen erteilt wurden, bleiben jedoch unberührt. Nicht ausdrücklich geregelt ist der Fall, dass ein Führerscheinbesitzer mit einer auf 2 300 kg beschränkten Lenkberechtigung für die Klasse C+E, diese auf eine unbeschränkte zivile Lenkberechtigung für die Klasse C+E (oder C1+E oder B+E) erweitern möchte. Da der Betreffende ja bereits im Besitz einer (eingeschränkten) Lenkberechtigung für die Klasse C+E ist, ist es nicht sachgerecht, für diese Ausdehnung eine Fahrschul Ausbildung sowie die theoretische und praktische Fahrprüfung zu fordern. Da die rechtliche Situation viel eher mit der Wiedererteilung gemäß § 10 Abs. 4 FSG zu vergleichen ist, ist es sachgerecht, in solchen Fällen die Lenkberechtigung für die zivile Klasse C+E (oder C1+E oder B+E) nach Ablegung einer praktischen Fahrprüfung zu erteilen.

### Umschreibung Heereslenkberechtigung

Klassen Heereslenkberechtigung (§ 13 HLBV)	Gültigkeitsklassen Lenkberechtigung nach FSG
<b>Fahrzeugklasse „A“</b> Motorräder, Motorräder mit Beiwagen sowie Kraftfahrzeuge mit drei Rädern und einer Eigenmasse von nicht mehr als 400 kg sowie als	Klasse: A Einzutragen in der Vorstufe und in A
„Vorstufe A/AL“ Leichtmotorräder mit einer Motorleistung von nicht mehr als 25 kW und einem Verhältnis von Leistung/Leergewicht von nicht mehr als 0,16 kW/kg,	Klasse: A Vorstufe Nach 2 Jahren: A, Datum gleich eintragen
<b>Fahrzeugunterklasse „B1“</b> handelsübliche, nicht oder nur eingeschränkt geländegängige Personen- und Kombinationskraftwagen 4 x 2 und 4 x 4 mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3 500 kg, auch wenn mit ihnen ein leichter Anhänger von nicht mehr als 750 kg höchstzulässiger Gesamtmasse oder ein Anhänger gezogen wird, dessen höchstzulässige Gesamtmasse die Eigenmasse des Zugfahrzeuges nicht übersteigt, sofern die Summe der höchstzulässigen Gesamtmassen beider Fahrzeuge 3 500 kg nicht übersteigt	Klasse: B
<b>Fahrzeugunterklasse „B2“</b> geländegängige Kraftwagen mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3 500 kg, auch wenn mit ihnen in Anhänger gezogen wird, dessen höchstzulässige Gesamtmasse 1500 kg und die Summe der höchstzulässigen Gesamtmassen beider Fahrzeuge 5 000 kg nicht übersteigt,	Klassen: B
<b>Fahrzeugunterklasse „CM“ *)</b> Kraftwagen einschließlich Mannschaftstransportfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg bis zu einer höchstzulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 12 000 kg, auch wenn mit ihnen ein Anhänger bis zu einer höchstzulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 2 300 kg gezogen wird,	Klassen: C C1 F
<b>Fahrzeugunterklasse „CS“ *)</b> Kraftwagen einschließlich Mannschaftstransportfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse von mehr als 12 000 kg, auch wenn mit ihnen ein Anhänger bis zu einer höchstzulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 2 300 kg gezogen wird,	Klassen: C C1 F
<b>Fahrzeugunterklasse „CT“ *)</b> Tankkraftwagen zur Beförderung gefährlicher Güter,	Klassen: C C1 F
<b>Fahrzeugklasse „D“</b> Kraftwagen, die nach ihrer Bauart und Ausrüstung zur Beförderung von mehr als acht Personen, außer dem Lenker, bestimmt sind (Omnibus),	Klasse D

<p><b>Fahrzeugklasse „E“</b> Kraftwagen, mit denen Anhänger oder militärische Anhängelasten mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse von mehr als 2 300 kg gezogen werden,</p>	<p><b>Klasse (nur in Verbindung mit dem Zugfahrzeug):</b> B+E C1+E C+E D+E</p>
<p><b>Fahrzeugunterklasse „F1“</b> Zugmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h und Motorkarren, auch wenn mit ihnen Anhänger gezogen werden,</p>	<p><b>Klasse: F</b></p>
<p><b>Fahrzeugunterklasse „F2“</b> selbstfahrende Pionier- und Arbeitsmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h oder landwirtschaftliche, selbstfahrende Arbeitsmaschinen, auch wenn mit ihnen ein Anhänger gezogen wird,</p>	<p><b>Klasse: F</b></p>
<p><b>Fahrzeugunterklasse „G1“</b> Sonderkraftfahrzeuge, die in keine der angeführten Klassen fallen, auch wenn mit ihnen ein Anhänger bis zu einer höchstzulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3500 kg gezogen wird,</p>	<p><b>Klasse: F</b></p>
<p><b>Fahrzeugunterklasse „G2“</b> selbstfahrende Pionier- und Arbeitsmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h, auch wenn mit Ihnen ein Anhänger bis zu einer höchstzulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3 500 kg gezogen wird,</p>	<p><b>Klasse: F</b></p>
<p><b>Fahrzeugunterklasse „G3a“</b> gepanzerte Radfahrzeuge.</p>	<p><b>Klasse: F</b></p>
<p><b>Fahrzeugunterklasse „G3b“</b> gepanzerte Vollkettenfahrzeuge.</p>	<p><b>Klasse: F</b></p>

zu Abs. 3:

### **I. Anordnung von Nachschulungen bei schweren Delikten oder im Wiederholungsfall:**

Aufgrund der Neuregelungen des § 24 Abs. 3 im Zuge der 12. FSG-Novelle ist der bisherige Erlasstext zum Teil obsolet und kann entfallen.

§ 24 Abs. 3 gibt der Behörde die Möglichkeit, zusätzlich zu der Entziehung der Lenkberechtigung dem Betreffenden die Absolvierung einer Nachschulung anzuordnen. Durch die folgenden Klarstellungen soll eine möglichst bundesweit einheitliche Anwendung dieser Bestimmung erreicht werden. Der Deliktskatalog stellt lediglich die Mindestkriterien dar, bei deren Vorliegen jedenfalls eine Nachschulung anzuordnen ist, im Einzelfall kann es durchaus gerechtfertigt sein, strengere Maßstäbe (insbesondere längere Beobachtungszeiträume) anzulegen:

#### **1. Alkohol:**

Wurden mit einem Alkoholdelikt, für das gemäß § 24 Abs. 3 eine Nachschulung anzuordnen ist, gleichzeitig auch andere Übertretungen begangen, die die Anordnung einer Nachschulung (eines anderen Kurstyps) rechtfertigen würde, ist **nur eine** Nachschulung für alkoholauffällige Lenker anzuordnen. Werden unabhängig von Alkoholdelikten auch andere Übertretungen begangen, die die Anordnung eines anderen Kurstyps rechtfertigen (z.B. Nachschulung für verkehrsauffällige Lenker bei Geschwindigkeitsdelikten) so sind gegebenenfalls mehrere Nachschulungen anzuordnen.

#### **2. Geschwindigkeit:**

Bei der dritten Geschwindigkeitsüberschreitung von mehr als 40 km/h im Ortsgebiet oder mehr als 50 km/h außerhalb des Ortsgebiets (§ 7 Abs. 3 Z 4 FSG) innerhalb von zwei Jahren nach der ersten Begehung ist jedenfalls eine Nachschulung anzuordnen (strengere Handhabung durch längere Beobachtungszeiträume ist zulässig).

#### **3. Besonders gefährliche Verhältnisse:**

Ergibt die Beurteilung im Einzelfall, dass besonders gefährliche Verhältnisse durch besondere Rücksichtslosigkeit herbeigeführt wurden, ist eine Nachschulung bereits bei der ersten derartigen Übertretung anzuordnen.

Als Anhaltspunkt, wann „besondere Rücksichtslosigkeit“ anzunehmen ist, kann einerseits eine Bestrafung nach § 99 Abs. 2 lit. c StVO 1960 herangezogen werden, andererseits auch die Bestimmungen des § 4 Abs. 6 Z 1 lit. 2 FSG über die Geschwindigkeitsüberschreitungen beim Probeführerschein, wenn diese Übertretung vor Schulen, Kindergärten, etc. begangen wird. Es sind jedoch jedenfalls die Umstände des Einzelfalles zu berücksichtigen, weshalb beispielsweise eine gravierende Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit vor einer Schule während der unterrichtsfreien Zeit die Anordnung einer Nachschulung nicht rechtfertigt.

## **II. Verlängerung der Entziehungszeit wegen Nichtbefolgung der Nachschulung:**

1. Es darf auf das Erkenntnis G 373/02 ua. des Verfassungsgerichtshofes vom 27. Juni 2003 hingewiesen werden, in dem der Verfassungsgerichtshof nicht nur die Judikatur, nach der fixe Entziehungszeiten verfassungsrechtlich unbedenklich sind, bestätigt, sondern auch sehr wesentliche Aussagen zur Befolgung von Nachschulungsanordnungen trifft.

In Bezugnahme auf die Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes (VwGH 99/11/0338 vom 11.4.2000), wonach von einer Nichtbefolgung einer Nachschulungsanordnung nicht die Rede sein kann, wenn dem Betroffenen trotz seines Verlangens keine entsprechende Nachschulung angeboten wird, spricht der Verfassungsgerichtshof aus, dass ein mangelndes Angebot an Kursplätzen für sich allein genommen nicht dazu führen kann, dass der Einzelne durch eine Verlängerung der Entziehungsdauer wegen Nichtbefolgung der Anordnung belastet wird.

Somit ist in derart gelagerten Fällen wie folgt vorzugehen:

Der Führerschein ist nach Ablauf der Entziehungsdauer jedenfalls wieder auszufolgen und der Betreffende ist formlos (mündlich) aufzufordern, die Bestätigung über den vollständig absolvierten Nachschulungskurs innerhalb angemessener Frist nachzubringen. Wird der Nachweis innerhalb eines Zeitraumes, in dem die Absolvierung der Nachschulung als möglich und zumutbar erscheint, nicht nachgebracht, so ist die Lenkberechtigung neuerlich bis zur Befolgung der Anordnung zu entziehen. Dasselbe gilt auch für die Fälle, in denen der Betroffene zum Zeitpunkt des Ablaufes der Entziehungsdauer den Nachschulungskurs zum Teil absolviert hat.

Aus § 23 Abs. 3 und 4 FSG ist der allgemeine Grundsatz ableitbar, dass die Entziehung der Lenkberechtigung nicht vor der Befolgung der Anordnung endet. Aufgrund des gegenständlichen Erkenntnisses sind von dieser Anordnung (unter der Voraussetzung, dass die Nichtbefolgung der Anordnung unverschuldetermaßen nicht möglich war – hier ist eine Bestätigung des Nachschulungsinstitutes vorzulegen) jene Zeiträume auszunehmen, die zwischen dem Ablauf der Entziehungsdauer und jenem Zeitpunkt liegen, zu dem die Nachschulung zumutbarerweise hätte befolgt werden können. Aus den genannten Bestimmungen des FSG ergibt sich somit auch, dass es zulässig ist, die Lenkberechtigung wieder zu entziehen, wenn die Befolgung der Anordnung möglich und zumutbar wäre, da diesfalls von einem unverschuldeten Nichtbefolgen der Anordnung der Nachschulung keine Rede mehr sein kann.

2. Für das Verkehrscoaching wurde in § 24 Abs. 3 vorletzter und letzter Satz aufgrund der mit einem Monat recht knappen Entziehungsfrist für die Absolvierung dieser Maßnahme eine Sonderregelung getroffen. Die Behörden haben dafür Sorge zu tragen, dass sie bereits im Bescheid mit dem das Verkehrscoaching angeordnet wird, dem Betreffenden eine angemessene Frist (unabhängig von der Entziehungsdauer der Lenkberechtigung) setzen, innerhalb derer es möglich und zumutbar ist, das Verkehrscoaching zu absolvieren. Der Führerschein ist aber nach Ablauf der Entzugsdauer jedenfalls wieder auszufolgen und der Betreffende ist zum Lenken berechtigt. Erst wenn die Maßnahme bis zum

Ablauf der für die Absolvierung des Verkehrscoachings gesondert festgesetzten Frist nicht absolviert wurde, ist die Lenkberechtigung zu entziehen. Diese Frist soll vorerst zwecks Erlangung von Erfahrungswerten mit mindestens drei Monaten festgesetzt werden.

**zu Abs. 2:**

Zur Vermeidung von Missverständnissen wird klargestellt, dass sich der letzte Satz in Abs. 2 („§ 25 Abs. 3 zweiter Satz ist sinngemäß anzuwenden.“) aufgrund eines Irrtums im Layout des Bundesgesetzblattes in die Z 7 eingefügt wurde. Dieser Satz ist selbstverständlich auch auf alle anderen Ziffern des Abs. 2 anzuwenden.

Stufe	DELIKT	Maßnahme
1	Lenken eines Kfz mit $\geq 0,5 \text{ ‰}$ gem <b>§ 14/8 FSG</b>	Nachschulung gem FSG-NV
1	Lenken Kfz der Klasse C (7,5t) mit $> 0,1 \text{ ‰}$ gem <b>§ 20/5 FSG</b>	Nachschulung gem FSG-NV
1	Lenken Kfz der Klasse D mit $> 0,1 \text{ ‰}$ gem <b>§ 21/3 FSG</b>	Nachschulung gem FSG-NV
1	Sicherheitsabstand gemessen mit technischen Messgeräten 0,2 – 0,39 sek gem <b>§ 18/1 StVO</b>	Nachschulung gem FSG-NV
2	Missachtung Kindersicherung gem <b>§ 106/ 1a oder 1b KFG</b>	Kindersicherungskurs gem § 13e Abs. 4 FSG-DV
3	Vorrangverletzung durch Nicht-beachtung „HALT“ bei Nötigung anderer Lenker gem <b>§ 19/7 iVm /4 StVO</b>	Perfektionsfahrt gem § 13a FSG-DV oder
		Fahrsicherheitstraining gem § 13b FSG-DV
3	Rotlichtverstoß bei Nötigung anderer Lenker gem <b>§ 38/5 StVO</b>	Perfektionsfahrt gem § 13a FSG-DV oder
		Fahrsicherheitstraining gem § 13b FSG-DV
3	Gefährdung von Fußgängern gem <b>§ 9/2 od 38/4 3.S StVO</b>	Perfektionsfahrt gem § 13a FSG-DV oder
		Fahrsicherheitstraining gem § 13b FSG-DV
3	Übersetzung der Eisenbahnkreuzung wenn Anhalten auf dieser erforderlich werden könnte; Schranken unbefugt zu betätigen od zu umfahren; Missachtung Lichtzeichen vor Kreuzungen gem <b>§ 16/2 lit e, lit f oder § 19/1 1.S EisenbahnkreuzungsVO</b>	Perfektionsfahrt gem § 13a FSG-DV oder
4	Lenken eines Kfz bei Vorliegen technischer Mängel, sofern dies auffallen hätte müssen gem <b>§ 102/1 KFG</b>	Fahrsicherheitstraining gem § 13b FSG-DV
		Perfektionsfahrt gem § 13a FSG-DV
4	Lenken eines Kfz bei nicht entsprechend gesicherter Beladung, sofern dies auffallen hätte müssen gem <b>§ 102/1 KFG</b>	Ladungssicherungs- seminar
4	Missachtung Beschränkungen für Beförderungseinheiten mit gefährlichen Gütern in Tunnel gem <b>VO, BGBl II 395/2001</b>	Ladungssicherungs- seminar
4	Missachtung Fahrverbot für Kfz mit gefährlichen Gütern gem <b>§ 52 lit a Z 7e StVO</b> in Tunnelanlagen	Ladungssicherungs- seminar
5	Befahren des Pannestreifens mit mehrspurigen Kfz auf Autobahnen und Behinderung von Einsatzfz gem <b>§ 46/4 lit d StVO</b>	Nachschulung gem FSG-NV

**Allgemeines:**

Die 12. FSG-Novelle brachte eine völlige Neuregelung und zugleich Vereinfachung der Vorschriften rund um den Mopedausweis.

1. Ausländische Mopedlenker, die jedenfalls das 16. Lebensjahr vollendet haben, dürfen daher in Österreich ein Moped auch ohne Mopedausweis lenken. Unter diesen "ausländischen Mopedlenkern" sind nicht solche ohne österreichische Staatsbürgerschaft, sondern solche **ohne Hauptwohnsitz** im Bundesgebiet zu verstehen.

Weiters darf darauf aufmerksam gemacht werden, dass seit 1. Juli 2004 auch in Italien die Mopedausweispflicht für Mopeds und vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge eingeführt wurde. Ob die österreichischen Mopedausweise in Italien anerkannt werden, muss noch mit den italienischen Behörden geklärt werden. Vorerst sollte jedoch davon ausgegangen werden, dass eine solche Anerkennung nicht gegeben ist.

**2. Ermächtigung zur Ausstellung von Mopedausweisen:**

Aufgrund der bislang geltenden Unterschiede bei der Ausbildung (vor allem wegen des praktischen Teils) gab es unterschiedliche Ermächtigungen für die Ausstellung von Mopedausweisen für Mopeds und für Mopedausweise für vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge. Da die Anforderungen nunmehr gleich sind, d.h. jedenfalls eine praktische Ausbildung durchzuführen ist, sind jene ermächtigten Einrichtungen, die keine praktische Ausbildung durchführen dürfen, de facto nicht mehr in der Lage, Mopedausweise selbständig auszustellen.

### Zu den Abs. 1 und 2: Voraussetzungen für den Erwerb des Mopedausweises

1. Die theoretische Ausbildung umfasst nun nurmehr sechs Unterrichtseinheiten, die sich wie folgt auf die Ausbildungsinhalte aufteilen:

<u>Minuten</u>	<u>Lehrinhalt</u>
<u>25</u>	<u>Einführungsphase, Verkehrsraum</u>
<u>25</u>	<u>Partnerkunde</u>
<u>50</u>	<u>Bewegen im Verkehrsraum</u>
<u>50</u>	<u>Verhaltensvorschriften in besonderen Verkehrsräumen (Vorrang,...)</u>
<u>50</u>	<u>Wahl der Fahrgeschwindigkeit</u>
<u>25</u>	<u>Verkehrsunfall</u>
<u>50</u>	<u>Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit</u>
<u>25</u>	<u>Personenbeförderung</u>

2. Sofern die Ausbildung für den Erwerb des Mopedausweises von Fahrschulen durchgeführt wird, ist nach Ansicht des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie nichts dagegen einzuwenden, wenn diese Kandidaten an demselben Theoriekurs teilnehmen wie Kandidaten, die für den Erwerb einer Lenkberechtigung ausgebildet werden, sofern es sich um jene Kursteile handelt, in denen die unter 1) genannten Ausbildungsinhalte vermittelt werden.
3. Wird die Berechtigung für mehrere Fahrzeugkategorien beantragt (Moped, vierrädriges Leichtkraftfahrzeug), so ist die theoretische Ausbildung und theoretische Prüfung insgesamt nur ein Mal zu absolvieren. Die Absolvierung der praktischen Ausbildung ist ausdrücklich in § 31 Abs. 2 dritter bis fünfter Satz geregelt.
4. Mit Erlass GZ. 179.619/39-I/7/92 vom 4. November 1992 wurde die Ablegung der Mopedprüfung bereits frühestens sechs Monate vor Vollendung des 16. Lebensjahres für zulässig erklärt; darüber hinaus können Bewerber, die an der unverbindlichen Übung „Vorbereitung zur Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr“ teilgenommen haben, die Prüfung am Ende des Schuljahres in der Schule bei einem zur Abnahme der Prüfung befugten Lehrer ablegen, unabhängig davon, wann sie das 16. Lebensjahr vollenden werden. Die Ausfolgung des Mopedausweises darf unabhängig davon jedenfalls erst mit dem 16. Geburtstag erfolgen. Diese Regelung ist durch das Inkrafttreten des Führerscheingesetzes unberührt geblieben und gilt auch für den Erwerb des Mopedausweises ab dem 15. Lebensjahr. Diesfalls darf die Prüfung frühestens sechs Monate vor Vollendung des 15. Lebensjahres absolviert werden.

**Zu Abs. 3:**

1. Die in § 31 Abs. 3 geforderte Ergänzungsausbildung für Instruktoren hat 16 Unterrichtseinheiten zu umfassen wobei sich der Inhalt und der Umfang entsprechend der beiliegenden Aufstellung verteilt.

2. Die Durchführung der praktischen Schulung am Übungsplatz kann auch in Gruppen von mehreren Personen abgehalten werden, sofern für jeden Kandidaten ein eigenes Fahrzeug zur Verfügung steht. Es spricht nichts dagegen, wenn Kandidaten ihr Privatfahrzeug verwenden. Die Größe der Gruppe sollte aber pro Fahrlehrer bzw. Instruktor acht Personen nicht übersteigen.

Bei der praktischen Ausbildung im öffentlichen Verkehr für Mopeds hat der Fahrlehrer zwecks Sicherstellung eines entsprechenden Lernerfolges (Spurgestaltung etc...) den oder die Kandidaten auf einem einspurigen Kraftfahrzeug zu begleiten. Bei der praktischen Ausbildung im öffentlichen Verkehr für vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge kann der Fahrlehrer den oder die Kandidaten hingegen auf einem beliebigen Fahrzeug begleiten.

3. Für den in Abs. 1 Z 6 genannten Nachweis der Fahrzeugbeherrschung ist auch eine Bestätigung zu erbringen, aus der nachvollzogen werden kann, dass die Fahrzeugbeherrschung gegenüber dem Fahrlehrer bzw. dem Instruktor (und vor allem welchen!) nachgewiesen wurde. Diese Bestätigung über die ausreichende Fahrzeugbeherrschung sollte sowohl vom Fahrlehrer/Instruktor als auch vom Kandidaten unterschrieben werden.

4. Für die Durchführung der praktischen Ausbildung bei Moped 15 an einem Außenkursort ist keine eigene Bewilligung erforderlich, da es sich dabei um keine Ausbildung zur Erlangung einer Lenkberechtigung handelt und somit nicht unter den Begriff „Fahrschulkurs“ zu subsumieren ist. Auch gelten die Vorgaben der KDV für Fahrschulkurse (zB. an einem Tag nicht mehr als 4 Unterrichtseinheiten Theorie und nicht mehr als 4 Unterrichtseinheiten Praxis) für diese Ausbildungen nicht.

**Umfang und Inhalte der Ergänzungsausbildung gem. § 31 Abs. 3 FSG für Instruktoren gem. § 4a Abs. 6 FSG beim Fachverband der Fahrschulen bzw. ermächtigten Ausbildungsstätten gem. § 116 Abs. 6a KFG**

Umfang: 16 Unterrichtseinheiten á 50 Minuten, 1. Tag: 8 UE Theorieunterricht, 2. Tag: 8 UE Praxisunterricht

**Inhalte Theorieteil:**

<b>Themenbereich</b>	<b>Lehrinhalte</b>	<b>Anzahl der UE</b>
Rechte und Pflichten des Ausbildners	geeigneter körperlicher Zustand des Lehrenden, Verantwortung für die genaue Einhaltung der Verkehrsvorschriften und der Verwendung des Sturzhelmes durch die Mopedeschüler, rechtzeitige Einflussnahme auf die Fahrweise der Schüler, Fertigkeiten der Schüler für die Fahrt im Verkehr müssen gegeben sein, etc.	2
Verkehrsrechtliche Vorschriften	Allgemeine Fahrordnung sowie Sonderbestimmungen für Mopeds, Personenbeförderung, Beladungsprobleme, Schutzkleidung, etc.	2
Gefahrenlehre	Hintereinanderfahren, Vorbeifahren, Überholen, Einbiegen, Einfahren, Ausfahren, Fahrstreifenwechsel, Einordnen, Schutzwege, etc.	2
Partnerkunde	Partner im Verkehr, Vertrauensgrundsatz, verkehrspsychologische Grundlagen, etc.	2

## Inhalte Praxisteil:

Themenbereich	Lehrinhalte	Anzahl der UE
Vorbesprechung vor Antritt der gemeinsamen Ausfahrt	Festlegen der Spielregeln für die Ausfahrt, Verhalten bei Abreißen eines Mopederschülers, Verhalten bei Unfall, Kandidat muss der Fahrt im Verkehr gewachsen sein, Informationen zu Fahren in der Gruppe, etc.	1
Übungen im Verkehr	Stadtverkehr, Spurgestaltung, Umkehren, Vorbeifahren, Fahrstreifenwechsel, Einordnen, Einbiegen, Verhalten bei Kreuzungen, Befahren von Kurven, etc. Training der Gruppenfahrt bei dichtem Verkehr und Kreuzungen	3
	Freilandstraße, richtige Tempowahl, Hintereinanderfahren, Überholen (auch gegenseitig, richtige Kurvenlinie, leistungsbezogene Tempowahl, Straßenverhältnisse in Fahrlinie einbeziehen, richtiges Verwenden des Beschleunigungsstreifen, Grundregeln bei Gruppenfahrten	4

**zur Übergangsbestimmung des § 41 Abs. 9 Z 1 lit. b und c:**

1. Bei der Ausstellung eines Mopedausweises für vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge gemäß dieser Übergangsbestimmung sind an das "Glaubhaft machen" keine besonders hohen Anforderungen zu stellen, bestimmte Nachweise werden nicht gefordert. Als ausreichend ist jedenfalls anzuerkennen, wenn der Betreffende den Besitz eines derartigen Fahrzeuges mittels Zulassungsscheines nachweisen kann, oder wenn ein anderer Besitzer eines derartigen Leichtkraftfahrzeuges bestätigt, dass der Antragsteller dieses Fahrzeug gelenkt hat.

2. Da aufgrund der Inkrafttretensbestimmungen Mopedausweise nach den Übergangsbestimmungen erst ab 1.9.2009 ausgestellt werden dürfen, kann es dazu kommen, dass verschiedene Mopedlenker in den ersten Tagen (sei es aus Unkenntnis über die neuen Vorschriften oder aufgrund der Unmöglichkeit, den Mopedausweis zu erlangen) noch nicht im Besitz eines vorgeschriebenen Mopedausweises sind. Es ist daher in der ersten Zeit nach Inkrafttreten der neuen Bestimmungen (bis spätestens zum Ablauf des Jahres 2009) bei Kontrollen großzügig zu verfahren, aufklärend auf die Mopedlenker einzuwirken und nicht sofort eine Verwaltungsstrafe auszusprechen, es sein denn, es liegt auf der Hand liegt, dass sich der Betreffende bewusst über die neuen Vorschriften hinwegsetzt und somit nicht schützenswert ist. Ebenso ist bei der Anwendung der Übergangsbestimmung des § 41 Abs.9 Z 1 lit b vorzugehen, also wenn ein Besitzer eines Mopedausweises für vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge es schuldlos verabsäumt hat, sich einen Mopedausweis für Motorfahrräder gemäß dieser Bestimmung zu besorgen.

zu Abs. 1:

### **Zwingende Anordnung eines Lenkverbotes bei Entziehung einer Lenkberechtigung aufgrund eines Alkoholdelikt**

Verkehrskontrollen haben ergeben, dass alkoholisierte Lenker in weit höherem Maße beim Lenken von Mopeds anzutreffen sind, als bei sonstigen Kraftfahrzeugen. Aus diesem Grund werden die Bestimmungen des § 32 FSG über die Verhängung eines Lenkverbotes in Erinnerung gerufen und soll künftig eine konsequent strengere Vollziehung vorgenommen werden.

Bei Vorliegen einer bestimmten Tatsache gemäß § 7 Abs. 3 Z 1 FSG (Alkoholdelikte ab 0,8 Promille) ist daher jedenfalls mit der Entziehung einer Lenkberechtigung gleichzeitig auch ein Lenkverbot gemäß § 32 Abs 1 Z 1 FSG für Motorfahräder und Invalidenkraftfahrzeuge auszusprechen.

In allen anderen Fällen einer Entziehung der Lenkberechtigung aufgrund mangelnder Verkehrszuverlässigkeit ist zu beurteilen, ob und inwieweit die der Bestrafung zugrunde liegende Übertretung auch eine Verkehrsunzuverlässigkeit hinsichtlich des Lenkens eines Motorfahrrades oder eines Invalidenfahrzeuges nach sich zieht. Erforderlichenfalls ist ebenfalls ein Lenkverbot gemäß § 32 Abs. 1 Z 1 FSG auszusprechen.

Hiervon unabhängig ist die allfällige Verhängung eines Lenkverbotes oder die Erteilung von Auflagen aufgrund mangelnder gesundheitlicher Eignung.

Das Lenken von vierrädrigen Leichtkraftfahrzeugen während der Dauer der Entziehung der Lenkberechtigung ist aufgrund des § 24 Abs. 1 zweiter Satz idF der 12. FSG-Novelle in den dort genannten Fällen ex lege unzulässig. Aus Rechtssicherheitsgründen sollte diese Tatsache jedoch auch im Spruch des Entziehungsbescheides erwähnt werden.

### **Anordnung von Nachschulung gegenüber Personen ohne Wohnsitz in Österreich**

Es darf auf das Erkenntnis 2006/11/0259 des Verwaltungsgerichtshofes vom 15.5.2007 hingewiesen werden. Darin wurde ausgesprochen, dass im Falle der Verhängung eines Lenkverbotes gegenüber einer Person ohne Wohnsitz in Österreich gemäß § 30 Abs. 1 FSG bloß diese Maßnahme, nicht aber weitere in § 24 FSG genannte Maßnahmen zulässig sind. Insbesondere die Anordnung einer Nachschulung ist unzulässig. Damit wird die vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie bereits im Protokollerlass der FSG-Tagung vom 3.5.2007 vertretene Ansicht, nämlich solche Nachschulungsanordnungen restriktiv handzuhaben, noch verstärkt und derartige Anordnungen gänzlich für unzulässig erklärt. Es wird daher ersucht, künftig im Sinne dieser Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes vorzugehen und von der Anordnung einer Nachschulung (oder einer anderen Maßnahme) bei Verhängung eines Lenkverbotes für eine nicht in Österreich wohnhafte Person gänzlich abzusehen.

**Zu Abs. 9 Z 3: Übergangsbestimmung für anhängige Entziehungsverfahren:**

Nach der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes ist ein Verfahren dann als anhängig zu betrachten, wenn seitens der Behörde eine erste Aktivität in diesem Verfahren gesetzt wird. Trotzdem wird zwecks Sicherstellung einer einheitlichen Vollziehung der unter diese Übergangsbestimmung fallenden Fälle klargestellt, dass es bei der Beurteilung, ob die bisherige oder die neue (gemäß 12. FSG-Novelle geltenden) Rechtslage anzuwenden ist, auf den Tatzeitpunkt abzustellen ist. Dies ist nicht nur eine einfache und für den Bürger transparente Lösung, sondern vermeidet auch eine Einflußnahmemöglichkeit der Behörden auf die anzuwendende Rechtslage, je nachdem ob eine Behördenaktivität in diesem Verfahren rasch oder weniger rasch gesetzt wird.