

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfes:

Die Mehrphasenausbildung wurde am 1.1.2003 eingeführt und war und ist europaweit eine moderne und richtungsweisende Neugestaltung der Fahrausbildung. Das Fahrsicherheitstraining (FST) ist dabei – neben den Perfektionsfahrten – der zentrale Bestandteil dieser Mehrphasenausbildung. Die diesbezüglichen gesetzlichen Regelungen und ebenso die Durchführungsbestimmungen in der FSG-Durchführungsverordnung sind mittlerweile jedoch schon mehr als 22 Jahre alt und in den wesentlichen Grundzügen kaum verändert worden. Die bisher gemachten Erfahrungen mit dem FST sowie inhaltliche neue Weiterentwicklungen machen es erforderlich, diese Regelungen von Grund auf zu überarbeiten und an die aktuellen Gegebenheiten und Anforderungen anzupassen, insbesondere was die Inhalte der Ausbildung und die Voraussetzungen für Instruktoren und Mehrphasenübungsplätze betrifft. Insbesondere bei den Anforderungen an die Übungsplätze wird im Rahmen der Überarbeitung der Voraussetzungen darauf Bedacht genommen, dass bestehende Plätze weiterbetrieben werden können. Abgesehen davon wird eine Anpassung bei der Stundenverteilung der Unterweisungen in lebensrettenden Sofortmaßnahmen vorgenommen, ohne die Gesamtstundenanzahl zu ändern.

Besonderer Teil

Zu den Z 1 und 2 (§ 6 Abs. 1 und 1a):

Aus Gründen der Praktikabilität wurde vom Österreichischen Roten Kreuz ersucht, die höchstzulässige Stundenanzahl der theoretischen Unterweisung in Form eines IT-unterstützten E-Learning-Programmes von zwei auf drei Stunden anzuheben. Dafür sind die praktischen Übungen von mindestens vier auf mindestens drei Stunden zu reduzieren, um die Gesamtdauer des Kurses mit sechs Stunden ident zu halten.

Zu Z 3 (§ 13b Abs. 1):

Bisweilen (vor allem in der Nebensaison) ist es schwierig, bei einer vorgeschriebenen Gruppengröße von mindestens sechs Personen Fahrsicherheitstrainings zustande zu bringen. Um ein ausreichendes Kursangebot sicherzustellen, wird die Mindestzahl der teilnehmenden Personen auf vier reduziert.

Zu Z 4 (§ 13b Abs. 2 und 3):

Zu Abs. 2:

In Z 1 werden in lit. a die physikalischen Grundlagen genauer definiert, in lit. b Bremstechnik auf Notbremstechnik geändert bzw. konkretisiert und lit. c und d zusammengefasst. In der neuen lit. f soll die Sekundenmethode vermittelt werden und das Thema Assistenzsysteme (neue lit. g) ist in jeder Hinsicht aktuell und wichtig.

Zu Z 2 lit d: Aufgrund moderner Assistenzsysteme (etwa ABS und ESP) ist das Erlernen der notwendigen Abwehrhandlung beim „Bremsen einseitig glatt“ kaum noch von Relevanz und entfällt daher. Stattdessen wird das „Notbremsen in Kurven“ eingefügt, das aufgrund bestehender Assistenzsysteme eine wesentliche Übung ist.

lit. e: Moderne Fahrzeuge der Klasse B können ohne Dynamikplatte kaum in einen übersteuernden Zustand versetzt werden. Daher wurde die Textierung von „über- und untersteuernden Kraftfahrzeuges“ auf „Korrigieren eines rutschenden Kraftfahrzeuges“ geändert, damit die Übung auf jedem genehmigten Übungsplatz der zweiten Ausbildungsphase durchgeführt werden kann.

lit. f: Änderung von Kindersicherung zu Personenbeförderung, was die Kindersicherung miteinschließt.

lit. g (neu): Ablenkung zählt zu den Hauptunfallursachen, daher ist es von entscheidender Bedeutung, diese Thematik und das damit verbundene Gefahrenpotential zu schulen.

lit. h (neu): Eine Demofahrt durch den Instruktor kann das richtige Verhalten in Gefahrensituationen aufzeigen und daher lehrreich sein. Diese ist aber optional.

Analog zu den Bestimmungen für die Klasse A soll künftig auch für die Klasse B jede teilnehmende Person während der praktischen Kursdauer allein über ein Fahrzeug verfügen.

Zu Abs. 3:

Zu Z 1 lit. g: Assistenzsysteme halten auch bei Motorrädern Einzug. Daher soll dieses Thema in der Theorie vermittelt werden.

Zu Z 2 lit. c: Es wird ergänzt, dass die Bremsübung der Klasse A bis zum Stillstand des Fahrzeuges zu erfolgen hat. Speziell am Ende des Bremsweges ist der progressive Druckaufbau zu beachten.

In lit. d wird festgelegt, dass vor dem Bremsenausweichen das Ausweichen gelehrt wird. Es gibt im Straßenverkehr auch Situationen, die ein Ausweichen erfordern, ohne zu bremsen.

In lit. e werden die Inhalte zur „Kurventechnik“ genauer und umfassender definiert („sicheres Kurvenfahren (Tempowahl, Kurvenlinie“) und „Verlangsamen in Kurven“).

Zu Z 5 (§ 13b Abs. 4 Z 2):

Die Besitzdauer der Lenkberechtigung wird entsprechend der Regelung beim Fahrlehrer (§ 109 Abs. 1 lit. g KFG 1967) auf 3 Jahre gesenkt.

Zu Z 6 (§ 13b Abs. 4 Z 3):

Das geforderte Wohlverhalten im Straßenverkehr von Personen, die die Instruktorrentätigkeit anstreben, war auf das Nichtvorliegen von Alkoholdelikten und einiger anderer Delikte in den letzten fünf Jahren beschränkt. Diese Regelung wird nun allgemein auf das Nichtvorliegen von Entziehungen der Lenkberechtigung wegen mangelnder Verkehrszuverlässigkeit erweitert womit eine inhaltliche Gleichstellung mit der Regelung bei Fahrprüfern hergestellt wird.

Zu den Z 7 und 8 (§ 13b Abs. 4 Z 5 und 6):

Beim Fahrsicherheitstraining und bei der Fahrschulausbildung ist generell von Unterrichtseinheiten die Rede, weshalb auch in diesen Bestimmungen die Angleichung von Stunden auf Unterrichtseinheiten erfolgt.

Zu Z 8 (§ 13b Abs. 4 Z 6):

Die Inhalte der fachlichen Ausbildung entsprechend der angestrebten Instruktorenqualifikation werden detaillierter geregelt.

Zu Z 9 (§ 13b Abs. 4):

Es soll sichergestellt werden, dass die fachliche Ausbildung entsprechend der angestrebten Instruktorenqualifikation nur von Personen durchgeführt wird, die über eine entsprechende Erfahrung verfügen. Solche Personen müssen mindestens 75 FST geleitet haben, wobei es nicht relevant ist, dass diese auch in jener Lenkberechtigungsklasse durchgeführt wurden, die der nunmehr angestrebten Instruktorenqualifikation entspricht. Konkret heißt das etwa, dass die acht UE Ausbildung für die Klasse A auch von Personen durchgeführt werden dürfen, die 75 FST für Klasse B geleitet haben. Das Vorliegen dieser Voraussetzung ist von den Clubs bzw. Fachverband der Fahrschulen selbst zu überprüfen und bedarf keiner behördlichen Überprüfung oder Genehmigung.

Zu den Z 10 und 18 (§ 13b Abs. 4a und § 16 Abs. 21):

Eine Weiterbildungsverpflichtung für Instruktoren wird eingeführt. Diese gilt auch für jene Instruktoren, die zusätzlich auch Fahrlehrer sind und wird zusätzlich zu der für Fahrlehrer im KFG vorgeschriebenen Weiterbildung gefordert. Dies deshalb, da die Tätigkeit eines Fahr(schul)lehrers und eines Instructors die Durchführung verschiedener Ausbildungen umfasst und daher nicht ident ist. Es soll aber keine strikte, jährlich zu absolvierende Weiterbildung sein, sondern ein flexibleres, einfaches System mit ausreichend zeitlichem Spielraum eingeführt werden. Die Weiterbildung ist anlässlich der Verlängerung der 10-jährigen Bestellung zum Instruktor nach folgenden Kriterien nachzuweisen. Endet die 10-jährige Bestellung des Instructors vor 2030, ist keine Weiterbildung nachzuweisen. Endet die Bestellsdauer im Zeitraum 2030 bis Ende 2034, sind 20 UE Weiterbildung nachzuweisen und ab einem Ende der Gültigkeit ab 1.1.2035 sind es 40 UE Weiterbildung. Das Ausmaß der Weiterbildung richtet sich nach dem Ende der Gültigkeit des 10-jährigen Bestellszeitraumes um zu verhindern, dass Instruktoren schon eine frühere Verlängerung ihres Bestellszeitraumes anstreben, um statt 40 UE Weiterbildung nur 20 UE absolvieren zu müssen. Der Inhalt dieser Weiterbildung wird ausschließlich durch interne Richtlinien der ausbildenden Stellen vorgeschrieben (Autofahrerklubs und Fachverband der Fahrschulen). Im Rahmen der Fahrschulinspektion ist die Absolvierung dieser Weiterbildung (so wie die Absolvierung der Instruktoren-Ausbildung) nicht zu kontrollieren. Die Kontrolle der Instruktoren und Übungsplätze für die Mehrphasenausbildung obliegt nur der Kommission gemäß § 4a Abs. 6 FSG.

Zu Z 11 (§ 13b Abs. 5 Z 1):

Die exakten Größenangaben von 150 x 40 Meter für den Übungsplatz entfallen (es verbleibt jedoch die Mindestgröße von 6000 m² für den reinen Übungsbetrieb); dafür wird festgelegt, dass sich in diesen

6000 m² eine befestigte (asphalтиerte oder betonierte) rechteckige Fläche von mindestens 70 x 21 Metern befinden muss, in der sich wiederum die in Z 2 definierte Rutschfläche befindet. Die 70 Meter ergeben sich aus der Mindestlänge der Rutschfläche (40 Meter) und der Auslaufzone (30 Meter).

Zu Z 12 (§ 13b Abs. 5 Z 2):

Die Mindestbreite der Rutschfläche wird von vier auf fünf Meter angehoben. Damit wird die Problematik entschärft, dass Kursteilnehmer, die bei der Übung von der Gleitfläche abkommen, am normalen Asphalt zu stehen kommen. Außerdem werden Fahrzeuge grundsätzlich breiter.

Zu Z 13 (§ 13b Abs. 5 Z 2):

Um Bremswegsvergleiche seriös durchführen zu können, sind entsprechende Markierungen notwendig, diese können dauerhaft durch Bodenmarkierungen bzw. temporär mittels Pylonen oder dgl. hergestellt werden.

Zu Z 14 (§ 13b Abs. 5 Z 3):

Die Anforderungen an die Rutschfläche in der Kreisbahn werden angehoben: Innenradius von fünf Metern (neu), Mindestbreite der Gleitfläche nun fünf anstatt vier Meter, Erhöhung des Sektors von 90° auf 150°. Die restlichen Anforderungen sind unverändert. Die Erhöhung des Sektors von 90° auf 150° soll es den kursteilnehmenden Personen ermöglichen, nach einer Rutschphase eine entsprechende Abwehrhandlung einzuleiten, dies ermöglicht der 90° Sektor nur unzureichend. Das skid-car hat keine praktische Relevanz mehr, daher kann die Ausnahmebestimmung entfallen.

Zu Z 15 (§ 13b Abs. 5 Z 3a):

In dieser Bestimmung wird nunmehr die Mindestanforderung an die Gleitfähigkeit der Rutschfläche festgelegt. Die angegebene Bremsverzögerung von maximal 4,5m/s² würde bei 50 km/h einen Bremsweg von zumindest 21,41 Metern bedeuten. Damit soll sichergestellt werden, dass es sich um eine Rutschfläche handelt, auf der die Reibung in ausreichendem Ausmaß herabgesetzt ist.

Zu Z 16 (§ 13b Abs. 5 Z 4):

Um in Zukunft Übungen mit Assistenzsystemen beim Fahrsicherheitstraining für die Klasse A durchführen zu können, wird die Mindestgröße des rutschflächenfreien Übungsplatzes auf 2.000 m² mit einer Mindestlänge von 150 Meter angehoben. Da bei Klasse A das Kurvenfahren von entscheidender Bedeutung ist, muss es möglich sein, dass eine Kurve (mit den beschriebenen Merkmalen) zumindest mittels Pylonen eingerichtet werden kann.

Zu Z 17 (§ 13c Abs. 2):

Analog zur Reduzierung der Gruppengröße beim Fahrsicherheitstraining gemäß § 13b Abs. 1 ist die Gruppengröße auch beim verkehrspsychologischen Gruppengespräch entsprechend zu reduzieren.

Zu Z 18 (§ 16 Abs. 21):

Das Inkrafttreten der neuen Regelungen wird für 1. Jänner 2026 festgelegt. Wesentlich sind in dem Zusammenhang die umfangreichen Übergangsbestimmungen, um nicht Instruktoren, die derzeit bereits tätig sind, von ihrer Tätigkeit auszuschließen. Selbst nach Ablauf der 10-jährigen Tätigkeit sind nur die Regelungen über das „Wohlverhalten“ zu überprüfen, aber nicht geänderte inhaltlichen Anforderungen. Die Absolvierung der Weiterbildung ist bei Verlängerungen von Bestellungen, die ab 2030 enden, zu überprüfen. Personen, die Ausbildungen gemäß § 13b Abs. 4 Z 6 durchführen, dürfen dies jedenfalls weiterhin tun. Ebenso dürfen Plätze, die bei Inkrafttreten der neuen Bestimmungen ordnungsgemäß bestanden haben, weiterbetrieben werden, auch wenn sie die neuen Anforderungen nicht erfüllen (können). Nach Ablauf der 10-jährigen Gültigkeitsdauer der Entscheidung der Kommission gemäß § 4a Abs. 6 FSG sind ebenfalls nur die bisherigen Anforderungen zu erfüllen und nicht die neuen, höheren Kriterien für die Übungsplätze zu verlangen. Damit ist sichergestellt, dass bestehende Plätze DAUERHAFT weiterhin betrieben werden können, wenn sie die bisherigen Kriterien (weiterhin) erfüllen. Dies gilt auch bei einem Wechsel des Besitzers oder Betreibers dieses Übungsplatzes, womit sichergestellt ist, dass auch beim Übergang auf einen neuen Rechtsträger die Möglichkeit zum Weiterbetrieb des jeweiligen Übungsplatzes bestehen bleibt. Die Eigentumsverhältnisse an dem Übungsplatz sind somit nicht von Relevanz; auch wenn es sich beim Besitzer (Eigentümer) und dem Betreiber des Übungsplatzes um unterschiedliche Personen handelt, kann dieser Übungsplatz weiterbetrieben werden, egal welche dieser beiden Personen (oder auch beide) gewechselt haben. Die neuen Kriterien sind aber jedenfalls von allen neu geschaffenen Übungsplätzen zu erfüllen.