

# **57. KDV-Novelle (BGBl. Teil II Nr. 432/2011)**

## **Erläuterungen und Verordnungstext**

(zum internen Gebrauch unserer Mitgliedsfirmen)

**Wien, Jänner 2012**



**Fachverband der Fahrzeugindustrie Österreichs**

Wiedner Hauptstraße 63, A-1045 Wien, Telefon +43 (0)590 900-4801, Telefax +43 (0)590 900-289,  
E-Mail: [kfz@wko.at](mailto:kfz@wko.at), Internet: [www.Fahrzeugindustrie.at](http://www.Fahrzeugindustrie.at), DVR 0043273

# INHALTSVERZEICHNIS

## Teil 1: ⇒ **Erläuterungen**

(verfasst von Dr. Wilhelm Kast, BMVIT)

## Teil 2: ⇒ **Verordnungstext**

(BGBl. Teil II Nr. 432/2011)

**Teil 1:  
Erläuterungen zur 57. KDV-Novelle**

**verfasst von Dr. Wilhelm Kast/BMVIT**

---

Die Erläuterungen geben die persönliche Meinung des Verfassers wieder und können daher von der offiziellen Meinung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie abweichen.

# **57. KDV- Novelle**

## **(BGBl. II Nr. 432/2011)**

### **Allgemeines:**

Die vorliegende 57. KDV-Novelle enthält 4 Themenschwerpunkte:

1. Umsetzung von Richtlinien. Die Richtlinien 2009/80/EG, 2010/22/EU, 2010/26/EU und 2010/62/EU werden in die entsprechenden KDV-Bestimmungen eingebaut.
2. Weiters werden die erforderlichen Anpassungen aufgrund der Umsetzung der 3. Führerscheinrichtlinie hinsichtlich der Ausbildung für einspurige Fahrzeuge (Klasse A1, A2 und A) vorgenommen.
3. Es wird klargestellt, dass das Ziehen von nicht zugelassenen landwirtschaftlichen Anhänger-Arbeitsmaschinen bis zu einer Breite von 3,30 m ohne Bewilligung des Landeshauptmannes zulässig ist.
4. Die Änderungen in der Behördenstruktur in der Steiermark werden in der Anlage 5d betreffend die Bezeichnung der Behörde im Kennzeichen berücksichtigt.

### **Zu den einzelnen Bestimmungen:**

#### **1. § 8b Abs. 3 – Verlängerung der lärmarm-Bestätigung:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit Ablauf des Tages der Kundmachung, somit am 21. Dezember 2011

**Übergangsbestimmung:** ---

#### **Bemerkungen:**

Es erfolgt die Klarstellung, dass die „Verlängerungsbestätigung“ auch zwei Jahre ab dem Datum der Prüfung gilt.

Die letzten beiden Sätze beinhalten Regelungen für die Ausstellung der Formblätter, die 1990 bzw. 1995 relevant waren:

„Ist zunächst nur die Einhaltung des Grenzwertes für das Fahrgeräusch nachgewiesen, gilt diese Bestätigung nur bis zum 31. Mai 1990. Bestätigungen, die nach dem 1. Oktober 1995 ausgestellt werden, müssen auch Angaben über die Bereifung enthalten.“

Diese Regelungen sind mittlerweile obsolet und können entfallen.

## **2. § 11 Abs. 8 – Anpassung an aktuelle ECE-Regelung R 48:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 21. Dezember 2011

**Übergangsbestimmung:** § 69 Abs. 30 Z 1

1. § 11 Abs. 8, ... jeweils in der Fassung BGBl. II Nr. 432/2011 gelten nicht für Fahrzeuge, die vor in Kraft treten dieser Bestimmungen bereits genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen;

### **Bemerkungen:**

Der bisherige dritte Satz, betreffend die Möglichkeit, die automatische Einschaltung der Tagfahrleuchten ohne den Gebrauch von Werkzeug ein- und auszuschalten, entsprach der ECE Regelung R 48 Änderungsserie 03. Die mittlerweile aktuelle Änderungsserie 04 sieht eine solche Möglichkeit nicht mehr vor. Daher hat dieser Satz zu entfallen.

## **3. § 17a Abs. 2 – aktuelle Richtlinie:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 21. Dezember 2011

**Übergangsbestimmung:** § 69 Abs. 30 Z 1

1. ... § 17a Abs. 2, ... jeweils in der Fassung BGBl. II Nr. 432/2011 gelten nicht für Fahrzeuge, die vor in Kraft treten dieser Bestimmungen bereits genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen;

### **Bemerkungen:**

Hier wird die aktuelle Richtlinie 2009/80/EG betreffend die Kennzeichnung der direkt vom Lenker betätigten Einrichtungen, der Kontrollleuchten und der Anzeiger von zweirädrigen und dreirädrigen Kraftfahrzeugen berücksichtigt.

Bei dieser Richtlinie handelt es sich um eine Neukodifizierung der bisherigen Richtlinie 93/29/EWG in der Fassung der Richtlinie 2000/74/EG.

## **4. § 19b Abs. 5 – aktuelle Richtlinie:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 21. Dezember 2011

**Übergangsbestimmung:** § 69 Abs. 30 Z 1

1. ... § 19b Abs. 5, jeweils in der Fassung BGBl. II Nr. 432/2011 gelten nicht für Fahrzeuge, die vor in Kraft treten dieser Bestimmungen bereits genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen;

### **Bemerkungen:**

Die in Z 1 genannte Richtlinie 77/536/EWG betreffend Umsturzschilder wurde durch die Richtlinie 2009/57/EG ersetzt. Das wird nunmehr berücksichtigt.

Ebenso wird berücksichtigt, dass die in Z 2 genannte Richtlinie 79/622/EWG betreffend Umsturzschilder – statische Prüfung durch die Richtlinie 2009/75 /EG ersetzt worden ist.

Weiters wird die Richtlinie 2010/22/EU zur Anpassung der Richtlinien 80/720/EWG, 86/298/EWG, 86/415/EWG und 87/402/EWG des Rates sowie der Richtlinien 2000/25/EG und 2003/37/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen an den technischen Fortschritt umgesetzt.

In § 19b Abs. 5 betrifft das in der Z 3 die Richtlinie 86/298/EWG über hinten angebrachte Umsturzschilder an land- oder forstwirtschaftlichen Schmalspurzugmaschinen auf Rädern und in der Z 4 die Richtlinie 87/402/EWG über die vor dem Fahrersitz angebrachte Umsturzschilder an land- oder forstwirtschaftlichen Schmalspurzugmaschinen auf Rädern.

Im Erwägungsgrund (6) der Richtlinie 2010/22/EU wird dazu folgendes ausgeführt:

„In den Richtlinien 2003/37/EG, 86/298/EWG und 87/402/EWG sollten die Verweise auf die OECD-Codes aktualisiert werden, da der Rat der OECD den Beschluss C(2005) 1 zuletzt durch den Beschluss C(2008) 128 vom Oktober 2008 geändert hat. Aus Gründen der Rechtssicherheit müssen die Texte solcher OECD-Dokumente in die Richtlinien aufgenommen werden.“

#### **5. § 20a Abs. 1 Z 2 – Verweis auf aktuelle Richtlinie:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 21. Dezember 2011

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Hier wird lediglich der Verweis auf die aktuellste Änderung der Richtlinie 2003/37/EG aufgenommen.

#### **6. § 22a Abs. 1 Z 2 lit. I - Entfall:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 21. Dezember 2011

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Siehe zu Z 7.

#### **7. 22a Abs. 1 Z 8 – typengenehmigte Scheibenfolien:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 21. Dezember 2011

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Da auch ausländische Genehmigungen akzeptiert werden, ohne auf dieser Basis eine neue österreichische Genehmigung zu erteilen, kann die Nennung der Scheibenfolien als nicht anzeigepflichtige Änderung in § 22a Abs. 1 Z 2 lit. I entfallen (keine Genehmigung gemäß § 35 KFG mehr vorgesehen), und es muss eine neue Z 8 geschaffen werden, wonach das Anbringen von genehmigten Scheibenfolien keine anzeigepflichtige Änderung darstellt.

#### **8. § 27a Abs. 1 Z 9 - Serbien:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. Jänner 2012

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Aufgrund eines Durchführungsbeschlusses der Kommission vom 22.11.2011 zur Durchführung der Richtlinie 2009/103/EG in Bezug auf die Kontrolle der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung wird Serbien in die Liste der Staaten aufgenommen, bei denen der Versicherungsnachweis durch das amtliche Kennzeichen erbracht ist. Der Beschluss der Kommission wird mit 1. Jänner 2012 wirksam.

#### **9. § 27a Abs. 2 – redaktionelle Anpassung:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 21. Dezember 2011

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Bisher waren in Abs. 2 auch Tschechien und Slowakei genannt. Da diese unter Abs. 1 Z 1 (EU-Mitgliedstaat) fallen, war Abs. 2 zu ändern.

#### **10. § 52 Abs. 10 Z 1 bis 10 - Richtlinienumsetzung:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** Z 1 mit 21. Dezember 2011

Z 2 bis 10 hinsichtlich

- a) Fahrzeugen der Klassen T1, T2 und T3 mit 21. Dezember 2011,
- b) Fahrzeugen der Klasse T4.3 mit 29. September 2013 und
- c) Fahrzeugen der Klassen T4.1, T4.2, T5, C, R und S drei Jahre nach Inkrafttreten der letzten noch zu verabschiedenden Einzelrichtlinie;

**Übergangsbestimmung:** § 69 Abs. 30 Z 1 und 2:

1. .... § 52 Abs. 10 Z 1 .... jeweils in der Fassung BGBl. II Nr. 432/2011 gelten nicht für Fahrzeuge, die vor in Kraft treten dieser Bestimmungen bereits genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen;

2. § 52 Abs. 10 Z 2 bis 10 ... jeweils in der Fassung BGBl. II Nr. 432/2011 gelten hinsichtlich
- a) Fahrzeugen der Klassen T1, T2 und T3 nicht für Fahrzeuge, die vor Inkrafttreten dieser Bestimmungen bereits genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen; solche Fahrzeuge dürfen nach dem 29. September 2012 nicht mehr erstmals zum Verkehr zugelassen werden;
  - b) Fahrzeugen der Klasse T4.3 nicht für Fahrzeuge, die vor dem 29. September 2013 bereits genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen; solche Fahrzeuge dürfen nach dem 29. September 2016 nicht mehr erstmals zum Verkehr zugelassen werden;
  - c) Fahrzeugen der Klassen T4.1, T4.2, T5, C, R und S nicht für Fahrzeuge, die drei Jahre nach Inkrafttreten der letzten noch zu verabschiedenden Einzelrichtlinie bereits genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen; solche Fahrzeuge dürfen nach sechs Jahren nach Inkrafttreten der letzten noch zu verabschiedenden Einzelrichtlinie bereits nicht mehr erstmals zum Verkehr zugelassen werden.

**Bemerkungen:**

Die in **Z 1** genannte Richtlinie 75/321/EWG betreffend die Lenkanlage wurde durch die Richtlinie 2009/66/EG ersetzt (Neukodifizierung ohne inhaltliche Änderung). Das wird nunmehr berücksichtigt.

Weiters wird die Richtlinie 2010/62/EU zur Änderung der Richtlinien 80/720/EWG und 86/297/EWG des Rates und der Richtlinien 2003/37/EG, 2009/60/EG und 2009/144/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen zur Anpassung der technischen Vorschriften dieser Richtlinien umgesetzt.

Durch die genannte Richtlinie werden eine Reihe weiterer Richtlinien geändert, die in verschiedenen Ziffern in § 52 Abs. 10 enthalten sind.

Die bisher in **Z 2 und 10** genannte Richtlinie 74/152/EWG wurde durch die Richtlinie 2009/60/EG mit Wirkung vom 1.1.2010 aufgehoben. Bei der Richtlinie 2009/60/EG handelt es sich um eine Neukodifizierung ohne inhaltliche Änderung. Die Richtlinie 2009/60/EG wurde nunmehr durch die Richtlinie 2010/62/EU geändert.

Die bisher in **Z 3** genannte Richtlinie 74/151/EWG wurde durch die Richtlinie 2009/63/EG mit Wirkung 1.1.2010 aufgehoben. Bei der Richtlinie 2009/63/EG handelt es sich um eine Neukodifizierung ohne inhaltliche Änderung. Weiters wurde nunmehr die Änderung der Richtlinie 2009/144/EG durch die Richtlinie 2010/62/EU berücksichtigt.

In den **Z 4, 5, 7, 8 und 9** wird jeweils die aktuelle Änderung der Richtlinie 2009/144/EG durch die Richtlinie 2010/62/EU berücksichtigt.

In **Z 6** wird die Änderung der Richtlinie 86/297/EWG durch die Richtlinie 2010/62/EG berücksichtigt.

In den Erwägungsgründen der Richtlinie 2010/62/EU wird folgendes ausgeführt:

„(1) Der technische Fortschritt ermöglicht die vollständige Durchführung der Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung für Zugmaschinen der Klasse T4.3 (Zugmaschinen mit geringer Bodenfreiheit) gemäß der Definition in der Richtlinie 2003/37/EG. Daher sollten die Richtlinie 80/720/EWG des Rates vom 24. Juni 1980 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Betätigungsraum, Zugänge zum Fahrersitz sowie Türen und Fenster von land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Rädern, die Richtlinie

2003/37/EG und die Richtlinie 2009/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit und die Ladepritschen von land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Rädern und die Richtlinie 2009/144/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. November 2009 über bestimmte Bauteile und Merkmale von land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Rädern geändert werden, um die Besonderheiten von Zugmaschinen mit geringer Bodenfreiheit zu berücksichtigen.

(2) Um die Vollendung des Binnenmarktes voranzubringen und um die Sicherheit am Arbeitsplatz zu erhöhen, ist es angebracht, Anforderungen für vordere Zapfwellen aller Zugmaschinenklassen, die die Richtlinie 2003/37/EG abdeckt, in die Richtlinie 86/297/EWG des Rates vom 26. Mai 1986 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Zapfwellen und ihre Schutzvorrichtungen an land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Rädern einzubeziehen.

(3) Die in der Richtlinie 86/297/EWG festgelegten Anforderungen an den Freiraum und die Abmessungen der Zapfwellen-Schutzvorrichtung sind zu ändern, um die weltweite Harmonisierung dieser Räume und Abmessungen zu erreichen, wodurch sich die Wettbewerbsfähigkeit der Hersteller in der Union auf dem Weltmarkt verbessern wird.

(4) Die Normen ISO 500-1:2004 einschließlich des technischen Korrigendums: 1:2005, ISO 500-2:2004 und die Norm ISO 8759-1:1998 enthalten global anerkannte Anforderungen für Zapfwellen aller Zugmaschinen, die die Richtlinie 2003/37/EG abdeckt. Es ist daher angebracht, in der Richtlinie 86/297/EWG auf diese ISO-Normen Bezug zu nehmen.

(5) Die Richtlinie 2003/37/EG sollte geändert werden, um die Anwendung der Richtlinie 86/297/EWG auch auf Zugmaschinen der Klasse T5 zu berücksichtigen. Ebenso sollte die Richtlinie 2003/37/EG geändert werden, um die Anwendung der Richtlinie 2009/60/EG und der Richtlinie 80/720/EWG auf Zugmaschinen der Klasse T4.3 zu berücksichtigen.“

#### **11. § 52 Abs. 10 Z 13 und 14 - Richtlinienumsetzung:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** Z 14 mit 21. Dezember 2011

Z 13 hinsichtlich

a) Fahrzeugen der Klassen T1, T2 und T3 mit 21. Dezember 2011,

b) Fahrzeugen der Klasse T4.3 mit 29. September 2013 und

c) Fahrzeugen der Klassen T4.1, T4.2, T5, C, R und S drei Jahre nach Inkrafttreten der letzten noch zu verabschiedenden Einzelrichtlinie;

#### **Übergangsbestimmung: § 69 Abs. 30 Z 1 und 2:**

1. .... § 52 Abs. 10 Z 14 ... jeweils in der Fassung BGBl. II Nr. 432/2011 gelten nicht für Fahrzeuge, die vor in Kraft treten dieser Bestimmungen bereits genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen;

2. § 52 Abs. 10 Z 13 ... jeweils in der Fassung BGBl. II Nr. 432/2011 gelten hinsichtlich

- a) Fahrzeugen der Klassen T1, T2 und T3 nicht für Fahrzeuge, die vor in Kraft treten dieser Bestimmungen bereits genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen; solche Fahrzeuge dürfen nach dem 29. September 2012 nicht mehr erstmals zum Verkehr zugelassen werden;
- b) Fahrzeugen der Klasse T4.3 nicht für Fahrzeuge, die vor dem 29. September 2013 bereits genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen; solche Fahrzeuge dürfen nach dem 29. September 2016 nicht mehr erstmals zum Verkehr zugelassen werden;
- c) Fahrzeugen der Klassen T4.1, T4.2, T5, C, R und S nicht für Fahrzeuge, die drei Jahre nach Inkrafttreten der letzten noch zu verabschiedenden Einzelrichtlinie bereits genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen; solche Fahrzeuge dürfen nach sechs Jahren nach Inkrafttreten der letzten noch zu verabschiedenden Einzelrichtlinie bereits nicht mehr erstmals zum Verkehr zugelassen werden.

**Bemerkungen:**

Die Richtlinie 80/720/EG über Betätigungsraum, Zugänge zum Fahrersitz sowie Türen und Fenster von land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Rädern und die Richtlinie 86/415/EG über Einbau, Position, Funktionsweise und Kennzeichnung der Betätigungseinrichtungen von land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Rädern waren bislang noch nicht im § 52 Abs. 10 verankert.

Das erfolgt nunmehr in den neu angefügten Z 13 und Z 14.

Dabei werden auch die aktuellen Änderungen durch die Richtlinien 2010/22/EU und 2010/62/EU berücksichtigt.

In den Erwägungsgründen 2 und 3 der Richtlinie 2010/22/EU wird folgendes ausgeführt:

„(2) In Richtlinie 86/415/EWG sollten die Sicherheitsanforderungen für die externen Betätigungseinrichtungen der Zapfwelle festgelegt werden, um die Sicherheit von Zugmaschinen zu verbessern.

(3) In Richtlinie 86/415/EWG sollte die Verwendung von Bildzeichen nach ISO 3767-1:1996 und ISO 3767- 2:1996 als Symbole für die Betätigungseinrichtungen zugelassen werden, um die Gemeinschaftsnormen an die weltweit verwendeten Normen für die Bedienelemente land- oder forstwirtschaftlicher Zugmaschinen auf Rädern anzupassen.“

**12. § 58 Abs. 1 Z 2 lit. a – zulässige Geschwindigkeit für Iof Anhänger-Arbeitsmaschinen:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 21. Dezember 2011

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Es wird ergänzt, dass beim Ziehen von nicht zugelassenen Anhänger-Arbeitsmaschinen die zulässige Geschwindigkeit 25 km/h beträgt (sublit. cc).

Zur leichteren Lesbarkeit wird die bisherige lit. a auf sublit. aa bis cc aufgeteilt.

### **13. § 62 Abs. 1a – zulässige Breite von nicht zugelassenen Iof Anhänger-Arbeitsmaschinen:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 21. Dezember 2011

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Es erfolgt hiermit die Klarstellung, dass beim Ziehen von landwirtschaftlichen nicht zugelassenen Anhänger-Arbeitsmaschinen, gezogenen auswechselbaren Maschinen oder gezogenen Geräten hinsichtlich der zulässigen Breite die Werte des § 54 Abs. 2 KDV (3,30 m) maßgebend sind und diese somit bis zu diesen Werten keine Bewilligung gemäß § 104 Abs. 7 KFG benötigen.

Bei einer Breite von mehr als 2,55 m sind die Bestimmungen des § 54 Abs. 2 erster Satz KDV anzuwenden (Kennzeichnung, Begleitfahrzeug, ...).

Damit wird eine eindeutige Lösung geschaffen. § 104 KFG erlaubt die Verwendung, wenn die durch Verordnung festgesetzten Voraussetzungen vorliegen. Bisher verlangte § 62 Abs. 1 KDV, dass die in § 4 Abs. 6 bis 8 KFG angegebenen Werte nicht überschritten werden. Durch die Ergänzung des § 62 KDV mit Hinweis, dass für Anhänger-Arbeitsmaschinen, gezogene auswechselbare Maschinen oder gezogene Geräte die in § 54 Abs. 2 KDV vorgesehenen Abmessungen maßgeblich sind, ist das nunmehr rechtlich eindeutig geregelt.

### **14. § 63a - Überschrift:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 21. Dezember 2011

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Da die Anforderungen an Prüfungsfahrzeuge im FSG bzw. in der Fahrprüfungsverordnung festgelegt sind, kann der Hinweis auf Prüfungsfahrzeuge in der Überschrift des § 63a entfallen.

### **15. § 63b - Überschrift:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 19. Jänner 2013

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Es erfolgt eine Anpassung an die Vorgaben der 3. Führerscheinrichtlinie. Diese sieht die Klassen A1, A2 und A vor.

#### **16. § 63b Abs. 1 – Klassen A1, A2 und A:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 19. Jänner 2013

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Es werden die neuen A-Klassen der 3. Führerscheinrichtlinie berücksichtigt.

Der bisherige 2. Satzteil, wonach die Aussage des ersten Satzteiles jedoch nicht gilt, wenn der Bewerber eine im Sinne des § 18 Abs. 2 FSG auf das Lenken von mehrspurigen Krafträdern eingeschränkte Lenkberechtigung anstrebt, kann entfallen, da § 18 Abs. 2 FSG geändert wurde und die 3. Führerscheinrichtlinie eine auf das Lenken von mehrspurigen Krafträdern eingeschränkte Lenkberechtigung einer der A-Klassen nicht vorsieht.

#### **17. § 64a Abs. 3 Z 2.1.1 – redaktionelle Anpassung:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 19. Jänner 2013

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Es erfolgt lediglich die redaktionelle Anpassung an die neuen A-Klassen gemäß der 3. Führerscheinrichtlinie.

#### **18. § 64b Abs. 3 - Risikokompetenz:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 19. Jänner 2013

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Im ersten Satz erfolgt eine redaktionelle Anpassung. Da in der Anlage 10a Kapitel 1 die Minutenvorgaben gestrichen worden sind, muss der Hinweis auf „das Ausmaß der dort jeweils angegebenen Mindestunterrichtszeiten“ entfallen. Weiters wird bei den allgemeinen Themen, zu denen Filme gezeigt werden können, der neue Punkt „Risikokompetenz“ ergänzt.

#### **19. § 64b Abs. 4 Z 1 – redaktionelle Anpassung:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 19. Jänner 2013

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Es werden die neuen A-Klassen berücksichtigt.

Bei Aufstieg von A1 auf A2 bzw. von A2 auf A ist keine weitere theoretische Ausbildung erforderlich.

#### **20. § 64b Abs. 5 – Vermittlung von Risikokompetenz:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 19. Jänner 2013

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Einerseits wird ergänzt, dass für die Ausbildung für die Klasse A1 der Fahrlehrer eine Zusatzausbildung zur Vermittlung von Risikokompetenz absolviert haben muss.

Andererseits werden die neuen A - Klassen berücksichtigt und es erfolgt die Klarstellung, dass beim Direkteinstieg in die Klasse A2 oder A nicht alle praktischen Ausbildungsstunden auf einem Motorrad dieser Klasse absolviert werden müssen und dass Nachtfahrten nur bei Ausbildungen zur Klasse B erforderlich sind.

Der bisherige 4. Satz („Nachtfahrten sind bei Ausdehnungen nicht erforderlich.“) kann entfallen.

#### **21. § 64b Abs. 6 Z 1 – redaktionelle Anpassung:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 19. Jänner 2013

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Es werden die neuen A-Klassen berücksichtigt.

Diese Vorgaben hinsichtlich der praktischen Ausbildung gelten jeweils für den Direkteinstieg in die Klassen A1, A2 oder A.

Bei stufenweisem Aufstieg von A1 auf A2 bzw. von A2 auf A ist gemäß § 18a Abs. 1 und 2 FSG entweder eine praktische Fahrprüfung oder eine praktische Ausbildung im Ausmaß von sieben Unterrichtseinheiten zu absolvieren.

#### **22. § 64b Abs. 7a – Verfall von zu lange zurückliegenden Ausbildungsteilen:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 21. Dezember 2011

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Es gibt Fälle, wo die Ausbildung in einer Fahrschule längere Zeit unterbrochen wird und später fortgesetzt werden soll. Mangels einer ausdrücklichen Regelung herrscht Unklarheit,

ob schon länger zurückliegende Ausbildungsteile dann angerechnet werden können oder wiederholt werden müssen.

Analog zur Regelung, dass die Ausbildung vor dem Prüfungsantritt nicht vor länger als 18 Monaten abgeschlossen worden sein darf, soll auch für solche Fälle die 18-Monate-Regelung gelten.

Wird die Ausbildung länger als 18 Monate unterbrochen, so sind die absolvierten Ausbildungsteile, die länger als 18 Monate zurückliegen, nicht mehr anzurechnen und verfallen.

### **23. § 64f – Zusatzausbildung zur Vermittlung von Risikokompetenz:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 21. Dezember 2011

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Hier wird die neue zusätzliche Ausbildung für Fahrlehrer zur Vermittlung von Risikokompetenz geregelt.

Die künftige A1-Ausbildung soll nur von Personen durchgeführt werden dürfen, die zusätzlich zur normalen Fahrlehrerausbildung eine spezielle achtstündige Zusatzausbildung besucht haben.

Mit Hilfe dieser Zusatzausbildung in Form eines Seminars sollen Fahrlehrer befähigt werden, den Präventionsansatz Risikokompetenz in den praktischen Unterricht einfließen zu lassen.

Die Inhalte sind durch Vorstellung der Theorie, Diskussionen und praktische Übungen zu Risikowahrnehmung und zur Umsetzung im Unterricht zu vermitteln.

Diese Zusatzausbildung darf nur in den ermächtigten Fahrlehrerausbildungsstätten absolviert werden. Diese müssen dafür Personen als Vortragende einsetzen, die über besondere Kenntnisse von risikopädagogischen Methoden zur Unfallprävention verfügen. Es wird davon ausgegangen, dass diese speziellen Kenntnisse auf wissenschaftlicher Basis bzw. durch wissenschaftliche Tätigkeit auf dem Gebiet der Unfallprävention erworben worden sind.

Fahrlehrer, die diese Zusatzausbildung absolviert haben und dann im Rahmen der praktischen Fahrausbildung auch angewendet haben, weisen diese spezielle Qualifikation nicht auf und können nicht als Fachvortragende herangezogen werden.

In einem nächsten Schritt soll diese Zusatzausbildung generell in die Fahrlehrer- und Fahrschullehrerausbildung integriert werden.

#### **24. § 69 Abs. 30 - Übergangsvorschriften:**

**Text:** siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Bemerkungen:**

Hier werden die erforderlichen Übergangsbestimmungen festgelegt und insbesondere die nicht ganz einfachen Übergangsregelungen der Richtlinie 2010/62/EU übernommen.

Inhaltlich werden die Übergangsbestimmungen bei den jeweils zutreffenden Punkten berücksichtigt.

#### **25. § 70 Abs. 13 - Inkrafttreten:**

**Text:** siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Bemerkungen:**

Hier wird das Inkrafttreten festgelegt.

Die genauen Inkrafttretenstermine werden bei den jeweils zutreffenden Punkten berücksichtigt.

#### **26. Anlage 1 Tabelle III Z 4 – aktuelle Richtlinien betr. Abgasemissionen für lof-Zugmaschinen und selbstfahrende Arbeitsmaschinen:**

**Text:** siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 21. Dezember 2011

**Übergangsbestimmung:** § 69 Abs. 30 Z 1:

1. ... Anlage 1 Tabelle III Z 4 jeweils in der Fassung BGBl. II Nr. 432/2011 gelten nicht für Fahrzeuge, die vor in Kraft treten dieser Bestimmungen bereits genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen;

**Bemerkungen:**

In Z 4 der Abgastabelle III der Anlage 1 werden die aktuellen Änderungen der Richtlinie 2000/25/EG durch die Richtlinie 2010/22/EU und der Richtlinie 97/68/EG durch die Richtlinie 2010/26/EU berücksichtigt.

Im Erwägungsgrund 4 der Richtlinie 2010/22/EU wird dazu folgendes ausgeführt:

„(4) In Richtlinie 2000/25/EG sind bestimmte Zusatzangaben zu machen, um für Übereinstimmung mit den neuen Grenzwertstufen (IIIA, IIIB und IV) zu sorgen, die mit der Richtlinie 2005/13/EG der Kommission eingeführt wurden.“

In den Erwägungsgründen der Richtlinie 2010/62/EU wird folgendes ausgeführt:

„(2) Seit der Änderung der Richtlinie 97/68/EG im Jahr 2004 sind bei der Konstruktion von Dieselmotoren technische Fortschritte erzielt worden, die die Einhaltung der Abgasemissionsgrenzwerte der Stufen IIIB und IV ermöglichen. Es sind elektronisch gesteuerte Motoren entwickelt worden, die die mechanisch gesteuerten Systeme zur

Kraftstoffeinspritzung und –regelung weitgehend ersetzt haben. Daher sollten die in Anhang I der Richtlinie 97/68/EG genannten allgemeinen Anforderungen für die Typgenehmigung entsprechend angepasst werden, und es sollten allgemeine Anforderungen für die Stufen IIIB und IV eingeführt werden.

(3) In Anhang II der Richtlinie 97/68/EG werden die technischen Angaben in den Beschreibungsbögen festgelegt, die der Hersteller der Typgenehmigungsbehörde zusammen mit dem Antrag auf die Typgenehmigung von Motoren vorzulegen hat. Die Angaben über zusätzliche Einrichtungen zur Abgasreinigung sind allgemeiner Art und sollten an die spezifischen Nachbehandlungssysteme angepasst werden, die verwendet werden müssen, damit Motoren die Emissionsgrenzwerte der Stufen IIIB und IV einhalten. Es sollten detailliertere Angaben über die an den Motoren angebrachten Nachbehandlungseinrichtungen vorgelegt werden, damit die Typgenehmigungsbehörden beurteilen können, ob ein Motor den Anforderungen der Stufen IIIB und IV entspricht.

(4) In Anhang III der Richtlinie 97/68/EG wird das Verfahren zur Prüfung von Motoren und zur Bestimmung ihrer Emissionen gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel beschrieben. Das Verfahren für die Typgenehmigungsprüfung von Motoren auf Einhaltung der Emissionsgrenzwerte der Stufen IIIB und IV sollte so gestaltet sein, dass die Einhaltung der Grenzwerte für gasförmige Stoffe (Kohlenmonoxid, Kohlenwasserstoffe und Stickstoffoxide) und der Grenzwerte für luftverunreinigende Partikel gleichzeitig nachgewiesen werden kann. Der stationäre und der instationäre Test für mobile Maschinen und Geräte (NRSC bzw. NRTC) sollten entsprechend angepasst werden.

(5) Anhang III Abschnitt 1.3.2 der Richtlinie 97/68/EG sieht vor, dass vor der Einführung der zusammengesetzten Kaltstart-/Warmstart-Prüfreihe die Symbole (Anhang I, Abschnitt 2.18), die Prüfreihe (Anhang III) und die Berechnungsgleichungen (Anhang III, Anlage 3) geändert werden. Für das Typgenehmigungsverfahren zum Nachweis der Einhaltung der Abgasemissionsgrenzwerte der Stufen IIIB und IV muss eine ausführliche Beschreibung des Kaltstart-Zyklus eingeführt werden.

(6) In Anhang III Abschnitt 3.7.1 der Richtlinie 97/68/EG werden die Prüfzyklen für die verschiedenen Ausrüstungsvorschriften beschrieben. Der Prüfzyklus unter Abschnitt 3.7.1.1 (Vorschrift A) muss so angepasst werden, dass klargestellt wird, welche Motordrehzahl dem Berechnungsverfahren für die Typgenehmigung zugrunde gelegt werden muss. Ferner ist der Verweis auf die internationale Prüfnorm so zu ändern, dass er sich auf die aktuelle Fassung von ISO 8178-4:2007 bezieht.

(7) In Anhang III Abschnitt 4.5 der Richtlinie 97/68/EG wird der Ablauf der Emissionsprüfung skizziert. Dieser Abschnitt muss an den Kaltstart-Zyklus angepasst werden.

(8) In Anlage 3 zu Anhang III der Richtlinie 97/68/EG werden die Kriterien für die Auswertung der Messwerte und die Berechnung der gasförmigen Emissionen und der Partikelemissionen

sowohl für die NRSC-Prüfung als auch für die NRTC-Prüfung gemäß Anhang III festgelegt. Für die Typgenehmigung von Motoren nach den Stufen IIIB und IV muss die Berechnungsmethode für die NRTC- Prüfung geändert werden.

(9) In Anhang XIII der Richtlinie 97/68/EG sind die Vorschriften für im Rahmen eines „Flexibilitätssystems“ in Verkehr gebrachte Motoren festgelegt. Um für eine reibungslose Durchführung von Stufe IIIB zu sorgen, könnte ein verstärkter Rückgriff auf dieses Flexibilitätssystem erforderlich sein. Um eine Anpassung an den technischen Fortschritt vornehmen und Motoren einführen zu können, die der Stufe IIIB entsprechen, müssen deshalb Maßnahmen ergriffen werden, um zu vermeiden, dass die Anwendung des Flexibilitätssystems durch für solche Motoren nicht sachgerechte Mitteilungsvorschriften behindert wird. Durch diese Maßnahmen sollten die Mitteilungs- und Berichtspflichten vereinfacht und gezielter auf die Marktaufsichtsbehörden ausgerichtet werden; damit soll es für letztere einfacher werden, die verstärkte Anwendung des Flexibilitätssystems zu berücksichtigen, die sich aus der Einführung von Stufe IIIB ergeben wird.“

## **27. Anlage 1 Tabelle III Z 4.3. – Abgasemissionsgrenzwerte für Iof-Zugmaschinen und selbstfahrende Arbeitsmaschinen:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 21. Dezember 2011

**Übergangsbestimmung:** § 69 Abs. 30 Z 1:

1. ... Anlage 1 Tabelle III Z 4 jeweils in der Fassung BGBl. II Nr. 432/2011 gelten nicht für Fahrzeuge, die vor in Kraft treten dieser Bestimmungen bereits genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen;

**Bemerkungen:**

Mit der 55. KDV-Novelle wurde in Anlage 1 Tabelle III Z 4 lediglich die Abgasstufe IIIA für Iof-Zugmaschinen und selbstfahrende Arbeitsmaschinen, die sich aus den Richtlinien 2004/26/EG bzw. 2005/13/EG ergeben, umgesetzt.

Nunmehr sollen auch die weiteren Stufen (IIIB und IV), die ab bestimmten Stichtagen strengere Werte vorsehen, umgesetzt werden.

## **28. und 29. Anlage 5d – neue Behördenbezeichnungen in der Steiermark:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. Jänner 2012

**Übergangsbestimmung:** § 69 Abs. 30 Z 3:

3. Anlage 5d in der Fassung BGBl. II Nr. 432/2011 gilt nicht für bereits zugewiesene Kennzeichen;

- a) bis 30. Juni 2012 sind noch Kennzeichen mit den bisherigen Behördenbezeichnungen „BA“, „JU“ oder „KF“ zuzuweisen; ab 1. Juli 2012 hat der Zulassungsbesitzer eines Fahrzeugs, für das noch ein Kennzeichen mit den Behördenbezeichnungen „BA“, „JU“ oder „KF“ zugewiesen ist, die

Möglichkeit, die Zuweisung eines Kennzeichens gemäß Anlage 5d in der Fassung BGBl. II Nr. 432/2011 zu beantragen;

- b) bereits zugewiesene Kennzeichen mit den Behördenbezeichnungen „BA“, „JU“ oder „KF“ bleiben während aufrechter Zulassung des Fahrzeuges weiter gültig; im Falle einer Anmeldung oder der Zuweisung eines anderen Kennzeichens während aufrechter Zulassung sind aber die Behördenbezeichnungen gemäß Anlage 5d in der Fassung BGBl. II Nr. 432/2011 zu verwenden; Freihaltungen von Kennzeichen mit den Behördenbezeichnungen „BA“, „JU“ oder „KF“ sind nur bis 30. Juni 2012 möglich und längstens bis zu diesem Zeitpunkt gültig;
  - c) Wunsch Kennzeichen mit den Behördenbezeichnungen „BA“, „JU“ oder „KF“ dürfen auch im Falle einer Anmeldung oder der Zuweisung eines Kennzeichens während aufrechter Zulassung weiterhin bis zur Beendigung des Rechts zur Führung dieser Wunsch Kennzeichen verwendet werden, sofern sie bis 30. Juni 2012 reserviert werden; eine Verlängerung des Rechts zur Führung dieser Wunsch Kennzeichen ist nur möglich, sofern der Zeitraum für die Einbringung des jeweiligen Verlängerungsantrages gemäß § 48a Abs. 8a KFG noch bis 30. Juni 2012 zu laufen beginnt; dieser Zeitraum endet aber in diesen Fällen jedenfalls mit 30. Juni 2012;
4. bei den Behörden oder den Zulassungsstellen vorrätige, zur Deckung des laufenden Bedarfes erforderliche Kennzeichentafeln mit den Behördenbezeichnungen „BA“, „JU“ oder „KF“ dürfen noch für einen Zeitraum von drei Monaten nach dem 30. Juni 2012 aufgebraucht und deren Kennzeichen zugewiesen werden;
5. eine Umstellung der Kennzeichnung (§ 5 ZustV) der betroffenen Zulassungsstellen und der betroffenen Zulassungsstellenstempel (§ 10 ZustV) muss bis spätestens 01. Juli 2012 erfolgen.“

#### **Bemerkungen:**

Die Behördenstruktur in der Steiermark wurde geändert.

Die Bezirkshauptmannschaften Judenburg und Knittelfeld werden aufgelassen und zur neuen BH Murtal zusammengefasst. Das muss in der Liste der Behördenbezeichnungen berücksichtigt werden. Die bisherigen Behördenbezeichnungen „JU“ für Judenburg und „KF“ für Knittelfeld können entfallen. Dafür wird „MT“ für die BH Murtal eingefügt

Weiters wird die politische Expositur Bad Aussee aufgelöst und die bisher dafür vorgesehene Behördenbezeichnung „BA“ kann entfallen.

Die Umstellung kann nicht sofort erfolgen, da das Zulassungsprogramm erst geändert und angepasst werden muss. Daher waren auch die erforderlichen Übergangsregelungen zu schaffen.

Bis 30. Juni 2012 dürfen noch die bisherigen Behördenbezeichnungen verwendet werden.

### **30. Anlage 10a Kapitel 2 – Inhaltsverzeichnis:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 19. Jänner 2013

**Übergangsbestimmung:** ---

#### **Bemerkungen:**

Auch im Inhaltsverzeichnis der Anlage 10a werden in der Bezeichnung des Kapitels 2 die neuen A-Klassen berücksichtigt.

### **31. Anlage 10a Kapitel 2 – theoretische Lehrinhalte für die A-Klassen außer AM:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 19. Jänner 2013

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Der Lehrplan für die theoretische Ausbildung der A-Klassen wird neu und übersichtlicher gestaltet.

Es wird eine neuartige Struktur in den Ausbildungsrichtlinien verankert. Diese leitet sich vom sogenannten IRT (Initial-Rider-Training) ab, welches im Rahmen des EU-Projektes „Developing a European Approach to the Initial Training of Motorcyclists“ als Modelllehrplan für A-Klassen entwickelt wurde und den aktuellen Stand des Wissens darstellt.

Weiters wird ein neuer Präventionsansatz aus dem Feld der Risikopädagogik berücksichtigt. Dabei handelt es sich um den Ansatz Risikokompetenz, der zukünftig verstärkt in das Ausbildungsprozedere einfließen soll.

### **32. Anlage 10b – Lehrplan für die praktische Ausbildung für die A-Klassen:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 19. Jänner 2013

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Auch der Lehrplan für die praktische Ausbildung der A-Klassen wird neu gefasst.

Bei den Inhalten der praktischen Ausbildung erfolgen keine Änderungen. Neu ist jedoch die Regelung der Vorgehensweise. Bei jeder Übung, jedem Inhalt und jeder Ausbildungshandlung soll demnach nach einem sechs Punkte umfassenden System vorgegangen werden, welches dem IRT entnommen wurde:

#### **-- Vorbereitung und Planung:**

Der Fahrlehrer überlegt die Aufgabe, den geeigneten Ort, benötigte Ausrüstung, Lehrmittel etc. und sorgt entsprechend vor.

#### **-- Rechtliche Voraussetzungen und Sicherheit:**

Immer ist eine vorausgehende Prüfung der rechtlichen Konformität vorzunehmen. Zudem sind sicherheitstechnische Aspekte, etwa ob der Kandidat einen Helm und andere erforderliche Schutzausrüstung verwendet, aber auch, ob er in seinem Ausbildungsstand so weit ist, dass er die folgende Aufgabe sicher bewältigen kann, zu berücksichtigen.

#### **-- Den Kandidaten vorbereiten und einweisen:**

In diesem Schritt wird der Kandidat unmittelbar auf die bevorstehenden Aufgaben vorbereitet. Insbesondere in der Platzausbildung werden alle Übungen unter Einhaltung der beiden ersten Punkte (d.h. z.B. keine Demonstrationen ohne vollständige Schutzbekleidung) erklärt und vorgezeigt.

**-- Übungen:**

Erst nach den ersten drei Schritten werden die Übungen tatsächlich ausgeführt.

**-- Gefahren, Einstellungen und Verhalten:**

Unter diesem Titel wird nach der Absolvierung der Übung mit dem Kandidaten der Praxisbezug hergestellt, wofür die absolvierte Übung bei der späteren Verkehrsteilnahme von Bedeutung sein wird. Ganz besonders wird behandelt, welche spezifischen Risiken den Kandidaten in solche Situationen erwarten, wie er sich darauf vorbereiten kann und wie eine risikooptimierte Verhaltensweise aussieht.

**-- Bewertung:**

Hier soll mit dem Schüler besprochen werden, wie er sich in der jeweiligen Situation bewährt hat, welche Verbesserungsmöglichkeiten er selbst sieht und wie idealerweise vorgegangen werden sollte. Auch soll darauf eingegangen werden, wie der Schüler bei seiner späteren Verkehrsteilnahme aus Erfolgen und Misserfolgen weiter lernen kann.

Weiters wird vorgesehen, dass im Rahmen der Ausbildung für die Klasse A1 zwei Unterrichtseinheiten für ganz spezifische A1 Inhalte zu verwenden sind.

**Teil 2:**  
**Verordnungstext**  
**(BGBI. Teil II Nr. 432/2011)**

# BUNDESGESETZBLATT

## FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

---

**Jahrgang 2011****Ausgegeben am 20. Dezember 2011****Teil II**

---

**432. Verordnung: Änderung der Kraftfahrgesetz-Durchführungsverordnung 1967 (57. Novelle zur KDV 1967)**

---

**432. Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie, mit der die Kraftfahrgesetz-Durchführungsverordnung 1967 geändert wird (57. Novelle zur KDV 1967)**

Aufgrund des Kraftfahrgesetzes 1967, BGBl. Nr. 267, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz, BGBl. I Nr. 116/2010, wird verordnet:

Die Kraftfahrgesetz-Durchführungsverordnung 1967, BGBl. Nr. 399, zuletzt geändert durch die Verordnung BGBl. II Nr. 458/2010, wird wie folgt geändert:

*1. § 8b Abs. 3 lautet:*

„(3) Die Bestätigung des Herstellers oder seines Bevollmächtigten im Zulassungsstaat gemäß Abs. 2 gilt zwei Jahre ab dem Zeitpunkt der Ausstellung. Nach Ablauf dieser Zeit ist eine neue Bestätigung auf Grund einer neuerlichen Prüfung des Fahrzeuges hinsichtlich der Übereinstimmung seiner lärmrelevanten Teile und ihrer Wirkungen mit dem ursprünglichen, für die erstmalige Ausstellung der Bestätigung maßgebenden Zustand auszustellen. Werden dabei Werte gemessen, so dürfen sie die ursprünglich gemessenen Werte um nicht mehr als 2 dB(A) übersteigen. Diese Bestätigung gilt zwei Jahre ab dem Datum der Prüfung.“

*2. In § 11 Abs. 8 entfällt der dritte Satz.*

*3. § 17a Abs. 2 lautet:*

„(2) Die Kennzeichnung der direkt vom Lenker betätigten Einrichtungen, der Kontrollleuchten und der Anzeiger von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen muss den Anhängen der Richtlinie 2009/80/EG, ABl.Nr. L 202 vom 4. August 2009, S 16, entsprechen.“

*4. § 19b Abs. 5 lautet:*

„(5) Umsturzschutzvorrichtungen für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen der Klasse I müssen den Bestimmungen der Anhänge der jeweils zutreffenden EG-Richtlinie

1. 2009/57/EG (Umsturzschutzvorrichtungen), ABl. Nr. L 261 vom 3. Oktober 2009, S 1,
2. 2009/75/EG (Umsturzschutzvorrichtung – statische Prüfung), ABl. Nr. L 261, S 40 ,
3. 86/298/EWG (Umsturzschutzvorrichtung hinten angebracht) in der Fassung der Richtlinie 2010/22/EU, ABl. Nr. L 91 vom 10. April 2010, S 1, oder
4. 87/402/EWG (Umsturzschutzvorrichtung vorne angebracht) in der Fassung der Richtlinie 2010/22/EU,

entsprechen.“

*5. § 20a Abs. 1 Z 2 lautet:*

„2. Anhang II der Richtlinie 2003/37/EG, in der Fassung der Richtlinie 2010/62/EU, ABl. Nr. L 238 vom 9. September 2010, S 7, oder im“

*6. § 22a Abs. 1 Z 2 lit. 1 entfällt.*

7. In § 22a Abs. 1 wird der Punkt am Ende der Z 7 durch einen Strichpunkt ersetzt und folgende Z 8 angefügt:

„8. das Anbringen von typengenehmigten Scheibenfolien.“

8. In § 27a Abs. 1 wird der Punkt am Ende der Z 8 durch einen Beistrich ersetzt und folgende Z 9 angefügt:

„9. Serbien.“

9. § 27a Abs. 2 lautet:

„(2) Abs. 1 ist auch auf Motorfahräder mit dem dauernden Standort in Monaco anzuwenden, auch wenn diese nach den dortigen Vorschriften kein Kennzeichen oder nur ein Versicherungskennzeichen führen müssen.“

10. § 52 Abs. 10 Z 1 bis 10 lautet:

1. Lenkanlage den Bestimmungen der Richtlinie 2009/66/EG, ABl. Nr. L 201 vom 1. August 2009,
2. Ladepritsche den Bestimmungen des Anhangs I der Richtlinie 2009/60/EG, ABl. Nr. L 198 vom 30. Juli 2009, S 15, in der Fassung der Richtlinie 2010/62/EU,
3. Massen und Abmessungen den Bestimmungen der Richtlinien 2009/144/EG, ABl. Nr. L 27 vom 30. Jänner 2010, S 33, in der Fassung der Richtlinie 2010/62/EU, und 2009/63/EG,
4. Verbindungseinrichtungen den Bestimmungen der Richtlinie 2009/144/EG in der Fassung der Richtlinie 2010/62/EU,
5. Freiraumes zur Radabdeckung den Bestimmungen der Richtlinie 2009/144/EG in der Fassung der Richtlinie 2010/62/EU,
6. Zapfwellen und deren Schutzabdeckung den Bestimmungen der Richtlinie 86/297/EWG, ABl. Nr. L 186 vom 8. Juli 1986, S 19, in der Fassung der Richtlinie 2010/62/EU,
7. Drehzahlreglers, den Bestimmungen der Richtlinie 2009/144/EG in der Fassung der Richtlinie 2010/62/EU,
8. Schutzes von Antriebselementen, vorstehenden Teilen und Rädern, zusätzlichen Sicherheitsanforderungen für besondere Anwendungen und Betriebsanleitung den Bestimmungen der Richtlinie 2009/144/EG in der Fassung der Richtlinie 2010/62/EU,
9. Betätigung der Anhängerbremsen den Bestimmungen der Richtlinie 2009/144/EG in der Fassung der Richtlinie 2010/62/EU,
10. Bauartgeschwindigkeit den Bestimmungen des Anhangs I der Richtlinie 2009/60/EG in der Fassung der Richtlinie 2010/62/EU,“

11. In § 52 Abs. 10 wird der Punkt am Ende der Z 12 durch einen Beistrich ersetzt und folgende Z 13 und Z 14 angefügt:

13. Betätigungsraumes, Zugänge zum Fahrersitz sowie zu Türen und Fenster den Bestimmungen der Anhänge der Richtlinie 80/720/EWG, ABl. Nr. L 194 vom 28. Juli 1980, S 1, in der Fassung der Richtlinie 2010/62/EU,
14. Einbau, Position, Funktionsweise und Kennzeichnung der Betätigungseinrichtungen den Anhängen der Richtlinie 86/415/EWG, ABl. Nr. L 240 vom 26. August 1986, S 1, in der Fassung der Richtlinie 2010/22/EU.“

12. § 58 Abs. 1 Z 2 lit. a lautet:

- „a) beim Ziehen von nicht zum Verkehr zugelassenen
- |  |           |
|--|-----------|
| aa) Anhängern .....  | 10 km/h,  |
| bb) Anhängern im Rahmen eines land- oder forstwirtschaftlichen Betriebes gemäß § 62 Abs. 4 ..... | 25 km/h   |
| cc) land- oder forstwirtschaftlichen (lof) Anhänger-Arbeitsmaschinen .....                       | 25 km/h,“ |

13. In § 62 wird nach Abs. 1 folgender Abs. 1a eingefügt:

„(1a) Beim Ziehen von nicht zum Verkehr zugelassenen landwirtschaftlichen Anhänger-Arbeitsmaschinen, gezogenen auswechselbaren Maschinen oder gezogenen Geräten sind hinsichtlich der zulässigen Breite die Werte des § 54 Abs. 2 (3,30 m) maßgebend. Bei einer Breite von mehr als 2,55 m sind die Bestimmungen des § 54 Abs. 2 erster Satz anzuwenden.“

14. Die Überschrift zu § 63a lautet:

**„Beschaffenheit der Schulfahrzeuge“**

15. Die Überschrift zu § 63b lautet:

**„Schulfahrten zum Ausbilden von Bewerbern um eine Lenkberechtigung für die Klasse A1, A2 oder A“**

16. § 63b Abs. 1 lautet:

„(1) Schulfahrten zum Ausbilden von Bewerbern um eine Lenkberechtigung für die Klasse A1, A2 oder A sind auf Motorrädern durchzuführen.“

17. In § 64a Abs. 3 Z 2.1.1 wird der Ausdruck „Klasse A“ ersetzt durch „Klassen A1, A2 und A“.

18. § 64b Abs. 3 lautet:

„(3) Die theoretische Ausbildung für alle Klassen von Lenkberechtigungen hat nach dem in der Anlage 10a enthaltenen Lehrplan zu erfolgen. Lehrvorträge sind durch Vorführungen und Übungen, insbesondere auch anhand geeigneten Anschauungsmaterials und geeigneter Modelle (§ 64a Abs. 3) zu ergänzen. Zu verschiedenen Themen wie z.B. Geschwindigkeit, Abstand, Verwendung der Sicherheitsgurte, Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit oder Risikokompetenz sind geeignete, bewusstseinsbildende Filme vorzuführen und deren Inhalte mit den Fahrschülern zu diskutieren und aufzuarbeiten. Pro Tag dürfen nicht mehr als vier Unterrichtseinheiten zu je 50 Minuten vermittelt werden. Die Fahrprüfung darf frühestens erst nach 14 Kalendertagen ab dem Beginn der Ausbildung abgelegt werden, wobei am Tag der Fahrprüfung kein Unterricht mehr stattfinden darf. Versäumt ein Fahrschüler einzelne Unterrichtseinheiten aus entschuldigen Gründen, so können ihm die versäumten Lehrinhalte auch in Form von Einzelunterricht vermittelt werden. Dies kann allenfalls auch in kürzerer Zeit (weniger Unterrichtseinheiten) erfolgen, ist aber jedenfalls in den zu führenden Aufzeichnungen festzuhalten und zu begründen.“

19. In § 64b Abs. 4 Z 1 wird der Ausdruck „Klasse A“ ersetzt durch „Klasse A1 sowie Klassen A2 und A, jeweils bei Direkteinstieg“.

20. § 64b Abs. 5 lautet:

„(5) Die praktische Ausbildung hat durch Lenken eines Kraftfahrzeuges unter Aufsicht eines Besitzers eines Fahrlehrerausweises zu erfolgen. Für die Ausbildung von Bewerbern um die Klasse A1 muss ergänzend zum Fahrlehrerausweis eine Zusatzausbildung zur Vermittlung von Risikokompetenz (§ 64f) absolviert worden sein. Die Ausbildung hat zu erfolgen

1. für die Klasse A1 sowie die Klassen A2 und A, jeweils bei Direkteinstieg auf einem Motorrad nach dem in der Anlage 10b enthaltenen Lehrplan, wobei nicht alle Unterrichtseinheiten auf einem Motorrad der jeweiligen Klasse absolviert werden müssen; je nach Fortschritt und Können der auszubildenden Person können bei der Ausbildung für die Klasse A2 zum Teil auch Motorräder der Klasse A1 sowie für die Klasse A zum Teil auch Motorräder der Klasse A1 oder A2 verwendet werden,
2. für die Klasse B nach dem in der Anlage 10c enthaltenen Lehrplan und
3. für die Klassen C1, C, C1E sowie CE nach dem in der Anlage 10g enthaltenen Lehrplan.

Sie hat jedenfalls Fahrten im Ortsgebiet mit starkem Verkehr (städtisches Gebiet), Fahrten im Schnellverkehr (wie Autobahn, Autostraße) und bei der Klasse B auch Nachtfahrten zu umfassen. Erfolgt die Ausbildung für mehrere Klassen gleichzeitig, so kann die Nachtfahrt auch im Rahmen der Ausbildung für eine andere Klasse durchgeführt werden. Bei der Ausbildung mit Kraftwagen darf ein Fahrlehrer gleichzeitig immer nur einen Fahrschüler ausbilden. Pro Tag dürfen Fahrschülern beim Lenken eines Kraftfahrzeuges nicht mehr als vier Unterrichtseinheiten vermittelt werden.“

21. In § 64b Abs. 6 Z 1 wird der Ausdruck „Klasse A“ ersetzt durch „Klasse A1 sowie Klassen A2 und A, jeweils bei Direkteinstieg“.

22. Nach § 64b Abs. 7 wird folgender Abs. 7a eingefügt:

„(7a) Liegen zwischen einzelnen Ausbildungsteilen mehr als 18 Monate, ohne dass weitere Unterrichtseinheiten theoretische oder praktische Ausbildung absolviert worden sind, so können die davor absolvierten Teile nicht mehr angerechnet werden.“

23. Nach § 64e wird folgender § 64f samt Überschrift eingefügt:

**„Zusatzausbildung zur Vermittlung von Risikokompetenz**

**§ 64f.** (1) Die Zusatzausbildung zur Vermittlung von Risikokompetenz gemäß § 64b Abs. 5 umfasst acht Unterrichtseinheiten im Umfang von 50 Minuten, in denen folgende Inhalte zu vermitteln sind:

1. Konzepte zu Risikoverhalten und Kompetenzentwicklung von Jugendlichen aus Pädagogik, Jugendsoziologie und Entwicklungspsychologie,
2. das Risikokompetenzmodell (Wahrnehmen – Beurteilen – Entscheiden),
3. die Bedeutung von Risikokompetenzentwicklung bei Jugendlichen zur Unfallprävention, insbesondere im Hinblick auf das Fahren mit Motorrädern,
4. Methoden und Hilfsmittel zur Arbeit mit Jugendlichen in Bezug auf die Entwicklung von Risikokompetenz,
5. die Umsetzung der erworbenen Kenntnisse in der Fahrschulausbildung und Verknüpfung mit anderen Methoden,
6. gemeinsame Auseinandersetzung mit Positionen zum Risikoverhalten von Jugendlichen.

Diese Inhalte sind durch Vorstellung der Theorie, Diskussionen und praktische Übungen zu Risikowahrnehmung und zur Umsetzung im Unterricht zu vermitteln.

(2) Die Zusatzausbildung zur Vermittlung von Risikokompetenz darf nur in ermächtigten Fahrlehrerausbildungsstätten (§ 64c) erfolgen. Für den Fachvortrag zur Vermittlung von Risikokompetenz müssen Personen zur Verfügung stehen, die über besondere Kenntnisse von risikopädagogischen Methoden zur Unfallprävention verfügen. Diese Personen sind dem Landeshauptmann bekanntzugeben. Die Absolvierung der Zusatzausbildung qualifiziert auch in Verbindung mit dem Einsatz risikopädagogischer Methoden im Rahmen der Fahrausbildung nicht zu deren Durchführung als Fachvortragender.“

24. Nach § 69 Abs. 29 wird folgender Abs. 30 angefügt:

„(30) Im Hinblick auf die Änderungen durch die Verordnung BGBI. II Nr. 432/2011 gelten folgende Übergangsregelungen:

1. § 11 Abs. 8, § 17a Abs. 2, § 19b Abs. 5, § 52 Abs. 10 Z 1 und Z 14 und Anlage 1 Tabelle III Z 4 jeweils in der Fassung BGBI. II Nr. 432/2011 gelten nicht für Fahrzeuge, die vor in Kraft treten dieser Bestimmungen bereits genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen;
2. § 52 Abs. 10 Z 2 bis 10 und 13 jeweils in der Fassung BGBI. II Nr. 432/2011 gelten hinsichtlich
  - a) Fahrzeugen der Klassen T1, T2 und T3 nicht für Fahrzeuge, die vor in Kraft treten dieser Bestimmungen bereits genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen; solche Fahrzeuge dürfen nach dem 29. September 2012 nicht mehr erstmals zum Verkehr zugelassen werden;
  - b) Fahrzeugen der Klasse T4.3 nicht für Fahrzeuge, die vor dem 29. September 2013 bereits genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen; solche Fahrzeuge dürfen nach dem 29. September 2016 nicht mehr erstmals zum Verkehr zugelassen werden;
  - c) Fahrzeugen der Klassen T4.1, T4.2, T5, C, R und S nicht für Fahrzeuge, die drei Jahre nach Inkrafttreten der letzten noch zu verabschiedenden Einzelrichtlinie bereits genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen; solche Fahrzeuge dürfen nach sechs Jahren nach Inkrafttreten der letzten noch zu verabschiedenden Einzelrichtlinie bereits nicht mehr erstmals zum Verkehr zugelassen werden.
3. Anlage 5d in der Fassung BGBI. II Nr. 432/2011 gilt nicht für bereits zugewiesene Kennzeichen;
  - a) bis 30. Juni 2012 sind noch Kennzeichen mit den bisherigen Behördenbezeichnungen „BA“, „JU“ oder „KF“ zuzuweisen; ab 1. Juli 2012 hat der Zulassungsbesitzer eines Fahrzeugs, für das noch ein Kennzeichen mit den Behördenbezeichnungen „BA“, „JU“ oder „KF“ zugewiesen ist, die Möglichkeit, die Zuweisung eines Kennzeichens gemäß Anlage 5d in der Fassung BGBI. II Nr. 432/2011 zu beantragen;
  - b) bereits zugewiesene Kennzeichen mit den Behördenbezeichnungen „BA“, „JU“ oder „KF“ bleiben während aufrechter Zulassung des Fahrzeuges weiter gültig; im Falle einer Anmeldung oder der Zuweisung eines anderen Kennzeichens während aufrechter Zulassung sind aber die Behördenbezeichnungen gemäß Anlage 5d in der Fassung BGBI. II Nr. 432/2011 zu verwenden; Freihaltungen von Kennzeichen mit den Behördenbezeichnungen „BA“, „JU“ oder „KF“ sind nur bis 30. Juni 2012 möglich und längstens bis zu diesem Zeitpunkt gültig;

- c) Wunschkennzeichen mit den Behördenbezeichnungen „BA“, „JU“ oder „KF“ dürfen auch im Falle einer Anmeldung oder der Zuweisung eines Kennzeichens während aufrechter Zulassung weiterhin bis zur Beendigung des Rechts zur Führung dieser Wunschkennzeichen verwendet werden, sofern sie bis 30. Juni 2012 reserviert werden; eine Verlängerung des Rechts zur Führung dieser Wunschkennzeichen ist nur möglich, sofern der Zeitraum für die Einbringung des jeweiligen Verlängerungsantrages gemäß § 48a Abs. 8a KFG noch bis 30. Juni 2012 zu laufen beginnt; dieser Zeitraum endet aber in diesen Fällen jedenfalls mit 30. Juni 2012;
- 4. bei den Behörden oder den Zulassungsstellen vorrätige, zur Deckung des laufenden Bedarfes erforderliche Kennzeichentafeln mit den Behördenbezeichnungen „BA“, „JU“ oder „KF“ dürfen noch für einen Zeitraum von drei Monaten nach dem 30. Juni 2012 aufgebraucht und deren Kennzeichen zugewiesen werden;
- 5. eine Umstellung der Kennzeichnung (§ 5 ZustV) der betroffenen Zulassungsstellen und der betroffenen Zulassungsstellenstempel (§ 10 ZustV) muss bis spätestens 01. Juli 2012 erfolgen.“

25. Nach § 70 Abs. 12 wird folgender Abs. 13 angefügt:

„(13) Die Änderungen durch die Verordnung, BGBI. II Nr. 432/2011 treten wie folgt in Kraft:

- 1. § 52 Abs. 10 Z 2 bis 10 und 13 jeweils in der Fassung BGBI. II Nr. 432/2011 hinsichtlich
  - a) Fahrzeugen der Klassen T1, T2 und T3 mit Ablauf des Tages der Kundmachung,
  - b) Fahrzeugen der Klasse T4.3 mit 29. September 2013 und
  - c) Fahrzeugen der Klassen T4.1, T4.2, T5, C, R und S drei Jahre nach Inkrafttreten der letzten noch zu verabschiedenden Einzelrichtlinie;
- 2. die Überschrift zu § 63b, § 63b Abs. 1, § 64a Abs. 3 Z 2.1.1, § 64b Abs. 3, § 64b Abs. 4 Z 1, § 64b Abs. 5, § 64b Abs. 6 Z 1, Anlage 10a und Anlage 10b jeweils in der Fassung BGBI. II Nr. 432/2011 mit 19. Jänner 2013.
- 3. § 27a Abs. 1 und Anlage 5d in der Fassung BGBI. II Nr. 432/2011 mit 1. Jänner 2012.“

26. In Anlage 1 Tabelle III Z 4 lautet die Eintragung in der Spalte „gemessen nach“:

„2000/25/EG idF 2010/22/EU Anhang I (in g/kWh) oder 97/68/EG idF 2010/26/EU Anhang III (in g/kWh)“

27. In der Anlage 1 Tabelle III wird nach Z 4.2 folgende Z 4.3 eingefügt:

„4.3. Für die in Z 4.1 und 4.2 genannten Fahrzeuge gelten ab (Stichtag) jeweils nach (Nutzleistung) folgende Werte für Kohlenmonoxid, Kohlenwasserstoffe, Stickoxide und Partikel:					
Stufe IIIB		CO	HC	NOx	Partikel
1.1.2013	37 bis 55,9 kW	5,0	Summe 4,7		0,025
1.1.2012	56 bis 74,9 kW	5,0	0,19	3,3	0,025
1.1.2012	75 bis 129,9 kW	5,0	0,19	3,3	0,025
1.1.2011	130 bis 560 kW	3,5	0,19	2,0	0,025
Stufe IV					
1.10.2014	56 bis 129,9 kW	5,0	0,19	0,4	0,025
1.1.2014	130 bis 560 kW	3,5	0,19	0,4	0,025“

28. In der Anlage 5d, Kapitel VI betreffend Steiermark entfallen die Behörden „BH. Judenburg“ und „BH. Knittelfeld“ mit den Bezeichnungen „JU“ und „KF“ und es wird an deren Stelle die „BH. Murtal“ mit der Bezeichnung „MT“ eingefügt.

29. In der Anlage 5d, Kapitel VI betreffend Steiermark entfällt „Exp. Bad Aussee“ mit der Bezeichnung „BA“.

30. In der Anlage 10a lautet im Inhaltsverzeichnis Kapitel 2:

„Theoretische Lehrinhalte für die A-Klassen, außer AM“

31. Anlage 10a Kapitel 2 lautet:

**„2. Theoretische Lehrinhalte für die A-Klassen, außer AM (8 Unterrichtseinheiten)**

Ab-schnitt	Dauer in Minuten	Lehrinhalt
1	100	Allgemeines

1.1		<p>Überblick über die theoretische Ausbildung für die A-Klassen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-- Mindestanzahl der theoretischen Unterrichtseinheiten</li> <li>-- Themenschwerpunkte</li> <li>-- Ablauf der theoretischen Fahrprüfung</li> </ul>
1.2		<p>Überblick über die praktische Ausbildung für die A-Klassen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-- Mindestanzahl der praktischen Unterrichtseinheiten</li> <li>-- Gliederung der Ausbildung (Vorschulung, Grundschulung, Hauptschulung, Perfektionsschulung, Prüfungsvorbereitung)</li> <li>-- Ablauf der praktischen Fahrprüfung</li> </ul>
1.3		<p>Einteilung der Kraffräder</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-- Motorfahrrad</li> <li>-- Kleinmotorrad</li> <li>-- „125er-Motorrad“</li> <li>-- Leichtmotorrad</li> <li>-- Motorrad</li> <li>-- Motorrad mit Beiwagen</li> <li>-- Motordreirad</li> </ul>
1.4		Arten der Motorräder
1.5		<p>Lenkberechtigung – Führerschein:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-- Persönliche Voraussetzungen</li> <li>-- Klassen A1, A2 und A</li> <li>-- Führerscheindokument</li> <li>-- Fahren ohne Lenkberechtigung</li> <li>-- Fahren ohne Führerschein</li> </ul>
1.6		<p>Pflichten des Lenkers</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-- Mitführen von Dokumenten</li> <li>-- Mitführen von Ausrüstungsgegenständen</li> <li>-- Sturzhelmtragepflicht</li> <li>-- Geistige und körperliche Voraussetzungen</li> <li>-- Überprüfungen am Fahrzeug, besondere Bedeutung beim Motorrad</li> </ul>
1.7		<p>Motorradschutzbekleidung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-- Sturzhelm</li> <li>-- Schutzanzug</li> <li>-- Handschuhe</li> <li>-- Stiefel</li> <li>-- Nierengurt</li> <li>-- Protektoren</li> </ul>
1.8		Motorradtransport
1.9		<p>Beförderung von Gepäck</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-- Am Motorrad</li> <li>-- Anhänger</li> </ul>
1.10		<p>Beförderung von Personen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-- Motorrad (Voraussetzungen am Motorrad, Voraussetzungen für den Beifahrer, Technische Veränderungen am Motorrad)</li> <li>-- Motorrad mit Beiwagen (Voraussetzungen am Motorrad, Voraussetzungen für den Beifahrer)</li> <li>-- Vorschriften für das Auf- bzw. Absteigenlassen</li> </ul>
1.11		Halten und Parken
1.12		<p>Fahrregeln</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-- Rechtsfahrordnung</li> <li>-- Spezielle Fahrverbote</li> <li>-- Fahrgeschwindigkeit</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>-- Überholen</li> <li>-- Nebeneinanderfahren</li> <li>-- Vorschlingeln</li> <li>-- Autobahn</li> </ul>
1.13		Beleuchtung <ul style="list-style-type: none"> <li>-- Beleuchtungseinrichtungen</li> <li>-- Verwendung der Beleuchtung</li> </ul>
1.14		Motorradunfälle <ul style="list-style-type: none"> <li>-- Unfallstatistik</li> <li>-- Typische Unfallsituationen</li> <li>-- Aktive Sicherheit</li> <li>-- Passive Sicherheit</li> <li>-- Strategien bei unvermeidbaren Unfällen (Alleinunfall – „Flucht ins Gelände“, Kollisionsunfall mit einem Unfallpartner)</li> </ul>
1.15		Risikokompetenz (Klasse A1: verpflichtend, Klassen A2 und A: fakultativ) <ul style="list-style-type: none"> <li>-- Wahrnehmungs-, Beurteilungs- und Entscheidungskompetenz</li> <li>-- Risikofaktoren – Gefahren</li> <li>-- Körperliche Reaktionen in Risikosituationen</li> <li>-- Innehalten vor einer Risikosituation zur neuerlichen Beurteilung</li> <li>-- Konflikt zwischen Genauigkeit – Geschwindigkeit</li> </ul>
2	200	Fahrtechnik und Fahrdynamik
2.1		Sehen und gesehen werden <ul style="list-style-type: none"> <li>-- Sehen (Eigene tote Winkel, Visier, Schutzbrille, Scheinwerferausleuchtung, Straße lesen)</li> <li>-- Gesehen werden (Fahren mit Licht, Tote Winkel anderer Fahrzeuge, Parkende Fahrzeuge, Verdeckt werden, Blickschattenphänomen)</li> </ul>
2.2		Umweltbewusstes Motorradfahren <ul style="list-style-type: none"> <li>-- Treibstoffsparendes Fahren</li> <li>-- Lärmschonendes Fahren</li> </ul>
2.3		Fahrtechnik <ul style="list-style-type: none"> <li>-- Kreiselkräfte</li> <li>-- Haftungskreis (Kamm'scher Kreis)</li> <li>-- Sitzposition</li> <li>-- Kurvenfahrtechnik (Schräglage – Fahrgeschwindigkeit, Kurvenfahrstile, Fahrlinie in der Kurve – Blicktechnik, Breitenbedarf in der Kurve)</li> <li>-- Bremsen mit dem Motorrad (Zielbremsung, Gefahrenbremsung, Vermeiden eines Hindernisses, Bremsen mit ABS)</li> </ul>
2.4		Besondere Gefahrensituationen beim Motorradfahren <ul style="list-style-type: none"> <li>-- Beeinträchtigungen der Fahrtüchtigkeit, Müdigkeit, Alkohol, Drogen, Medikamente, Krankheit</li> <li>-- Beschleunigen</li> <li>-- Hochgeschwindigkeit</li> <li>-- Urlaubs- und Gruppenfahrten</li> <li>-- Fahren im Gebirge</li> <li>-- Überholen</li> <li>-- Seitenwind</li> <li>-- Gefahrenzeichen mit besonderer Bedeutung für den Motorradfahrer</li> <li>-- Rutschige Fahrbahnverhältnisse</li> <li>-- Fahren bei Nässe</li> <li>-- Fahren bei schlechten Sichtverhältnissen, bzw. bei Dunkelheit</li> <li>-- Fahren auf unbefestigten Straßen</li> </ul>
2.5		Fahrdynamische Besonderheiten spezieller Fahrzeuge <ul style="list-style-type: none"> <li>-- Roller</li> </ul>

		-- Motorrad mit Beiwagen
3	100	Fahrzeugtechnik
3.1		Technische Veränderungen am Fahrzeug
3.2		Sinnvolles Zubehör
3.3		Fahrzeugtechnik -- Motor (Motorschmierung, Motorkühlung) -- Kraftübertragung (Kupplung, Getriebe, Kettenantrieb, Zahnriemenantrieb, Kardanwellenantrieb) -- Fahrwerk: Rahmen, Gabel, Hinterradschwinge, Federung – Dämpfung, Räder – Reifen, Bremsanlage (Bremsvorrichtungen, Bremskraftübertragungen, Überprüfung – Standbremsprobe, Bremsbelagverschleiß)“

32. Anlage 10b lautet:

**„Anlage 10b  
zu § 64b Abs. 5**

**Lehrplan für die praktische Ausbildung für die A-Klassen**

A. Vorgehensweise

Bei jeder Ausbildungshandlung ist systematisch nach folgenden Schritten vorzugehen:

1. Vorbereitung und Planung der Übung (einschließlich geeignetem Ort, benötigter Ausrüstung, Lehrmittel usw.)
2. Klärung der rechtlichen Voraussetzungen und Sicherheit der Übung (u.a. vorschriftsgemäße Verwendung eines Helms und anderer erforderlicher Schutzausrüstung, Einschätzung der Eignung des Kandidaten nach dem Ausbildungsstand)
3. Vorbereitung und Einweisung des Fahrschülers (u.a. sind in der Platzausbildung alle Übungen vor der ersten Durchführung zu erklären und vorzuzeigen)
4. Durchführung der Übung
5. Herstellung eines Bezugs der Übung zur späteren Verkehrsteilnahme (insbesondere Besprechung der situationsspezifischen Risiken, der möglichen Vorbereitung darauf, Erläuterung einer risiko-optimierten Verhaltensweise)
6. Bewertung des Verhaltens (gemeinsame Besprechung des Verhaltens des Fahrschülers, Erarbeitung von Verbesserungsmöglichkeiten, Schulung der Kompetenz des Lernens aus Erfolgen und Misserfolgen)

B. Inhalte

Abschnitt	Schwerpunkt	Ort	Inhalt
Vorbereitung	Durchführung der Überprüfungen, die vor Antritt einer Fahrt notwendig sind sowie richtige Inbetriebnahme des Kraftfahrzeuges	Verkehrsfreier Raum	Startvorbereitung, Fahr-vorbereitung, Rangieren, Sitzposition
Vorschulung	Elementare Fahrzeugbeherrschung	Parkplatz oder möglichst verkehrsfreie Straße	Gehen mit Motor, Klettern, Spurgasse, Anfahren, Schalten, Bremsen, Kreisfahren, Achterfahren, Wedeln, Trialstop, Berg, Behelfsstart Fahren mit Beifahrer
Grundschulung	Einführung in den Verkehrsraum. Aufbau des Drei-Blick-Trainings	Verkehrsarme Straßen	Richtiges Benützen der Fahrbahn. Zielklares Bewegen
Hauptschulung	Aktives und passives Erleben der Verkehrsdynamik. Aufbau des Blickfiltertrainings	Fahren auf Straßen mit stärkerem Verkehr. Auswahl nach: Querstellen-, Mithalte-	Befahren ausgewählter Lehrstrecken und Manöverkommentierung

		und Gegenverkehrsstrecken	
Perfektionsschulung	Einführung in die jeweils geeignete Verkehrstaktik. Besondere Fahrzeugbeherrschung	Alle vom Standort aus erreichbaren Verkehrsräume	Zielfahren, Überlandfahrten, Dynomentraining, Defensivtaktik, Spezielle Fahrzeugbeherrschung, insbesondere im Hinblick auf für Krafträder typische Situationen, in denen der Lenker durch Erschrecken zu reflexartigen Fehlreaktionen verleitet wird sowie Durchführen einer Gefahrenbremsung, Prüfungsvorbereitung
Überprüfung	Überprüfung des Kraftfahrzeuges auf Verkehrs- und Betriebssicherheit	Möglichst in verkehrsfreiem Raum	Einfache Überprüfungen, die man am Kraftfahrzeug ohne Werkzeug durchführen kann

Einem Bewerber um die Lenkberechtigung der Klasse A1 sind im Umfang von insgesamt zwei Unterrichtseinheiten bei den jeweils passenden Situationen folgende Inhalte schwerpunktmäßig zu vermitteln, wobei auf die klassenspezifischen Besonderheiten einzugehen ist:

1. Risikokompetenz (Inhalte gemäß Anlage 10a),
2. Fahrten im Schnellverkehr (wie Autobahn, Autostraße; insbesondere Einfahren, wobei auf die durch geringere Geschwindigkeit und geringeres Beschleunigungsvermögen entstehenden Risiken hinzuweisen ist, und Überholtwerden),
3. Überholen (Hinweis auf die durch geringeres Beschleunigungsvermögen entstehenden Risiken),
4. Vorfahren neben oder zwischen bereits angehaltenen Fahrzeugen (insbesondere Übersehenwerden durch Blickabschattungen wie toter Winkel und Verdeckung),
5. Fehlannahmen anderer Straßenbenutzer (insbesondere falsche Einschätzung der Annäherungsgeschwindigkeit bei Verwechslung mit einem Motorfahrrad).“

**Bures**