

Mehrphasenausbildung

Leitfaden für durchführende Stellen
(Vorläufige Fassung)

Inhalt

Einleitung	4
Der gute Autofahrer	5
Unfalltypen	6
Erfahrungen mit L17 und „Road Expert“	7
Internationale Erfahrungen	8
EU-Richtlinie	9
Gesetzliche Grundlage	10
Für wen gilt die neue Mehrphasenausbildung	10
Mehrphasenausbildung – Konkrete Inhalte	11
Mehrphasenausbildung – Zeitraster	12
Kosten-Nutzen Vergleich	13
Versicherungsrechtliche Aspekte	14
Umfang der Grundausbildung für die Klassen A und B	15
48. Nov. zur KDVG, § 64b Abs. 3, 4 (Theoretische Ausbildung)	15
48. Nov. zur KDVG, § 64b Abs. 5, 6, 7 (Praktische Ausbildung)	16
Lehrpläne im Detail (Anlagen 10a)	17
Perfektionsfahrt 1	27
Perfektionsfahrt 2	28
Voraussetzungen des Fahrlehrers	29
Das Fahrsicherheitstraining für die Klasse A	30
Das Fahrsicherheitstraining für die Klasse B	35
Sachliche Voraussetzungen für das Fahrsicherheitstraining	42
Voraussetzungen des Instructors	43
Das verkehrspsychologische Gruppengespräch	44
Voraussetzungen des Psychologen	45
Kommission für die Mehrphasenausbildung	46
Führerscheinregister	47
Sanktionen	48

Einleitung

Die Grundlage für jeden Kraftfahrer ist die sorgfältige Ausbildung in der Fahrschule. Mit den Anforderungen des modernen Verkehrs steigen ständig auch die Anforderungen an die Fahrausbildung, die angemessen auf die motorisierte Verkehrsteilnahme vorbereiten muss.

Die Mehrphasenausbildung ist ein harmonisch aufeinander abgestimmtes Kontinuum. Dieses umfasst einerseits bereits vorhandene Teile wie Fahrschulausbildung und Prüfung, andererseits neue Module, wie Perfektionsfahrten im Straßenverkehr, Fahrsicherheitstraining, verkehrspsychologische Schulung.

Ziel ist die signifikante und nachhaltige Senkung der überproportional hohen Unfallzahlen von Fahranfängern.

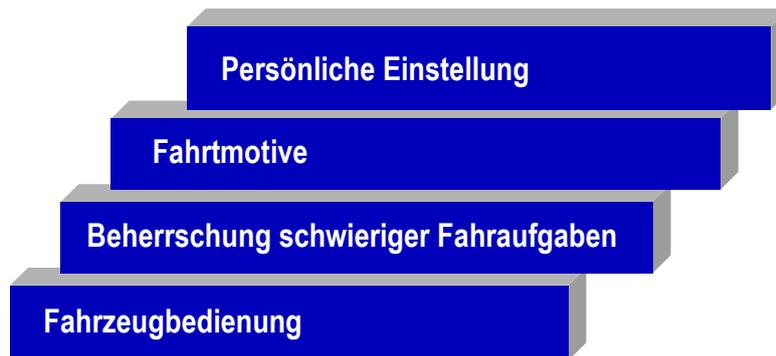
Die bereits vorhandenen Teile wurden in Hinblick auf eine Intensivierung von Verkehrssicherheitsinhalten optimiert, die neuen Module wurden in Anlehnung an Erfahrungen aus anderen EU-Ländern entwickelt.

Die Module der Mehrphasenfahrausbildung passen schlüssig in das bestehende Probeführerscheinsystem mit einer Beobachtungsfrist. Die Erfüllung der neuen Fortbildungsmodule ist an eine maximal 12-monatige Frist gebunden. Danach verbleibt noch eine weitere 12-monatige Frist durch den bereits bestehenden Probeführerschein (§ 4 FSG), der durch die Gesetzesänderung unberührt bleibt.

Fahrschulausbildung und Prüfung garantieren eine solide Grundausbildung, um im normalen Verkehrsgeschehen bestehen zu können. Höhere Fahrfertigkeiten können erst dann effektiv vermittelt werden, wenn die grundsätzliche Fahrzeugbedienung weitestgehend automatisiert ist. Daher erfolgt die Fortbildung zur speziellen Gefahrenbewältigung in Form eines Fahrsicherheitstrainings erst nach einigen Monaten Fahrpraxis. Auch die richtige persönliche Einstellung zur Gefahrenvermeidung wird beim verkehrspsychologischen Teil des Fahrsicherheitstrainings eingegangen.

Der gute Autofahrer

Der gute Autofahrer Hierarchisches Stufenmodell



Das charakteristische eines hierarchischen Modells ist, dass Mängel auf einer höherliegenden Stufe, nicht vollständig durch Fähigkeiten auf tieferliegenden Stufen kompensiert werden können. Das heißt, dass noch so gutes fahrerisches Können wenig Relevanz für verkehrssicheres Verhalten hat, wenn beispielsweise eine aggressive und leichtfertige Persönlichkeitsstruktur vorliegt oder wenn die momentanen Fahrtmotive zu einem riskanten Fahrstil führen (Angeberei vor Gleichaltrigen, aus Zeitdruck rasen etc.). Umgekehrt könnte jedoch erwartet werden, dass eine besonders hohe persönliche Verantwortungsbereitschaft dazu führt, dass man auch unter Zeitdruck nicht rast oder bei geringer Fahrpraxis keine gefährlichen oder langen Strecken fährt, sich noch Zeit für sich selbst nimmt und weitere Fahrstunden absolviert oder im Extremfall vielleicht noch gar nicht fährt und somit das Unfallrisiko reduziert.

Die Mehrphasenfahrausbildung trägt erstmals allen vier Ebenen dieses Stufenmodells eines guten Autofahrers Rechnung. Jedes Modul ist ganzheitlich auf alle vier Ebenen ausgerichtet. Dabei gibt es allerdings verschiedene Gewichtungen: Die Grundausbildung und Prüfung zielen zwar naturgemäß primär auf die Ausbildung auf der unteren Stufen ab. Es werden aber auch Fähigkeiten auf der höheren Stufen behandelt (Gefahrenbremsung, Blicktechnik, vorausdenkend fahren im Sinne von Gefahrenfrüherkennung...). Gleichzeitig gehen die Lehrinhalte schon in der Grundausbildung auf die Inhalte der Gefahrenlehre und Verkehrssinnbildung (z.B. Zeitdrucks beim Fahren, Ablenkung durch berufliche oder private Probleme, u.v.m.) ein.

Unfalltypen

Prof. Steffan von der TU Graz hat in einer Studie die häufigsten Unfallursachen dargestellt. Die Unfallursachen sind bei den folgenden Unfalltypen in der Reihenfolge der Häufigkeit angeführt. Auch die Studie von Prof. Pfleger über das Blickverhalten belegt eindeutig, dass die Mehrphasenausbildung richtig positioniert ist, da sie zielgenau eine bessere Ausbildung im Bereich der häufigsten Unfallursachen ermöglicht.

Alleinunfälle

- 1.) Überhöhte Geschwindigkeit
- 2.) Fahrfehler
- 3.) Unachtsamkeit
- 4.) Einschlafen

Frontalkollisionen

- 1.) Kein Fahren auf halbe Sicht
- 2.) Notbremsung in Kurven
- 3.) Falsche Fahrlinie
- 4.) Überholunfälle (rückläufig)

Abbiegeunfälle

- 1.) Beobachtungsfehler (Blicktechnik)
- 2.) Falsches Einschätzen von Geschwindigkeit und Entfernung
- 3.) Nichtverwenden von Spiegel und Blinker
- 4.) Unklare Ampelregelung (Links-Abbiegepeile am Beginn der Grünphase!!)

Rechtwinkelige Kollision

- 1.) Beobachtungsfehler (Blicktechnik)
- 2.) Falsches Einschätzen von Geschwindigkeit und Entfernung
- 3.) Unklare Vorrangsituation und Blickschattenphänomen
- 4.) Überhöhte Fahrgeschwindigkeit (geringer Anteil)

Fußgängerunfälle

- 1.) Beobachtungsfehler
- 2.) Sichtabschattungen
- 3.) Nicht angepasste Geschwindigkeit
- 4.) Unvermutete Reaktion der Fußgänger

Über alle Typen

- 1.) Beobachtungsfehler (Blicktechnik)
- 2.) Falsches Einschätzen der Geschwindigkeit und Entfernung
- 3.) Nicht angepasste Fahrgeschwindigkeit
- 4.) Ältere reagieren langsam und schätzen Entfernung und Geschwindigkeit falsch ein

Erfahrungen mit L17 und „Road Expert“

Auch bei der vorgezogenen Lenkberechtigung für die Klasse B wird die Ausbildung auf max. ein Jahr verteilt. Nach anfänglicher Skepsis erfreut sich dieses Modell großer Beliebtheit bei Fahranfängern, Eltern und Fahrschulen.



Eine Umfrage bei Eltern ergab folgende Reaktionen:

- System sehr gut, da auch Begleiter geschult werden
- Auffrischkurse sollten generell vorgeschrieben werden
- Erste Ausbildung, bei der Fahranfänger genügend Fahrpraxis bekommen
- Modell ist gut, weil das Kind auf das Moped verzichtet
- Besonders gut ist die lange Ausbildungsdauer, damit den Jugendlichen die Bedeutung der Ausbildung bewusst wird

Das Fahrsicherheitstraining "**Road Expert**" war eine österreichweite Aktion für Fahranfänger, die in Zusammenarbeit mit dem Fachverband der Fahrschulen, den beiden Autofahrerclubs ARBÖ und ÖAMTC, der "Initiative für Fahrsicherheitstraining" und dem Kuratorium für Verkehrssicherheit durchgeführt wurde.



In den zwei Jahren 1999 und 2000 nahmen ca. 13.000 Fahranfänger an den geförderten Kursen teil.

98 % der **13.000** jungen Road-Expert- Teilnehmer fanden das Fahrsicherheitstraining mit psychologischem Gruppengespräch so attraktiv, dass sie in einer anonymen Befragung meinten, jeder junge Lenker sollte so einen Kurs besuchen!

Internationale Erfahrungen

Finnland

Ein bereits gesetzlich eingeführtes Mehrphasenmodell, an welches das österreichische Modell im Wesentlichen angelehnt ist, brachte den gewünschten Erfolg. Die Anzahl der Unfälle von Fahranfängern änderte sich im 2. Jahr nach Einführung des neuen Systems gegenüber vorher, relativiert an der Anzahl neu ausgestellter Führerscheine und unter Berücksichtigung einer um 2% geringeren Fahrleistung folgendermaßen:

- 25% bei männlichen Fahranfängern im Alter von 18-20 Jahren
- 50% bei männlichen Fahranfängern älter als 21 Jahre
- 16% bei weiblichen Fahranfängern zwischen 18-20 Jahren
- 0% bei weiblichen Fahranfängern älter als 21 Jahre.

Deutsche Mehrphasenausbildung

Die Bundesinnenministerkonferenz hat im Frühjahr 2002 ein neues Ausbildungskonzept vorgestellt, um dem Sterben der jungen Menschen Einhalt zu gebieten. Es besteht aus einer Gruppensitzung, einem kursspezifischen Teil im Schonraum, einer zweiten Gruppensitzung und einer besonderen Beobachtungs- und Übungsfahrt, begleitet von einem Fahrlehrer und einer weiteren Gruppensitzung. Geplant ist eine generalpräventive, also verpflichtende Maßnahme für alle Fahranfänger.

Erfolge und Misserfolge weiterer Maßnahmen für Fahranfänger innerhalb der EU sind im DAN-Report dokumentiert. Das "Rad" musste also nicht neu erfunden werden, sondern Erfahrungen erfolgreicher Konzepte konnten in das österreichische Modell einfließen.

EU-Richtlinie 2000/56/EG

Diese Richtlinie ändert den Anhang 2 der Richtlinie 91/439/EWG, der die Mindestanforderungen an die Fahrprüfung regelt. Die Kommission unterstützt die Mehrphasenausbildung. Nach einer Test- und Evaluierungsphase wird eine Empfehlung an alle Mitgliedsstaaten ergehen, derartige Ausbildungsformen generell einzuführen.

Der neue Theorie-Lehrplan für die Mehrphasenausbildung ist bereits dem neuen Anhang 2 angepasst. Im Bereich der Motorrad-Prüfung ist die Richtlinie bis 2003 umzusetzen und spätestens 2005 anzuwenden. Nachstehend ein Auszug der Richtlinie betreffend die praktische Prüfung der Klasse A:

6 Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen für die Klassen A und A1

6.1 Klassen A und A1: Vorbereitung und technische Kontrolle des Fahrzeugs unter Berücksichtigung der Straßenverkehrssicherheit.

Die Bewerber müssen zeigen, dass sie in der Lage sind, sich auf ein sicheres Fahren vorzubereiten, wozu sie folgenden Vorschriften nachkommen müssen:

6.1.1 die Sicherheitsausrüstung einzustellen, wie Handschuhe, Stiefel, Kleidung und Sturzhelm;

6.1.2 den ordnungsgemäßen Zustand der Reifen, der Bremsanlagen, der Lenkung, des Nothalteschalters (sofern vorhanden), der Kette, des Ölstands, der Leuchten, der Rückstrahler, der Fahrtrichtungsanzeiger und der Schallzeichenanlage stichprobenartig zu überprüfen.

6.2 Klassen A und A1: Zu prüfende spezielle Fahrmanöver, unter Berücksichtigung der Straßenverkehrssicherheit:

6.2.1 das Kraftrad von seinem Ständer herunterzunehmen und durch seitliches Schieben ohne Motorkraft fortzubewegen;

6.2.2 das Kraftrad auf seinem Ständer abzustellen;

6.2.3 zumindest zwei Fahrmanöver bei langsamer Geschwindigkeit, darin inbegriffen ein langsamer Slalom; dadurch

soll es ermöglicht werden, die Fähigkeit zur Bedienung der Kupplung im Zusammenhang mit der Bremse, das Halten des Gleichgewichtes, die Blickrichtung und die Sitzposition auf dem Kraftrad zu überprüfen, wobei die Füße auf den Pedalen verbleiben sollen;

6.2.4Zumindest zwei Fahrübungen bei höherer Geschwindigkeit, wobei ein Fahrmanöver im zweiten oder dritten Gang mit einer Geschwindigkeit von zumindest 30 km/h absolviert wird und ein weiteres das Vermeiden eines Hindernisses bei zumindest 50 km/h beinhalten muss; dadurch soll es ermöglicht werden, die Sitzposition auf dem Kraftrad, die Blickrichtung, das Halten des Gleichgewichtes, die Lenkfähigkeit und die Beherrschung des Gangwechsels zu überprüfen;

6.2.5 Bremsen: zumindest zwei Bremsmanöver sollten durchgeführt werden, darin inbegriffen eine Notbremsung bei einer Geschwindigkeit von zumindest 50 km/h; dadurch soll es ermöglicht werden, die Bedienung der Vorder- und Hinterbremse, die Blickrichtung und die Sitzposition auf dem Kraftrad zu überprüfen.

Die speziellen Fahrübungen, die unter Punkten 6.2.3 bis 6.2.5 erwähnt werden, müssen spätestens fünf Jahre nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie angewendet werden.

Gesetzliche Grundlage

Im § 4a bis § 4c des Führerscheingesetzes wurden die allgemeinen Bestimmungen über die Mehrphasen-Fahrausbildung (MPA) für die Klassen A und B eingefügt.

In der dazugehörigen Verordnung (FSG-DV) wurden unter anderem die näheren Bestimmungen über die Inhalte der Perfektionsfahrten und des Fahrsicherheitstrainings festgelegt.

Für wen gilt die neue Mehrphasenausbildung?

Bewerber einer Lenkberechtigung für die Klassen A (Motorrad) oder B (Kraftwagen bis 3,5t) haben die Mehrphasenausbildung zu absolvieren, wenn sie ihren Führerscheinantrag nach dem 01.01.2003 bei der Behörde eingereicht haben.

Ausgenommen sind Besitzer von ausländischen Lenkberechtigungen, die ihren Hauptwohnsitz nach dem Erwerb der Lenkberechtigung im Ausland nach Österreich verlegen. Dies gilt auch dann, wenn anschließend eine österreichische Lenkberechtigung erteilt wird.

Verlegt ein Österreicher nach dem Erwerb der Lenkberechtigung seinen Hauptwohnsitz ins Ausland, muss er die zweite Ausbildungsphase nur dann absolvieren, wenn er innerhalb von 12 Monaten nach dem Erwerb der Lenkberechtigung wieder nach Österreich zurückkehrt.

Mehrphasenausbildung – Konkrete Inhalte

Klasse B

- a) **Grundausbildung**
 - 32 Lektionen theoretische Ausbildung
 - 18 Lektionen praktische Ausbildung
- b) **1. Perfektionsfahrt**
 - 2 Lektionen, mind. 1 Einheit fahren
- c) **Fahrsicherheitstraining mit** verkehrspsychologischem Gruppengespräch
 - 6 Lektionen Fahrsicherheitstraining
 - 2 Lektionen Verkehrspsychologie
- d) **2. Perfektionsfahrt**
 - 2 Lektionen, mind. 1 Einheit fahren

Vorgezogene B-Ausbildung (L17)

- a) **Grundausbildung**
 - 28 Lektionen theoretische Ausbildung
 - 12 Lektionen praktische Ausbildung
 - 3000 km Ausbildungsfahrt
 - 2 x 2 Lektionen begleitende Schulungen
 - 3 Lektionen praktische Perfektionsschulung
 - 9 Lektionen theoretische Perfektionsschulung
- b) **Fahrsicherheitstraining mit** verkehrspsychologischem Gruppengespräch
 - 6 Lektionen Fahrsicherheitstraining
 - 2 Lektionen Verkehrspsychologie
- c) **Perfektionsfahrt**
 - 2 Lektionen, mind. 1 Einheit Fahren

Klasse A (Ergänzung zu einer bestehenden Klasse)

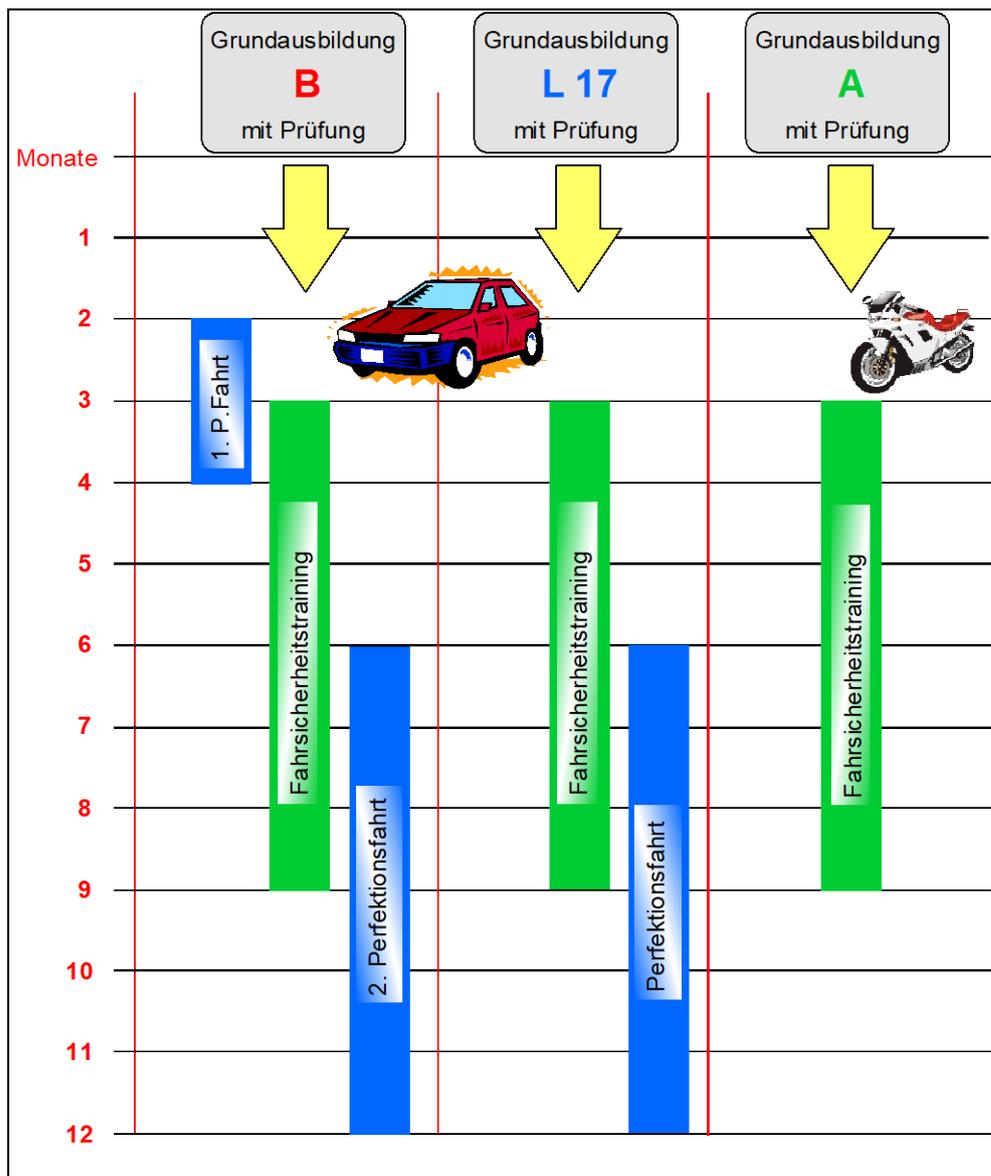
- a) **Grundausbildung**
 - 8 Lektionen theoretische Ausbildung
 - 12 Lektionen praktische Ausbildung
- b) **Fahrsicherheitstraining mit** verkehrspsychologischem Gruppengespräch
 - 6 Lektionen Fahrsicherheitstraining
 - 2 Lektionen Verkehrspsychologie

Mehrphasenausbildung – Zeitraster

Nach der Grundausbildung und bestandener Fahrprüfung wird die Lenkberechtigung erteilt.

Innerhalb eines Jahres sind je nach Klasse nachstehende Module zu absolvieren.

Wird eines oder mehrere Module nicht absolviert, wird nach einer zusätzlichen Frist von 4 Monaten ein Entzugsverfahren eingeleitet und nach weiteren 4 Monaten die Lenkberechtigung entzogen.



Kosten-Nutzen Vergleich

Volkswirtschaftlicher Nutzen

Bei einem 20%igen Unfallrückgang beträgt die volkswirtschaftliche Kostenersparnis ca. 27,000.000,-- Euro (ca. ATS 370,000.000,--) pro Führerscheinjahrgang.

Kalkulationsgrundlage: 20%ige Unfallreduktion mit beteiligten Fahranfängern pro Führerscheinjahrgang innerhalb der ersten zwei Jahre des Führerscheinbesitzes. Das sind ca. 19 Getötete weniger, 145 schwer Verletzte weniger und 790 leicht Verletzte weniger.

Berechnungsgrundlage: Unfallfolgekostenberechnung nach Metelka für Österreichs Straßenverkehr (Volkswirtschaftliche „Cirka“-Kosten für einen Getöteten: Euro 908.000,-- / ATS 12,500.000,--; für einen schwer Verletzten: Euro 48.800,-- / ATS 670.000,--; für einen leicht Verletzten: Euro 4.070,-- / ATS 56.000,--).

Durch eine Reduktion der Grundausbildung und Verlagerung von Ausbildungsbestandteilen wurde die Mehrbelastung in engen Grenzen gehalten. Die nachstehende Tabelle kann nur als Kalkulationshilfe gesehen werden und ist in keiner Weise bindend.

Das Thema Ausbildung nur auf die Kosten zu reduzieren ist verantwortungslos und tödlich für die Verkehrssicherheit!

Teile der Fahrausbildung	Mehrphasen Einh. á 50min	Preise in €		Konventionell Einh. á 50min	Typ	Preise in €	
		Von	Bis			Von	Bis
Theorie	32	10	13	40	Gruppenkurs	10	13
Praxis	18	33	45	20	Einzelunterricht	33	45
Prüfung							
Perfektionsfahrt 1	2	29	29	0	Kleingruppe	29	29
Fahrsicherheitstraining	6	18	18	0	Gruppenkurs	18	18
Verkehrspsychologie	2	12,5	12,5	0	Gruppenkurs	12,5	12,5
Perfektionsfahrt 2	2	29	29	0	Kleingruppe	29	29
Einheiten gesamt (á 50 min)	62 = 100%	1163	1475	60 = 100%		1060	1420
Einheiten Theorie (á 50 min)	34 = 55%			40 = 67%			
Einheiten Praxis (á 50 min)	28 = 45%			20 = 33%			

Versicherungsrechtliche Aspekte

RISIKO und ABSICHERUNG

Allgemein ist festzustellen, dass die Absolventen bereits im Besitz eines Führerscheins sind und ihnen daher ein hohes Maß an Eigenverantwortung zuzubilligen ist.

Da die 2. Phase der Führerscheinausbildung entweder mit einem vom Absolventen mitgebrachten Kfz oder mit einem Schulfahrzeug gefahren werden kann, muss auch die versicherungsmäßige Deckung unterschiedlich betrachtet werden.

1) Absolvent bringt Kfz mit

Für alle Schäden welche der Absolvent verursacht, hat der Auto-Haftpflichtversicherer des jeweiligen Fahrzeuges einzutreten. Sollte der Instruktor zu Schaden kommen, egal ob er sich innerhalb oder außerhalb des Kfz befindet, kann er seine Ansprüche an den Lenker und in der weiteren Folge an den AH-Versicherer des betreffenden Fahrzeuges stellen.

Verursacht der Absolvent Schäden an den Einrichtungen der Fahrschule, anderen Fahrzeugen oder Personen, so ist auch hier Deckung durch die AH-Versicherung des Fahrzeuges gegeben.

2) Absolvent benützt ein Fahrschulfahrzeug

Hier ist die Versicherungsdeckung wie unter Punkt 1), jedoch mit der Ausnahme, dass Schäden an Einrichtungen, Sachen und Kfz der Fahrschule nicht gedeckt sind (Versicherungsnehmer und Geschädigter sind eine Person).

Problematisch wird es, wenn ein Absolvent Schadensersatzansprüche an den Instruktor und in der Folge an die Fahrschule stellt, zum Beispiel unter dem Titel: "Falsche, bzw. unklare Anweisungen". Für diesen Fall ist weder eine AH-Versicherung noch die Betriebs-Haftpflichtversicherung (Betrieb von Kfz ist ausgeschlossen) der Fahrschule zuständig. Eingedeckt kann dieses Risiko nur mit einer entsprechenden Veranstalter-Haftpflichtversicherung oder einer pers. Haftpflichtversicherung des Instructors werden.

Fahrschulen deren Betriebshaftpflichtversicherung über das VERSICHERUNGSZENTRUM der Österreichischen Fahrschulen läuft, können dieses Risiko gegen einen geringen Prämienzuschlag in ihrer Betriebsversicherung abdecken.

Der Umfang der Grundausbildung für die Klassen A und B

48. Nov. zur KDV, § 64b Abs. 3, 4 (Theoretische Ausbildung)

Die theoretische Ausbildung besteht aus einem Basisunterricht für alle Klassen von Lenkberechtigungen und einem klassenspezifischen Teil je angestrebter Klasse. Die Lehrinhalte des Basisunterrichtes sind bei Ersterteilungen entsprechend der Anlage 10a auf mindestens 26 Unterrichtseinheiten aufzuteilen, bei Ausdehnungen kann der Basisunterricht entfallen und es ist nur der jeweilige klassenspezifische Teil zu absolvieren. Pro Tag dürfen nicht mehr als vier Unterrichtseinheiten zu je 50 Minuten vermittelt werden. Bei Ausdehnungen gelten die Vorgaben des Abs. 3 hinsichtlich der Aufteilung auf mindestens 14 Kalendertage nicht. Die Lehrinhalte der klassenspezifischen Teile sind entsprechend der Anlage 10a mindestens auf folgende Unterrichtseinheiten aufzuteilen:

Bezeichnung	Einheiten á 50 min
Basiskurs	26
Klasse A	+8
Klasse B	+6
Klasse B+E	+4
Klasse C1	+8
Klasse C	+10
Klasse C (von C1)	+4
Klasse C+E	+6
Klasse D (von B)	+12
Klasse D (von C)	+4
Klasse F	+8



Der Umfang der Grundausbildung für die Klassen A und B

48. Nov. zur KDV, § 64b Abs. 5, 6, 7 (Praktische Ausbildung)

Die praktische Ausbildung hat jedenfalls Nachtfahrten, Fahrten im Ortsgebiet mit starkem Verkehr (städtisches Gebiet) und Fahrten im Schnellverkehr (wie Autobahn, Autostraße) zu umfassen. Bei der Ausbildung mit Kraftwagen darf ein Fahrlehrer gleichzeitig immer nur einen Kandidaten ausbilden. Pro Tag dürfen Schülern beim Lenken eines Kraftfahrzeuges nicht mehr als vier Unterrichtseinheiten vermittelt werden.

Bezeichnung	Einheiten á 50 min
Klasse A	12 (davon mind.8 im Verkehr)
Klasse B	18
Klasse B+E	20 (18 B, 2 E)
Klassen B und C/C1	20 (8 B, 12 C/C1)
Klassen B und C/C1+E	22 (8 B, 10 C/C1, 4 E)
Klassen B und D	20 (8 B, 12 D)
Klassen B und C/C1 und D	26 (8 B, 10 C/C1, 8 D)
Klassen B und C/C1+E und D	28 (8 B, 8 C/C1, 8 D, 4 E)
Klassen B und F	22 (18 B, 4 F)
Klasse F	4

Bei der Ausdehnung einer Lenkberechtigung der Klassen B oder C/C1 auf bestimmte andere Klassen beträgt die Minstdauer der praktischen Ausbildung:

Bezeichnung	Einheiten á 50 min
Klasse B auf die Klasse B+E	2
Klasse B auf die Klasse C/C1	8
Klasse B auf die Klassen C/C1 +E	10, davon 6 C/C1, 4 E
Klasse B auf die Klasse D	8
Klasse B auf die Klasse D+E	10, davon 6 D, 4 E
Klasse B auf die Klassen C/C1 und D	16, davon 8 C/C1, 8 D
Klasse B auf die Klassen C/C1 +E und D	18, davon 6 C/C1, 8 D, 4 E
Klasse B auf die Klasse F	4
Klasse C1 auf die Klasse C	4
Klasse C1 auf die Klasse C1+E	3
Klasse C1+E auf die Klasse C+E	6, davon 3 C, 3 E
Klasse C1 auf die Klasse D	4
Klasse C1 auf die Klasse D+E	8, davon 4 D, 4 E
Klasse C auf die Klasse C+E	4
Klasse C auf die Klasse D	4
Klasse C auf die Klasse D+E	8, davon 4 D, 4 E
Klasse D auf die Klasse D+E	4

Die Theorie-Lehrpläne im Detail (Anlagen 10a)

Kapitel 1:	Basis – Lehrplan für die Ersterteilung aller Klassen
Kapitel 2:	Theoretische Lehrinhalte Klasse A
Kapitel 3:	Theoretische Lehrinhalte Klasse B
Kapitel 4:	Theoretische Lehrinhalte Klasse B+E
Kapitel 5:	Theoretische Lehrinhalte Klasse C1
Kapitel 6:	Theoretische Lehrinhalte Klasse C
Kapitel 7:	Theoretische Lehrinhalte Klasse C (Ausdehnung von C1)
Kapitel 8:	Theoretische Lehrinhalte Klasse C+E/C1+E, D+E
Kapitel 9:	Theoretische Lehrinhalte Klasse D (Ausdehnung von B)
Kapitel 10:	Theoretische Lehrinhalte Klasse D (Ausdehnung von C)
Kapitel 11:	Theoretische Lehrinhalte Klasse F

1. Basis-Lehrplan für die Ersterteilung aller Klassen (26 Unterrichtseinheiten)

Abschnitt	Dauer in Minuten	Lehrinhalt
1	75	Einführung, Verkehrsraum, wie Geltungsbereich der StVO 1960, des KFG 1967 und des FSG 1997, Verkehrszeichen, Bodenmarkierungen, Begriffe (Ortsgebiet, Freilandstraße, Einbahnstraße, Autobahn und Autostraße, Vorrangstraße, Schienenstraße, Wohnstraße, Fußgängerzone, Schutzweg, Eisenbahnkreuzung)
2	100	Sinnesorgane, Partnerkunde, wie die Funktion des menschlichen Auges, das Gesichtsfeld, Sehschärfe im Gesichtsfeld, Bedeutung und Zeitbedarf der Blicksprünge, das Gehör – akustische Wahrnehmung, Gleichgewichtsorgan, Partner im Verkehr, wahrnehmbare Signale von Partnern, hinweisende Signale auf Partner, Gefahrenvermeidung durch frühzeitiges Erkennen von Gefahrenmöglichkeiten, bevorzugte Straßenbenützer, Vertrauensgrundsatz, Einteilung der Fahrzeuge
3	100	Bewegung im Verkehrsraum, wie Verhalten bei Bodenmarkierungen, Kenntlichmachung des Straßenverlaufes, Lichtfarben auf der Fahrbahn, Fahrbahnrand, Fahrbahnmitte, Parallel- Nachfolge- und Querverkehr, Rechtsfahrordnung, Nebeneinanderfahren, Wechsel des Fahrstreifens, Vorbeifahren, Linkszufahren, Umkehren und Rückwärtsfahren, Einordnen und Einbiegen, Ein- und Ausfahren, Ausweichen, Anhalten, Halten, Parken
4	400	Verhaltensvorschriften in besonderen Verkehrsräumen, wie Ortsgebiet, Vorrangstraße, Einbahnstraße, Nebenfahrbahn, Kreisverkehr, Autobahn und Autostraße, Schienenstraße, Wohnstraße, Fußgängerzone, Verkehrsflächen, die eingeschränkt benützbar sind, Bedeutung der Arm- und Lichtzeichen, Vorrangregeln und deren Anwendung, Annähern und Übersetzen von Eisenbahnkreuzungen, Abstellen von Fahrzeugen, Absichern liegengeliebener Fahrzeuge, bevorzugte Straßenbenützer
5	300	Anhalteweg, Wahl der Fahrgeschwindigkeit, Fahren auf Gefahrensicht, wie Reaktionszeit, Reaktionsweg und Berechnung, Bremsweg und

		Berechnung, Anhalteweg, Durchfahrzeit der schwungbelegten Strecke Vorschriften, Oberflächenbeschaffenheit der Fahrbahn, Kurvenfahren, Steigung und Gefälle, Beschleunigung – Geschwindigkeitsabbau, Gefahrenbremsung, Einflüsse von Beladung und Anhänger, Wechselwirkung von Fahrbahn – Witterung und Lenker – Umwelt Gefahrenstellen, Sichtweitenverringern, Hilfen zur Entfernungsschätzung (Sekundenmethode), Fahren auf Gefahrensicht
6	50	Hintereinanderfahren, wie Sicherheitsabstände, Ermittlung, Mindestabstand hinter Schienenfahrzeugen und hinter Fahrzeugen mit größeren Längsabmessungen, Annähern an Kreuzungen und Eisenbahnkreuzungen, Fahrstreifenverminderung
7	100	Überholen, wie Faktoren für kurze Überholmanöver, Überholen rechts, Überholverbote, Sicherheitsabstände, Sekundenmethode, Abbrechen von Überholmanövern
8	50	Verwendung der Beleuchtungs- und Signaleinrichtungen, wie Vorschriften, Zweck, Verwendung von Nebelscheinwerfern und Nebelschlussleuchten, stehende Fahrzeuge, Ersatzbeleuchtung, Warn- und Signaleinrichtungen
9	25	Gesetzliche Verwendungserlaubnis für Kraftfahrzeuge auf Straßen mit öffentlichem Verkehr, wie Typenschein, Einzelgenehmigung, Kraftfahrzeug-Versicherungen und Kraftfahrzeugsteuern, Zulassungsstellen der Versicherungsgesellschaften, Voraussetzungen, Kennzeichentafeln, Begutachtung des Kraftfahrzeuges, Pflichten des Zulassungsbesitzers
10	35	Verkehrsunfall, wie Verhalten bei Unfällen mit Sachschaden und Personenschaden, Hilfeleistung
11	50	Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit des Lenkers, wie Möglichkeiten, Auswirkungen auf die Fahrtüchtigkeit, Vorschriften, Überprüfung und Feststellung der Beeinträchtigung, Folgen
12	15	Pflichten des Lenkers, wie Pflichten vor, während und nach der Fahrt, Überprüfung des Fahrzeuges auf Verkehrs- und Betriebssicherheit, soziale und ökologische Verantwortung, zusätzliche Pflichten

2. Theoretische Lehrinhalte für die Klasse A (8 Unterrichtseinheiten)

Abschnitt	Dauer in Minuten	Lehrinhalt
1	100	<p>Wissenswertes vor dem Fahren, Vorstellung der Inhalte der theoretischen Ausbildung, Motive des Motorradfahrens, Fahrertypen und deren subjektive Selbsteinschätzung, persönliche Voraussetzungen, Auswahl des Motorrades, Ausrüstung und Kleidung, Sturzhelm, Sonstige Schutzkleidung, Erste-Hilfe-Ausrüstung</p> <p>Besondere rechtliche Bestimmungen, wie die Lenkberechtigungsklassen für einspurige Kraftfahrzeuge, die Einteilung der einspurigen Kraftfahrzeuge, Fahrverbote für einspurige Kraftfahrzeuge, Abstellen von einspurigen Kraftfahrzeugen, Bestimmungen der Personenbeförderung, Verhalten bei angehaltenen Kolonnen, Gesehen werden und sehen, Kennzeichentafel, Motorradtransport, Besondere Bestimmungen für Motorräder mit Beiwagen, Motordreiräder, Anhängerbestimmungen</p> <p>Statistische Daten</p> <p>Verletzungshäufigkeit, typische Unfallsituationen, Zusammenhang Fahrstil – Sicherheitsgefühl – Unfallgefährdung</p> <p>Einführung in den praktischen Unterricht</p>
2	200	<p>Fahrtechnik und Fahrdynamik</p> <p>Fahrphysik – Die Kreiselkräfte am Rad, der Kamm'sche Kreis, rutschige Fahrbahnstellen, besondere Gefahrenzeichen</p> <p>Einflüsse auf die Schräglage, Schräglage als aktive Sicherheit</p> <p>Die richtige Blicktechnik</p> <p>Kurvenstile, richtige Anwendung der Kurvenstile, Normalstil, Drücken, Hängen,</p> <p>Platzbedarf in der Kurve</p> <p>Wahl der Fahrlinie</p> <p>Rechtliche Rahmenbedingungen und die Besonderheiten des Fahrens mit dem Kraftrad, Fahren im Spurstreifen, die Ideallinie, Kehren und Serpentinauf und Bergab – Reserven schaffen und schonen</p> <p>Überholen, überholt werden</p> <p>Bremsen auf zwei Rädern</p> <p>Fahrdynamische Besonderheiten bestimmter Fahrzeuge, wie Roller, Beiwagengespanne, ...</p> <p>Gefahren durch andere Verkehrsteilnehmer, Grundsatz: „Gesehen werden und sehen“, „Vermeiden von Gefahrenmöglichkeiten statt Bewältigung von Gefahrensituationen“</p> <p>Unterschätzen der Beschleunigungsmöglichkeiten, Überschätzen der Bremsmöglichkeiten und der Wendigkeit durch Verkehrspartner – selbst für ausreichende Sicherheitsabstände sorgen!</p> <p>Das Blickschatten-Phänomen, der tote Winkel, parkende Fahrzeuge, Überholen von langsameren Fahrzeugen, Fahren bei Seitenwind, Windschatten beim Überholen, Übersehen werden im Querverkehr, Übersehen werden im Gegenverkehr vom Linkseinbieger, Übersehen werden bei tiefstehender Sonne</p> <p>Fahren bei Regen, Dämmerung, Dunkelheit</p>

		Fahren mit Sozius, Fahren mit Gepäck Fahren in der Gruppe Umweltgerechter Betrieb des Motorrads der ungeplante Abstieg
3	100	Fahrzeugtechnik Fahrwerk, der Rahmen des Motorrades, Felge und Reifen, Radaufhängung, Lenker, Federung und Schwingungsdämpfer, Bremsanlage, Motor, Kraftübertragung, elektrische Anlage, sinnvolles Zubehör; gesetzliche Ausrüstungspflichten und zulässige Veränderungen

3. Theoretische Lehrinhalte für die Klasse B (6 Unterrichtseinheiten)

Abschnitt	Dauer in Minuten	Lehrinhalt
1	150	Technische Bauteile von Kraftfahrzeugen
1.1		Bereifung, wie Druck, Profil, Schäden, Pflege, Radwechsel, Gleitschutzeinrichtungen, Anfahren bei Schnee und Eis
1.2		Stoßdämpfer, wie Zweck, Schäden, Überprüfung, neue Entwicklungen
1.3		Lenkung, wie Störungen, Überprüfung, neue Entwicklungen
1.4		Elektrik, Elektronik, wie Hauptteile der elektrischen Anlage, wie Beleuchtungseinrichtungen, Signal- und Kontrolleinrichtungen, Vorrichtungen zum Freihalten des Gesichtsfeldes, Navigation
1.5		Motor – Kühlung – Schmierung, wie motorenadäquates Tanken, Einflussgrößen des Energieverbrauchs, Auspuffgase von Verbrennungsmotoren, Motorkühlung, Motorschmierung (Systeme), Kontrolleinrichtungen, Pflege und Wartung, Störungen, alternative Antriebskonzepte und weitere neuen Entwicklungen
1.6		Kraftübertragung, wie Kupplung, Störungen, Schaltgetriebe, automatische und halbautomatische Getriebe, Differential, Antriebsarten
1.7		Bremsen, wie Überprüfungsmöglichkeiten, Hilfsbremsen, Feststellbremsen, Antiblockiersystem, Fahrdynamikregelungen, neue Entwicklungen
1.8		Maße und Gewichte, wie Begriffe, Beschreibungsgrößen, Kraftfahrzeug- und Anhängerarten
2	50	Fahrdynamische Grundlagen, wie Aufgaben des Reifens, Radlast und Reibungswert, Reibungskraft, Einflüsse durch Bau- und Antriebsart, Auswirkungen der Beladung, Einflüsse durch Seitenwind und Anhängerbetrieb, Schleudern, Schieben, Blockieren, Wasserkeilbildung, Aquaplaning Strategien zur Vermeidung instabiler Fahrzustände
3	100	Lenkberechtigung, wie Umfang der Lenkberechtigung der Klasse B und anderer Klassen Geltungsbereich der RL 91/439/EWG – nationale Klassen, Klassen mit Geltung im EWR, Lenkberechtigung auf Probe, Pflichten des Lenkers,

		ähnliche Dokumente
3.1		Anhängerbestimmungen, wie Veränderung des Fahrverhaltens, Vorschriften, Anhängervorrichtung, Beleuchtungs- und Signaleinrichtung, Bremsausrüstung, Zusatzausrüstung, Höchstgeschwindigkeit, Ankuppeln, Abkuppeln, Abstellen
3.2		Personenbeförderung, wie Vorschriften, Personenbeförderung auf Anhängern und Ladeflächen, Sicherheitseinrichtungen wie Knautschzone, Sicherheitsgurt, Kindersitze (Klasseneinteilung nach ECE, Sicherungssysteme wie Isofix u dgl.), Airbag und deren Zusammenwirken
3.3		Beladung, Kennzeichnung überragender ladung, Ladungssicherung
3.4		Abschleppen, wie Vorschriften, Möglichkeiten, wie Abschleppen mit Seil, Stange und teilweisem Hochheben

4. Theoretische Lehrinhalte für die Klasse B+E (4 Unterrichtseinheiten)

Abschnitt	Dauer in Minuten	Lehrinhalt
1	100	Rechtliche Vorschriften für die Klasse B+E Die Lenkberechtigungsklasse B+E, Begriffe, Aufschriften auf der rechten Fahrzeugseite, Erlaubte Abmessungen, Abmessungen der Ladung, Personenbeförderung auf Anhängern, Fahrverbote, Erlaubte Höchstgeschwindigkeiten, Abstellen des Anhängers
2	50	Beladung des Anhängers, Ladungssicherung Ankuppeln, Abkuppeln des Anhängers Besonderes Fahrverhalten mit Anhängern Wahl der Fahrlinie, Kurven, Beschleunigen und Abbremsen, Querstellen, Hintereinanderfahren, Überholen, Ursache und Gegenmaßnahmen bei Anhängerpendeln, Bergabfahren, Fahren bei Seitenwind, Fahren mit beweglicher Ladung, Rangieren
3	50	Ausstattung des Anhängers Elektrische Verbindung, Leuchten und Rückstrahler, Sicherheitsketten, Unterlegkeile, Reifen Bremsanlagen für Anhänger Auflaufbremse, Reißseilbremse, Feststellbremse, Falldeichselbremse, Elektrisch betätigte Anhängerbremse

5. Theoretische Lehrinhalte für die Unterklasse C1 (8 Unterrichtseinheiten)

Abschnitt	Dauer in Minuten	Lehrinhalt
1	100	<p>Gesetzliche Vorschriften Lenkberechtigung für die Unterklasse C1 Bauart und Ausrüstung der Kfz und Anhänger, Zulassung und Überprüfung Beladung, Personenbeförderung Pflichten des Zulassungsbesitzers, Pflichten des Kraftfahrzeuglenkers Wahl der Fahrgeschwindigkeit, Abstände beim Hintereinanderfahren, Besondere Fahrverbote, Besondere Bestimmungen für den ruhenden Verkehr. Besondere Transporte Sondervorschriften für bestimmte Fahrzeuge (inkl. Zugmaschinen) Arbeitszeiten, Lenkzeiten, Ruhezeiten, Handhabung von Schaublatt und Kontrollgerät Ziehen von Anhängern</p>
2	100	<p>Technische Bauteile von Lastkraftfahrzeugen, Sattelkraftfahrzeugen und Anhängern Motor, Kraftstoffanlage, Auspuff, Kühlung, Schmierung; Kraftübertragung; Rahmen und Aufbauten; Fahrwerk; Bremsanlagen Einrichtungen zur Verbindung von Fahrzeugen Elektrische Anlage und Kontrolleinrichtungen</p>
3	125	<p>Fahrphysik und Ladetechnik Kraftschluss, Fahrwiderstände, Achslasten und Achslaständerungen, Fahrstabilität. Beladung, Ladungssicherung.</p>
4	75	<p>Ökologischer und ökonomischer Betrieb Ausstattung, Technischer Zustand, Bedienung und Fahrweise</p>

6. Theoretische Lehrinhalte für die Klasse C (10 Unterrichtseinheiten)

Abschnitt	Dauer in Minuten	Lehrinhalt
1	100	<p>Gesetzliche Vorschriften Lenkberechtigung für die Klasse C und die Unterklasse C1 Bauart und Ausrüstung der Kfz und Anhänger, Zulassung und Überprüfung Beladung, Personenbeförderung Pflichten des Zulassungsbesitzers, Pflichten des Kraftfahrzeuglenkers Wahl der Fahrgeschwindigkeit, Abstände beim Hintereinanderfahren, Besondere Fahrverbote, Verhalten bei Eisenbahnkreuzungen, Besondere Bestimmungen für den ruhenden Verkehr. Besondere Transporte Sondervorschriften für bestimmte Fahrzeuge (inkl. Zugmaschinen) Arbeitszeiten, Lenkzeiten, Ruhezeiten, Handhabung von Schaublatt und Kontrollgerät Ziehen von Anhängern</p>
2	200	<p>Technische Bauteile von Lastkraftfahrzeugen, Sattelkraftfahrzeugen und Anhängern Motor, Kraftstoffanlage, Auspuff, Kühlung, Schmierung; Kraftübertragung;</p>

		Rahmen und Aufbauten; Fahrwerk; Bremsanlagen Einrichtungen zur Verbindung von Fahrzeugen Elektrische Anlage und Kontrolleinrichtungen
3	125	Fahrphysik und Ladetechnik Kraftschluss, Fahrwiderstände, Achslasten und Achslaständerungen, Fahrstabilität. Beladung, Ladungssicherung.
4	75	Ökologischer und ökonomischer Betrieb Ausstattung, Technischer Zustand, Bedienung und Fahrweise

7. Theoretische Lehrinhalte für die Klasse C (Ausdehnung von C1; 4UE)

Abschnitt	Dauer in Minuten	Lehrinhalt
1	75	Gesetzliche Vorschriften Lenkberechtigung für die Klasse C und die Unterklasse C1 Bauart und Ausrüstung der Kfz und Anhänger, Zulassung und Überprüfung Beladung, Personenbeförderung Pflichten des Zulassungsbesitzers, Pflichten des Kraftfahrzeuglenkers Wahl der Fahrgeschwindigkeit, Abstände beim Hintereinanderfahren, Besondere Fahrverbote, Verhalten bei Eisenbahnkreuzungen, Besondere Bestimmungen für den ruhenden Verkehr. Besondere Transporte Sondervorschriften für bestimmte Fahrzeuge (inkl. Zugmaschinen) Arbeitszeiten, Lenkzeiten, Ruhezeiten, Handhabung von Schaublatt und Kontrollgerät Ziehen von Anhängern
2	75	Technische Bauteile von Lastkraftfahrzeugen, Sattelkraftfahrzeugen und Anhängern Motor, Kraftstoffanlage, Auspuff, Kühlung, Schmierung; Kraftübertragung; Rahmen und Aufbauten; Fahrwerk; Bremsanlagen Einrichtungen zur Verbindung von Fahrzeugen Elektrische Anlage und Kontrolleinrichtungen
3	50	Fahrphysik und Ladetechnik Kraftschluss, Fahrwiderstände, Achslasten und Achslaständerungen, Fahrstabilität. Beladung, Ladungssicherung.

8. Theoretische Lehrinhalte für die Klassen C+E und D+E sowie die Unterklasse C1+E (6 Unterrichtseinheiten)

Abschnitt	Dauer in Minuten	Lehrinhalt
1	100	Gesetzliche Vorschriften, Lenkberechtigung Bauart und Ausrüstung der Anhänger, Zulassung und Überprüfung Beladung, Personenbeförderung auf Anhängern Wahl der Fahrgeschwindigkeit, Abstände beim Hintereinanderfahren, Besondere Fahrverbote, Verhalten bei Eisenbahnkreuzungen, Besondere Bestimmungen für den ruhenden Verkehr. Besondere Transporte, Sondervorschriften für bestimmte Fahrzeuge Ziehen von Anhängern, Zusammenstellen von Kombinationen
2	100	Technische Bauteile von Sattelkraftfahrzeugen und Anhängern Rahmen und Aufbauten; Fahrwerk; Bremsanlagen Einrichtungen zur Verbindung von Fahrzeugen Elektrische Anlage und Kontrolleinrichtungen
3	100	Fahrphysik und Ladetechnik Fahrstabilität, Beladung, Ladungssicherung.

9. Theoretische Lehrinhalte für die Klasse D (Ausdehnung von B; 12 UE)

Abschnitt	Dauer in Minuten	Lehrinhalt
1	200	Gesetzliche Vorschriften Lenkberechtigung für die Klasse D Bauart und Ausrüstung der Kfz und Anhänger, Zulassung und Überprüfung Beladung, Personenbeförderung in Omnibussen und Omnibusanhängern (Linienverkehr und Gelegenheitsverkehr) Pflichten des Zulassungsbesitzers, Pflichten des Betriebsleiters, Pflichten des Kraftfahrzeuglenkers Wahl der Fahrgeschwindigkeit, Abstände beim Hintereinanderfahren, Besondere Fahrverbote, Verhalten bei Eisenbahnkreuzungen, Besondere Bestimmungen für den ruhenden Verkehr Arbeitszeiten, Lenkzeiten, Ruhezeiten, Handhabung von Schaublatt und Kontrollgerät Besondere Ausstattungsgegenstände Ziehen von Anhängern
2	200	Technische Bauteile von Omnibussen und Anhängern Motor, Kraftstoffanlage, Auspuff, Kühlung, Schmierung; Kraftübertragung; Rahmen und Aufbauten; Fahrwerk; Bremsanlagen Einrichtungen zur Verbindung von Fahrzeugen Elektrische Anlage und Kontrolleinrichtungen
3	125	Fahrphysik und Ladetechnik Kraftschluss, Fahrwiderstände, Achslasten und Achslaständerungen, Fahrstabilität. Beladung, Ladungssicherung, Fahrgastorientierter Fahrstil
4	75	Ökologischer und ökonomischer Betrieb Ausstattung, Technischer Zustand, Bedienung und Fahrweise

10. Theoretische Lehrinhalte für die Klasse D (Ausdehnung von C; 4 UE)

Abschnitt	Dauer in Minuten	Lehrinhalt
1	75	Gesetzliche Vorschriften Lenkberechtigung für die Klasse D Bauart und Ausrüstung der Kfz und Anhänger, Zulassung und Überprüfung Beladung, Personenbeförderung in Omnibussen und Omnibusanhängern (Linienverkehr und Gelegenheitsverkehr) Pflichten des Zulassungsbesitzers, Pflichten des Betriebsleiters, Pflichten des Kraftfahrzeuglenkers Wahl der Fahrgeschwindigkeit, Abstände beim Hintereinanderfahren, Besondere Fahrverbote, Verhalten bei Eisenbahnkreuzungen, Besondere Bestimmungen für den ruhenden Verkehr Arbeitszeiten, Lenkzeiten, Ruhezeiten, Handhabung von Schaublatt und Kontrollgerät Besondere Ausstattungsgegenstände Ziehen von Anhängern
2	75	Technische Bauteile von Omnibussen und Anhängern Motor, Kraftstoffanlage, Auspuff, Kühlung, Schmierung; Kraftübertragung; Rahmen und Aufbauten; Fahrwerk; Bremsanlagen Einrichtungen zur Verbindung von Fahrzeugen Elektrische Anlage und Kontrolleinrichtungen
3	25	Fahrphysik und Ladetechnik Kraftschluss, Fahrwiderstände, Achslasten und Achslaständerungen, Fahrstabilität. Beladung, Ladungssicherung, Fahrgastorientierter Fahrstil
4	25	Ökologischer und ökonomischer Betrieb Ausstattung, Technischer Zustand, Bedienung und Fahrweise

11. Theoretische Lehrinhalte für die Klasse F (8 Unterrichtseinheiten)

Abschnitt	Dauer in Minuten	Lehrinhalt
1	50	Rechtliche Vorschriften für die Klasse F Die Lenkberechtigungskategorie F, Begriffe, Aufschriften, Erlaubte Abmessungen, Personenbeförderung auf Anhängern, Fahrverbote und besondere Verkehrszeichen, Hintereinanderfahren, erlaubte Höchstgeschwindigkeiten, Verhalten bei Eisenbahnkreuzungen
2	100	Technische Bauteile Cockpit, elektrische Anlage, Motor, Kraftstrang, Lenkung, Hydraulik, Räder und Reifen, Bremsanlagen. Überprüfungen vor Fahrtantritt.
3	50	Anbaugeräte und Aufbauten Abmessungen, Kennzeichnung, Geschwindigkeiten, Fahrverhalten Beleuchtung der Anbaugeräte und Aufbauten
4	50	Ladung Wirtschaftsfuhre, Langgutfuhre, Kennzeichnung überragender Ladung. Ladungssicherung.
5	100	Anhängerbetrieb

		Ausstattung der Anhänger Arten der Anhängerbremsen Auflaufbremse, Falldrehselbremse, Reißseilbremse, Seilzugbremse, Hydraulische Bremsen, Einleitungs- und Zweileitungs- Druckluftbremsanlagen Ziehen von mehreren Anhängern Bestimmungen für zum Verkehr zugelassene Anhänger Bestimmungen für nicht zum Verkehr zugelassene Anhänger Ziehen von zum Verkehr zugelassenen Anhängern und nicht zum Verkehr zugelassenen Anhängern gemeinsam
6	50	Unfallverhütung

Perfektionsfahrt 1

Allgemeines:

Kandidat soll vor der Feedbackfahrt mindestens 1000 km fahren.

Führerschein, Zulassungsschein kontrollieren

Protokoll mit Durchschlag notwendig, Anlehnung an das bestehende Prüfprotokoll, bei der 2. Feedbackfahrt verwenden (wenn möglich)

Fahrzeug:

Üblicherweise das Fahrzeug des Schülers, kann auch ein Fahrschulfahrzeug sein (in Sonderfällen sogar notwendig).

Abfahrt:

frei wählbar, FS, Übungsplatz oder auch Wohnort des Kandidaten

Inhalte:

Der Fahrlehrer hat insbesondere auf die Blicktechnik, auf eine unfallvermeidende defensive Fahrweise (Sicherheitsreserven insb. Sicherheitsabstände), auf soziales und in der Kommunikation mit anderen Verkehrsteilnehmern eindeutiges Verhalten zu achten. Insbesondere soll dabei auch Fehlverhalten anderer Verkehrsteilnehmer beobachtet und der mögliche negative Einfluss auf den Fahrstil des Fahranfängers individuell analysiert werden. Falls nötig, sollen Verbesserungsvorschläge in Form eines Dialoges mit dem Teilnehmer erarbeitet werden.

Zusätzlich wird die Selbsteinschätzung des Teilnehmers der Beurteilung des Fahrlehrers gegenübergestellt und eventuelle Differenzen besprochen.

Die Perfektionsfahrt 1 sowie das darauffolgende Gespräch gemäß § 4a Abs. 5 FSG haben folgende Inhalte zu umfassen:

- **Kontrolle der Sitzposition und Lenkradhaltung**
- **Ökonomisches Fahren**
- **Befahren von Tunnels, wenn dies möglich ist**
- **Befahren von Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen auf Autobahnen oder Autostraßen**
- **Befahren von komplexen Querstellen**
- **Überholen**
- **Anwenden des Sekundentrainings**

Bei der Nachbesprechung ist auf die individuellen Mängel und Stärken einzugehen und eine Hilfestellung zur weiteren Verbesserung des Verhaltens im Straßenverkehr zu geben. Zur Dokumentation ist dem Kandidaten ein Protokoll zu überreichen.

Perfektionsfahrt 2

Allgemeines:

Wenn vorhanden, Einsichtnahme in das Protokoll der ersten Feedbackfahrt.
Kandidat soll vor der 2. Feedbackfahrt zumindest weitere 1000 km gefahren sein.
Führerschein, Zulassungsschein kontrollieren

Fahrzeug:

Üblicherweise das Fahrzeug des Schülers, kann auch ein Fahrschulfahrzeug sein (in Sonderfällen sogar notwendig).

Abfahrt:

frei wählbar, FS, Übungsplatz oder auch Wohnort des Kandidaten

Inhalte:

Intensives Gefahrenstellentraining stellt ein Hauptelement dar. Falsche Gewohnheiten sollen hinsichtlich ihrer möglichen Unfallkausalität analysiert und Verbesserungsvorschläge erarbeitet werden. Die Diskussion kann zum Teil vor der Fahrt stattfinden. Dabei sind vor allem die individuellen Erfahrungen der Teilnehmer, die sie zwischen der ersten und zweiten Feedbackfahrt gemacht haben diskutiert werden. Dabei hat der Fahrlehrer darauf zu achten, dass der Teilnehmer zur Selbstreflexion angeregt wird und nicht nur über beobachtete Fehler anderer Verkehrsteilnehmer zu sprechen.

Die Perfektionsfahrt 2 sowie die Diskussion gemäß § 4a Abs. 5 FSG haben folgende Inhalte zu umfassen:

- **Kommentiertes Fahren für die Dauer von rund zehn Minuten**
- **Durchführen von Nebentätigkeiten**
- **Gefahrentraining**
- **Dynomentraining und 3A-Lehre**
- **Diskussion über das Verhalten in Tunnels bei außergewöhnlichen Situationen**
- **Diskussion über die Notwendigkeit und Gefahren von Nebentätigkeiten.**

Bei der Nachbesprechung ist auf die individuellen Mängel und Stärken insbesondere im Vergleich zur ersten Feedbackfahrt einzugehen und eine Hilfestellung und Zielsetzungen zur selbstständigen Verbesserung des Verhaltens im Straßenverkehr zu geben. Zur Dokumentation ist dem Kandidaten ein Protokoll zu überreichen.

Voraussetzungen des Fahrlehrers

Die Perfektionsfahrten dürfen nur folgende Personen (Ausbildner) durchführen:

1. Fahrschullehrer im Sinne des § 3 Abs. 2 dritter Satz der Verordnung über verkehrspsychologische Nachschulungen (Nachschulungsverordnung FSG-NV) BGBl. II Nr. 357/2002, das sind Fahrschullehrer, die an Seminaren über Gruppendynamik oder Selbsterfahrung im Ausmaß von mindestens 20 Stunden teilgenommen haben,
2. sonstige Fahrschullehrer, die folgende Voraussetzungen erfüllen:
 - a) eine mindestens einjährige praktische Tätigkeit als Fahrschullehrer und
 - b) die Absolvierung einer besonderen Schulung im Ausmaß von zwölf Stunden bei einer vom Landeshauptmann zur Ausbildung von Fahrlehrern und Fahrschullehrern ermächtigten Einrichtung
3. Fahrlehrer, die folgende Voraussetzungen erfüllen:
 - a) eine mindestens 3-jährige praktische Tätigkeit als Fahrlehrer und
 - b) die Absolvierung der besonderen Schulung gemäß Z 2 lit. b.“

Die besondere Ausbildung gemäß FSG-VBV §7 Abs. 2 hat insbesondere zu umfassen:

1. die Unterweisung in gruppenspezifischer Gesprächsführung im Ausmaß von drei Stunden, um dem Fahrlehrer richtige und zielführende Verhaltensmaßstäbe zu vermitteln, wie insbesondere bei divergierenden Ansichten zwischen dem oder den Begleiter(n) und Fahrlehrer vorzugehen ist;
2. die Unterschiede zur herkömmlichen Ausbildung, insbesondere die Rücksichtnahme auf einen eigenen Fahrstil des oder der Begleiter und die Beurteilung, ob dieser Fahrstil oder diese Verhaltensweisen eine Gefährdung der Verkehrssicherheit darstellen, sowie geeignete Verhaltensweisen des Fahrlehrers in dieser Situation im Ausmaß von drei Stunden und
3. Erarbeitung von Beurteilungskriterien über das Fahrkönnen des Bewerbers im Ausmaß von sechs Stunden.

Das Fahrsicherheitstraining für die Klasse A

Im Fahrsicherheitstraining sind den Teilnehmern in Gruppen von höchstens 12 Personen einerseits die fahrphysikalischen Grenzen und die daraus resultierenden Unfallgefahren durch Geschwindigkeit und Bremsweg zu demonstrieren, andererseits hat eine individuelle Unterweisung in Blickführung, Fahrzeughandling und den wichtigsten Notreaktionen (insbesondere die richtige Notbremsung) zu erfolgen. Die praktischen Demonstrationen und Übungen sind ausschließlich auf dem dafür bewilligten Gelände durchzuführen.

Das Fahrsicherheitstraining beinhaltet eine verkehrspsychologische Diskussion, bei der individuellen Stärken und Schwächen der Teilnehmer herausgearbeitet werden.

Nr.	Training	Trainingsziel
1	Spurgasse	
2	Schaltkarree	
3	Slalom	
4	Achterfahren (Lastwechsel)	
5	Enge Kreisfahrt	
6	Bremsen aus Kreisfahrt	
7	Handlingsparcour	
8	Notbremsung	
9	Vermeiden eines Hindernisses	
10	Abschlussübungen	

Nr.	Training	Trainingsziel
1	<p>Spurgasse In einer 20 Meter langen und ca. 1 Meter breiten Spurgasse langsames Geradeausfahren mit Taster am Haltepunkt der Kupplung. Je Meter Spurgasse sollten ca. 1,5 Sekunden vergehen.</p> <p>Kontrolle der Blickführung: Blick weit nach vorne.</p>	Warm Up Übung 1, Balance und Gefühl für den Kupplungshaltepunkt verbessern.

Nr.	Training	Trainingsziel
2	<p>Schaltkarree Der Übungsaufbau des Schaltkarrees entspricht dem A-Lehrplan Teil 2/8/II Vorschulung.</p> <p>Zwischen den Wendekreisen ist stärker zu beschleunigen und zu verzögern als bei der Grundausbildung.</p>	<p>Warm Up Übung 2, Ziel ist eine optimale Koordination von Bremsen, Schalten und richtiges Einlenken.</p> <p>Es ist auf eine gleichmäßige Fahrlinie im Wendekreis zu achten.</p>

Nr.	Training	Trainingsziel
3	<p>Slalom Es werden 3 Slalomstrecken benötigt:</p> <p>Kleiner Slalom: Unterschiedliche Abständen: 4 Tore mit je 4 Meter Größe, 5 Tore mit je 3 Meter Größe und 3 Tore mit je 2,5 Meter Größe.</p> <p>Mittlerer Slalom: 5 Tore mit je 8 Meter Größe</p> <p>Großer Slalom: 4 Tore mit je 12 Meter Größe</p> <p>Der kleine Slalom wird durch Lenken in die gewünschte Richtung gefahren (Kreiselkräfte nicht wirksam)</p> <p>Beim mittleren Slalom und großen Slalom wird die Kurve durch eine kurze Gegenlenkbewegung eingeleitet und der Slalom im Kurvenstil Drücken durchfahren</p>	<p>Das Drücken ist der richtige Fahrstil beim plötzlichen Ausweichen.</p> <p>Zusätzlich machen die Übungen die Wirkung der Kreiselkräfte bewusst</p>

Nr.	Training	Trainingsziel
4	<p>Achterfahren (Lastwechsel) Der Achter besteht aus zwei Kreisen mit einem Durchmesser von 15 Metern. Die Mittelpunkte der Kreise sind 30 Meter voneinander entfernt.</p> <p>Die Übung wird im zweiten Gang gefahren. Am Kurvenausgang eines Kreises richtet sich der Blick zum Kurveneingang des anderen Kreises.</p> <p>Ab Kurvenausgang eines Kreises wird beschleunigt und rechtzeitig vor dem Einlenkpunkt des anderen Kreises gebremst. Die Kurve selbst muss mit konstanter Gasgriffstellung gefahren werden.</p>	<p>Das Vermeiden von unerwünschten Lastwechselreaktionen auf die Fahrlinie in der Kurve.</p>

Nr.	Training	Trainingsziel
5	<p>Enge Kreisfahrt Es ist nur der Mittelpunkt eines fiktiven Kreises markiert. Der Teilnehmer versucht, einen möglichst kleinen Kreis um diese Markierung zu fahren.</p> <p>Durch Verlagerung der Sitzposition zur Kurvenaußenseite sind engere Kurvenradien möglich.</p>	Verbesserung des Fahrzeughandlings bei Wendemanövern oder Befahren von engen Kehren.

Nr.	Training	Trainingsziel
6	<p>Bremsen aus Kreisfahrt Beim Bremsen aus der Kreisfahrt ist das Motorrad zuerst aus der Schräglage aufzurichten und dann abzubremsen.</p> <p>Der Zeitpunkt des Bremsens wird dem Teilnehmer durch Werfen eines Hindernisses (z.B. Schaumgummiwürfel) angezeigt.</p> <p>Durch die richtige Platzierung des Hindernisses (1/4 Kreis vor der Motorrad Position) wird auch das richtige Blickverhalten trainiert.</p>	Das richtige Reagieren bei Bremsmanövern in der Kurve.

Nr.	Training	Trainingsziel
7	<p>Handlingsparcour Der Parcours besteht aus mehreren engen Kurven und Kehren mit unterschiedlichen Verläufen und Radien.</p> <p>Beim Durchfahren des Parcours ist auf die Ausnützung des vorhandenen Platzes und die richtige Blickführung zu achten.</p>	Verbesserung des Fahrzeughandlings und der Blickführung beim Befahren von engen Kurven.

Nr.	Training	Trainingsziel
8	<p>Notbremsung Der Teilnehmer soll auf Höhe eines Leitkegels eine Vollbremsung einleiten; es soll dabei zu keinem Überbremsen eines Rades kommen.</p> <p>Die Übung mit 30 km/h beginnen, auf mindestens 50 km/h steigern.</p> <p>Wichtig ist ein rascher, aber nicht schlagartiger Bremsdruckaufbau.</p> <p>Einige Notbremsungen sollen auch mit Sozium durchgeführt werden.</p>	<p>Abbau der Hemmung vor einer Notbremsung, Erreichen der größtmöglichen Verzögerung, Bremslösebereitschaft beim Überbremsen eines Rades</p>

Nr.	Training	Trainingsziel
9	<p>Vermeiden eines Hindernisses Ausweichen vor einem Hindernis, vor dem ein Anhalten nicht mehr sicher möglich ist. Trainieren der Bremslösebereitschaft</p> <p>Die Übung mit 30 km/h beginnen, auf mindestens 50 km/h steigern.</p>	<p>Der Teilnehmer soll die Koordination der Handlungsabläufe beim Bremsen und anschließenden Ausweichen perfektionieren.</p>

Nr.	Training	Trainingsziel
10	<p>Abschlussübungen Mit Teilnehmer, die über ausreichende Fahrzeugbeherrschung verfügen, können zusätzliche Übungen mit einem Balken, einer Rinne oder einer Wippe durchgeführt werden.</p>	<p>Der Balken und die Rinne sollen über die ganze Länge befahren werden, ohne mit den Füßen abzustützen.</p>

Das Fahrsicherheitstraining für die Klasse B

Im Fahrsicherheitstraining sind den Teilnehmern in Gruppen von höchstens 12 Personen einerseits die fahrphysikalischen Grenzen und die daraus resultierenden Unfallgefahren durch Geschwindigkeit und Bremsweg je nach Fahrzeugzustand und Fahrbahnbeschaffenheit praktisch zu demonstrieren, andererseits hat eine individuelle Unterweisung in den wichtigsten Notreaktionen (insbesondere die richtige Notbremsung) zu erfolgen. Die praktischen Demonstrationen und Übungen sind ausschließlich auf dem dafür bewilligten Gelände durchzuführen.

Das Fahrsicherheitstraining beinhaltet eine verkehrspsychologische Diskussion, bei der individuellen Stärken und Schwächen der Teilnehmer herausgearbeitet werden.

Inhalte:

Nr.	Training	Trainingsziel
1	Sitzposition	
2	Lenkradhaltung, Slalom	
3	Bremsübungen	
4	Bremshaken	
5	Bremsen einseitig glatt	
6	Bremsen in Kurven	
7	Übersteuern (Schleudern)	
8	Untersteuern (Schieben)	
9	Abschlussübung	

Nr.	Training	Trainingsziel
1	<p>Sitzposition Lenkrad am oberen Punkt mit einer Hand halten. Der Arm muss im Ellbogen leicht gebeugt sein. Bei durchgetretener Kupplung sollte das Bein im Kniegelenk leicht gebeugt sein. Die Oberkante der Kopfstütze darf nicht unter Augenhöhe sein. Der Rücken sollte zur Gänze die Lehne berühren. Der Sicherheitsgurt muss eng am Körper anliegen.</p>	<p>Der Kursteilnehmer kann ohne Hilfe die richtige Sitzposition einnehmen.</p> <p>Zusätzlich soll er erkennen, dass die richtige Sitzposition dazu beiträgt, das Fahrzeug sicher zu beherrschen.</p>

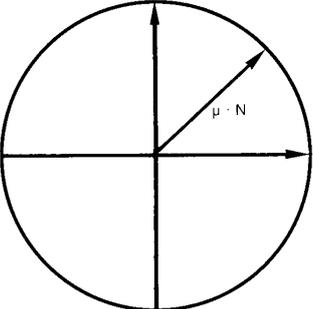
Nr.	Training	Trainingsziel
2	<p>Lenkradhaltung Das Lenkrad muss so gehalten werden, dass Handballen und Daumen auf ihm aufliegen und die übrigen Finger den Ring umfassen. Die Hände zeigen am Lenkrad Viertel vor Drei. Beim Fahren eines Slaloms wird demonstriert, dass bei kleinen Lenkbewegungen das Lenkrad von der kurvenäußeren Hand geschoben wird und nicht gezogen. Anschließend wird der Slalom weiter ausgefahren, um das richtige Übergreifen zu üben. Bei Rechtskurven schiebt die linke Hand das Lenkrad so weit, bis diese die Zwölf-Uhr-Stellung erreicht. Dann zieht die Linke das Lenkrad weiter bis in die Drei-Uhr-Stellung. Die Rechte nimmt nun das Lenkrad in der Neun-Uhr-Position und zieht das Lenkrad weiter, bis sie die Drei-Uhr-Position erreicht. Die Linke greift das Lenkrad nun in der Neun-Uhr-Position.</p>	<p>Der Kursteilnehmer soll das richtige Gefühl für das Lenken bekommen.</p> <p>Vor allem erkennt er, dass man meistens zuviel lenkt und damit das Fahrzeug unnötigen Fliehkräften aussetzt.</p> <p>Durch das richtige Übergreifen hat er das Lenkrad immer fest im Griff und weiß vor allem genau, wie weit er von der Geradeaus-Stellung der Räder entfernt ist.</p>

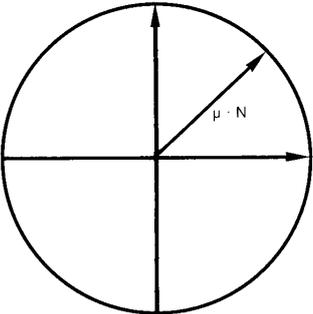
Nr.	Training	Trainingsziel
3	<p>Bremsübungen</p> <p>A) Gefahrenbremsung Auf 50 km/h, beschleunigen, stark abbremsern und vor einem markierten Punkt zum Stillstand kommen; degressiv bremsen.</p> <p>B) Notbremsung Langes Karree fahren, auf 50 km/h beschleunigen, auf ein Zeichen des Instructors bremsen. Richtiges Verhalten: Gleichzeitiges Auskuppeln und Bremsen, Bremse dabei schlagartig und fest betätigen, damit alle Räder blockieren.</p> <p>C) Bremswegvergleich Notbremsung bei 30 km/h und 50 km/h, Bremsweglänge markieren, Verlängerung erklären. Vergleich mit Intervallbremsung und Bremsen an der Blockiergrenze.</p>	<p>A) Bewusstmachen der möglichen Verzögerung</p> <p>B) Der Kursteilnehmer soll eine richtige Notbremsung beherrschen, allzu oft werden wertvolle Meter verschenkt, weil das Bremspedal nicht fest genug betätigt wird. Gleichzeitig soll er erkennen, dass bei PKW ohne ABS mit der Blockierbremsung der kürzestmögliche Bremsweg auf griffiger Fahrbahn erreicht wird.</p> <p>C) Diese Übung soll die Akzeptanz der 30 km/h-Zonen erhöhen, da der große Bremswegunterschied zwischen 30 km/h und 50 km/h deutlich gemacht wird.</p>

Nr.	Training	Trainingsziel
4	<p>Bremshaken</p> <p>Langes Karree fahren, auf etwa 50 km/h beschleunigen, ab dem markierten Punkt am Beginn der Rutschspur bremsen. Die Bremsstrecke bis zum Hindernis (Verkehrsleitkegel) muss wesentlich zu kurz sein, damit ein Anhalten nicht mehr möglich ist.</p> <p>Erst wenn der Kursteilnehmer bremst, gibt der Instruktor ein Zeichen, auf welche Seite der Fahrer ausweichen muss.</p> <p><u>Richtiges Verhalten</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Notbremsung (Auskuppeln, Vollbremsung) 2. Kurz vor dem Hindernis Bremse lösen (ohne ABS) 3. Mit Gefühl in die gewünschte Richtung lenken 4. um das Hindernis herumfahren 5. erst wenn der PKW wieder geradeaus fährt, weiterbremsen. 	<p>Der Kursteilnehmer soll lernen, dass er einen Unfall vielleicht auch dann noch verhindern kann, wenn der Bremsweg zu lange ist.</p> <p>Drei Schwierigkeiten gilt es zu bewältigen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Während des Bremsens muss eine Ausweichmöglichkeit gesucht werden (der Blick muss sich von dem Hindernis lösen) 2. Obwohl der Fahrer auf ein Hindernis zufährt, muss er vor dem Lenken die Bremse lösen (ohne ABS). 3. Das Fahrzeug darf durch das Ausweichen nicht ins Schleudern kommen.

Nr.	Training	Trainingsziel
5	<p>Bremsen einseitig glatt</p> <p>Grosses Karree fahren, auf etwa 50 km/h beschleunigen, ab dem markierten Punkt der teilweise rutschigen Fahrbahn bremsen.</p> <p>Im ersten Versuch soll der Kursteilnehmer eine Blockierbremsung machen und erleben, dass sich das Fahrzeug sofort in die Richtung der griffigeren Fahrbahn dreht.</p> <p>In den folgenden Versuchen muss der Kursteilnehmer mit Hilfe der Intervallbremstechnik das Fahrzeug in der Spur halten. Er muss dazu auch leicht in die Richtung der glatten Fahrbahn lenken.</p>	<p>Der Kursteilnehmer soll sein Fahrzeug so rasch wie möglich zum Stillstand bringen, ohne aus der durch Verkehrsleitkegel vorgegebenen Spur zu kommen.</p> <p>Wichtiges Trainingsziel ist hier das richtige Erlernen der</p> <p><u>Intervallbremsung:</u></p> <p>solange wie möglich bremsen</p> <p>solange wie nötig lenken</p> <p>nie gleichzeitig lenken u. bremsen</p>

Nr.	Training	Trainingsziel
6	<p>Bremsen in Kurven</p> <p>Der Kursteilnehmer fährt auf der Kreisbahn 40 km/h. Auf ein Kommando des Instructors versucht er, sein Fahrzeug so rasch wie möglich zum Stehen zu bringen und auf seinem Fahrstreifen zu bleiben.</p> <p>Diese Übung wird bei verschiedenen Reibbeiwerten durchgeführt.</p> <p><u>Richtiges Verhalten</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Auskuppeln 2) voll bremsen 3) bei Erreichen des äußeren Fahrstreifenrandes Bremse lösen 4) sanft in die Richtung des inneren Fahrstreifenrandes lenken 5) wieder voll bremsen. 	<p>Wieder muss der Kursteilnehmer erkennen, dass gleichzeitiges Lenken und starkes Bremsen ohne ABS nicht möglich ist.</p> <p>Zusätzlich erfordert es große Überwindung, vor dem Bremsen kurvenauswärts zu lenken und bei Erreichen des äußeren Fahrstreifenrandes die Bremse zu lösen.</p>

Nr.	Training	Trainingsziel
7	<p>Übersteuern (Schleudern)</p> <p>Auf der Kreisbahn mit 40-50 km/h fahren, wenn das Fahrzeug (SKID-CAR oder plötzliches Anziehen der Handbremse) ausbricht, muss es durch rasche und richtige Reaktion auf dem Fahrstreifen gehalten werden.</p> <p>Richtiges Verhalten:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) auskuppeln (Reibungskreis) 2) so schnell wie möglich in die Schleuderrichtung lenken 3) sobald das Fahrzeug auf die Lenkbewegung reagiert, den Lenkeinschlag wieder zurücknehmen. <div data-bbox="248 981 823 1379" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>Kamm'scher Kreis zur Betrachtung der Grenzwerte von U und S ($\mu \cdot N \geq \sqrt{U^2 + S^2}$) Abb. 4</p> <p style="text-align: center;">U = Umfangskraft</p>  <p style="text-align: right;">S = Seitenführungskraft</p> </div>	<p>Der Kursteilnehmer muss auch bei plötzlich und stark auftretenden Schleudern in der Lage sein, das Fahrzeug abzufangen.</p> <p>Auf keinen Fall darf er die Bremse betätigen und es muss ihm klar werden, dass zu langes Gegenlenken zum Aufschaukeln des Fahrzeuges führen kann.</p>

Nr.	Training	Trainingsziel
8	<p>Untersteuern</p> <p>Auf der Kreisbahn mit 40-50 km/h fahren, wenn der Instruktor das Untersteuern einleitet (SKID-CAR), muss der Kursteilnehmer das Fahrzeug auf einem Fahrstreifen wieder unter Kontrolle bringen.</p> <p>Richtiges Verhalten:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) auskuppeln (Reibungskreis) 2) Lenkeinschlag nicht erhöhen oder sogar etwas zurücknehmen 3) wenn die Vorderräder wieder Seitenführungskräfte aufbauen, mit Gefühl in die Kurve lenken. <div data-bbox="248 981 823 1384" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>Kamm'scher Kreis zur Betrachtung der Grenzwerte von U und S ($\mu \cdot N \geq \sqrt{U^2 + S^2}$) Abb. 4</p> <p style="text-align: center;">U = Umfangskraft</p>  <p style="text-align: right;">S = Seitenführungskraft</p> </div>	<p>Der Kursteilnehmer muss auch bei plötzlich und stark auftretenden Untersteuern in der Lage sein, das Fahrzeug abzufangen.</p> <p>Auf keinen Fall darf er die Bremse betätigen und es muss ihm klar werden, dass Untersteuern schwerer zu korrigieren ist als Übersteuern.</p>

Sachliche Voraussetzungen für das Fahrsicherheitstraining

1. Abgesicherter Übungsplatz mit einer Länge von mindestens 150 m und einer Breite von mindestens 40 m (nutzbare Fläche von mindestens 6.000 m²), um Bremsübungen mit einer Geschwindigkeit von mindestens 50 km/h und Kreisfahrten mit einer konstanten Geschwindigkeit von mindestens 30 km/h durchführen zu können.
2. Vorhandensein einer permanenten Rutschfläche mit einer Länge von mindestens 40 Metern und einer Breite von mindestens 4 Metern mit einem Sturzraum von 8 Metern seitlich und 30 Metern am Ende der Rutschfläche sowie einer geraden Anlaufspur von mindestens 30 Metern Länge und 3 Metern Breite vor der Rutschfläche.
3. Vorhandensein einer weiteren Rutschfläche in einer Kreisbahn in einem Sektor von mindestens 90 Grad und einem Außenradius von mindestens 20 Metern und einer Breite von mindestens vier Metern; diese Rutschfläche ist nicht erforderlich, wenn die Übungen gemäß Abs. 1 Z 5 und 6 mit einem Skid-Car durchgeführt werden können.
4. Vorhandensein einer Bewässerungsanlage, mit der die ständige Bewässerung der Rutschfläche möglich ist.
5. Vorhandensein einer Geschwindigkeitsmessanlage mit Großanzeige, die es dem Teilnehmer und dem Instruktor ermöglicht, die jeweils gefahrene Geschwindigkeit während der Übung abzulesen.
6. Vorhandensein von Sprechfunk in jedem teilnehmenden Fahrzeug.
7. Vorhandensein eines Seminarraumes zur Durchführung des verkehrspsychologischen Gruppengespräches für insgesamt 14 Personen, der mit Overheadprojektor und Videosystem ausgestattet ist.
8. Vorhandensein von geeignetem Schulungsmaterial.
9. Vorhandensein von mindestens 30 Leitkegeln oder Kippstangen.

Voraussetzungen des Instructors

1. Vollendung des 24. Lebensjahres
2. Mindestens fünfjähriger Besitz der Lenkberechtigungsklasse, für die Fahrsicherheitstrainings durchgeführt werden sollen
3. Keine Bestrafung gemäß § 99 Abs. 1, 1a, 1b und 2 StVO 1960 innerhalb der letzten fünf Jahre
4. Keine Bestrafung wegen gerichtlichen Delikten, die mit einer Freiheitsstrafe von mehr als sechs Monaten bedroht sind,
5. Ausbildung in Fachbereichen Psychologie und Pädagogik, die zu umfassen hat:
 - a) im psychologischen Bereich im Ausmaß von 8 Stunden:
 - i. Wahrnehmungspsychologisch und leistungsspezifische Phänomene im Straßenverkehr
 - ii. Lerntheoretische Prinzipien im Rahmen des Fahrsicherheitstrainings
 - iii. Verkehrspsychologische Grundlagen insbesondere wie Unfallursachenforschung mit Schwerpunkt auf Fahranfänger, spezifische Lenkerrisikogruppen, Beeinträchtigung der Verkehrstüchtigkeit und Bedeutung der realistischen Selbsteinschätzung als Kraftfahrer;
 - b) im pädagogischen Bereich im Ausmaß von 15 Stunden:
 - i. Pädagogische Aufgaben des Fahrinstructors insbesondere Vorbildfunktion sowie positive und negative Imageseiten des Fahrinstructors
 - ii. Didaktik des Fahrtechnikunterrichts mit Darbietungsmöglichkeiten von Unterrichtsinhalten sowie Präsentation- und Moderationstechniken
6. Theoretische und praktische allgemeine Ausbildung entsprechend der angestrebten Instruktorqualifikation im folgenden Ausmaß:
 - a) 16 Stunden allgemeine Ausbildung
 - b) je 8 Stunden Ausbildung pro angestrebter Klasse
 - c) Teilnahme an mind. drei Fahrsicherheitstrainings pro angestrebter Klasse.

Die Ausbildung gemäß Z 5 lit. a ist von Verkehrspsychologen durchzuführen, die gemäß § 7 Abs. 2 der Verordnung über verkehrspsychologische Nachschulungen (Nachschulungsverordnung – FSG-NV) BGBl. II Nr. 357/2002 zur Ausbildung von Psychologen zur Durchführung von Nachschulungen befugt sind. Die Ausbildung gemäß Z 5 lit. b ist von Personen durchzuführen, die zur Ausbildung des Fachgebietes „Pädagogik II“ im Rahmen der Fahrschullehrerausbildung gemäß Anlage 10d Z 1 Abschnitt 13 der Kraftfahrgesetz-Durchführungsverordnung 1967 (BGBl. Nr. 399/1967 idF BGBl. II Nr. xxx/2002) befugt sind. Die Ausbildung gemäß Z 6 hat in einer in § 4a Abs. 6 Z 1 FSG genannten Institution oder dem Fachverband der Fahrschulen zu erfolgen. Für Fahrlehrer entfällt die Voraussetzung gemäß Z 5. Für Instruktor und Fahrlehrer entfällt die Voraussetzung gemäß Z 6 lit.c, wenn sie in den letzten zwei Jahren bereits Fahrsicherheitstrainingskurse der angestrebten Klasse geleitet haben.

Die Voraussetzungen gemäß Z 5 und 6 entfallen für Instruktor, die bei mindestens 40 Kursen als Instruktor gemäß § 108a KFG 1967, BGBl. Nr. 267/1967 idF Nr. 146/1998 tätig waren, Z 6 entfällt für Fahrlehrer.

Das verkehrspsychologische Gruppengespräch

In der 90 Minuten dauernden verkehrspsychologischen Diskussion (2 Arbeitseinheiten zu jeweils 45 Minuten) mit maximal 12 Teilnehmern sind einerseits allgemein die für Fahranfänger typischen Unfalltypen, insb. der Alleinunfall und die zugrundeliegenden Unfallrisiken wie Selbstüberschätzung, geringe soziale Verantwortungsbereitschaft, Auslebenstendenzen usw. in Form des Gruppengesprächs zu erarbeiten, wobei die Teilnehmer zur aktiven Mitarbeit angeregt werden sollen.

Neben dieser allgemeinen Risikobetrachtung hat andererseits auch eine individuelle Risikobetrachtung zu erfolgen. Dabei sind die Teilnehmer dahingehend anzuleiten, dass sie sich über potentiell unfallkausale persönliche Schwächen im allgemeinen, aber vor allem auch im speziellen Zusammenhang mit situationsspezifischen Außenreizen (erhöhte Irritierbarkeit, erhöhte Impulsivität, situationsspezifische reaktive Aggressivität, Selbstüberforderung durch Zeitdruck, Alkohol-Drogenmissbrauch...) bewusst werden und darauf aufbauend individuelle unfallpräventive Lösungsstrategien erarbeiten können.

Um die Relevanz für die Praxis zu gewährleisten sind bisherige praktische Erfahrungen der Teilnehmer möglichst in die Diskussion mit ein zu beziehen.

Das verkehrspsychologische Gruppengespräch ist in Gruppen von mindestens sechs und höchstens zwölf Teilnehmern durchzuführen und hat zwei Unterrichtseinheiten zu umfassen.

Voraussetzungen des Psychologen

Zur Durchführung des verkehrspsychologischen Gruppengesprächs befugt sind Psychologen gemäß § 1 Psychologengesetz, BGBl. Nr 360/1990, die eine Ausbildung zum

1. Kursleiter gemäß § 7 Abs. 1 der Verordnung über verkehrspsychologische Nachschulungen (Nachschulungsverordnung – FSG-NV) BGBl. II Nr. 357/2002 oder
2. Verkehrspsychologen gemäß § 20 Abs. 1 und 2 der Führerscheingesetz-Gesundheitsverordnung (FSG-GV) BGBl. II Nr. 322/1997 idF. BGBl. II Nr. xxx/2002 absolviert haben oder absolvieren.

Kommission für die Mehrphasenausbildung

Über die Berechtigung, als Instruktor tätig zu werden sowie über die Eignung eines Übungsplatzes zur Durchführung von Fahrsicherheitstrainings hat eine Kommission zu entscheiden, die aus je einem Vertreter der in § 4a Abs. 6 Z 1 und 2 FSG genannten Institutionen besteht. In diesem Zusammenhang hat die Kommission über

1. das Vorliegen der Voraussetzungen gemäß Abs. 2,
2. das Vorliegen der Voraussetzungen des Abs. 3 über die Größe und Ausstattung des Übungsplatzes für das Fahrsicherheitstraining

zu entscheiden. Liegen die Voraussetzungen gemäß Z 1 und 2 nicht mehr vor, ist die jeweilige Berechtigung zu widerrufen. Die Kommission entscheidet mit Stimmenmehrheit.

Die Zusammensetzung der Kommission wird wie folgt festgelegt:

- ÖAMTC: vertreten durch Herrn Wurz (Ersatzmitglied Dr. Sedelmayer)
- Fachverband der Fahrschulen: Ing. Hausherr (Ersatzmitglied Dr. Grubmann)
- Kuratorium für Verkehrssicherheit: Mag. Kaltenegger (Ersatzmitglied Ing. Vavryn)
- ARBÖ: Herrn Hübner

Führerscheinregister

Die jeweils durchführende Stelle hat die Absolvierung der einzelnen Stufen der zweiten Ausbildungsphase im Zentralen Führerscheinregister einzutragen und dem Teilnehmer eine Bestätigung über die Absolvierung der jeweiligen Stufe auszustellen, wobei das Fahrsicherheitstraining und das verkehrspsychologische Gruppengespräch als Einheit anzusehen sind und von der das Fahrsicherheitstraining durchführenden Stelle einzutragen und zu bestätigen sind. Zu diesem Zweck ist von der Bundesrechenzentrum GmbH die Anbindung der Fahrschulen und der in § 4a Abs. 6 Z 1 FSG genannten Vereine an das Zentrale Führerscheinregister zu ermöglichen.

