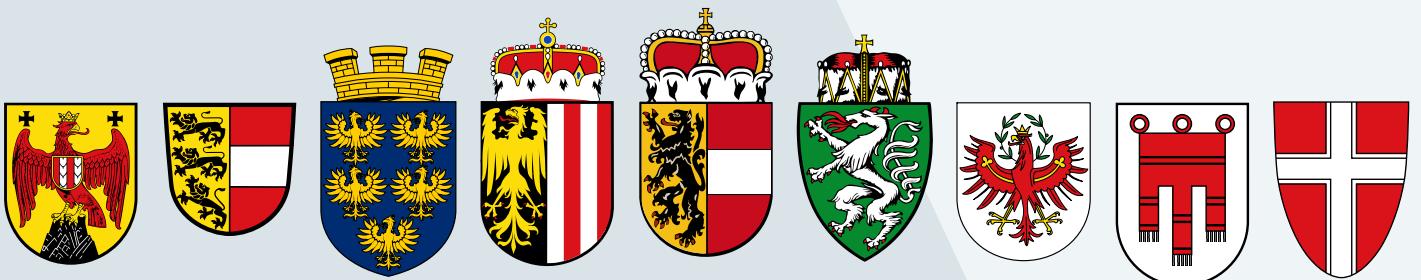


Handbuch für die praktische Fahrprüfung

Fahrprüfungshandbuch



Handbuch für die praktische Fahrprüfung

Fahrprüfungshandbuch

Wien, 2023

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:
Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie (BMK)
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
+43 (0) 800 21 53 59
bmk.gv.at
Wien, 2023

Hinweise

In diesem Handbuch werden die in den maßgeblichen Gesetzesmaterien (FSG, FSG-PV...) gebräuchlichen Bezeichnungen (verba legalia) verwendet (z. B. Fahrprüfer, Kandidat, Fahrlehrer, Begleiter usw.). Ansonsten werden genderneutrale Formen gebraucht.

Die im Text genannte Klasse A umfasst A1, A2 und A.

Die im Text genannte Klasse _E umfasst die Klassen BE, C1E, CE, D1E und DE.

Inhalt

1 Geltungsbereich des Handbuchs	7
2 Die praktische Fahrprüfung nach der Richtlinie 2006/126/EG	8
2.1 Zweck der Vereinheitlichung der Prüfung.....	8
2.2 Die praktische Fahrprüfung nach dem Führerscheingesetz.....	8
2.3 Umfang und Dauer der praktischen Fahrprüfung.....	10
2.4 Kriterien beim Fahren im Verkehr (Teil C.).....	11
2.5 Berücksichtigung des Standes der Technik bei Prüfungsfahrzeugen, eigenverantwortliches und sicherheitsgewährendes Lenken.....	12
3 Teil A. Überprüfungen am Fahrzeug	13
3.1 Inhalt der Sicherheitskontrollen am Fahrzeug.....	13
3.2 Beurteilungskriterien.....	15
4 Teil B. Übungen im verkehrsfreien Raum	16
4.1 Vorbereitung zur Abfahrt.....	16
4.2 Inhalt der Übungen.....	16
4.3 Ziel und Ausführung der Übungen.....	17
5 Teil C. Fahren im Verkehr	18
5.1 Inhalte der Prüfung.....	18
5.2 Beurteilungskriterien.....	22
6 Teil D. Besprechung von erlebten Situationen	30
6.1 Durchführung.....	30
6.2 Inhalte.....	30
6.3 Beurteilung.....	31
7 Abwicklung der Prüfung	32
7.1 Beginn der Prüfung.....	32
7.2 Erfordernis eines Prüfungsprotokolls.....	34
7.3 Ausfüllen des Prüfungsprotokolls.....	34
7.4 Mängelkatalog.....	35

7.5 Abschließen des Prüfungsprotokolls.....	36
8 Abwicklung der Prüfung der weiteren Klassen.....	37
8.1 Klassen A1, A2, A.....	37
8.2 Klassen C1, C.....	39
8.3 Klasse C95 (Grundqualifikation).....	40
8.4 Klassen D1, D.....	43
8.5 Klasse D95 (Grundqualifikation).....	44
8.6 Klasse BE.....	48
8.7 Klassen C1E, CE, D1E, DE.....	49
8.8 Klasse F.....	50
9 Prüfungsergebnis.....	52
9.1 Bewertung.....	52
9.2 Prüfungsergebnis.....	55
9.3 Vorzeitiger Abbruch der praktischen Prüfung.....	56
Anhang 1: Klassen A1/A2/A.....	60
Teil A. Überprüfungen am Fahrzeug (Reihenfolge laut Prüfungsprotokoll).....	60
Teil B. Übungen im verkehrsfreien Raum (Prüfplatz).....	64
Teil C. Fahren im Verkehr.....	71
Im Prüfungsprotokoll einzutragen (Mängelkatalog – Fahrfehler).....	73
Anhang 2: Klasse B.....	91
Teil A. Überprüfungen am Fahrzeug (Reihenfolge laut Prüfungsprotokoll).....	91
Teil B. Übungen im verkehrsfreien Raum (Prüfplatz).....	96
Teil C. Fahren im Verkehr.....	99
Im Prüfungsprotokoll einzutragen (Mängelkatalog – Fahrfehler).....	101
Anhang 3: Klasse C1/C.....	119
Teil A. Überprüfungen am Fahrzeug (Reihenfolge laut Prüfungsprotokoll).....	119
Teil B. Übungen im verkehrsfreien Raum (Prüfplatz).....	126
Teil C. Fahren im Verkehr.....	129

Im Prüfungsprotokoll einzutragen (Mängelkatalog – Fahrfehler).....	131
Anhang 4: Klasse C95.....	149
Teil A. Überprüfungen am Fahrzeug (Reihenfolge laut Prüfungsprotokoll).....	149
Teil C. Fahren im Verkehr.....	151
Im Prüfungsprotokoll einzutragen (Mängelkatalog – Fahrfehler).....	152
Anhang 5: Klasse D1/D.....	154
Teil A. Überprüfungen am Fahrzeug (Reihenfolge laut Prüfungsprotokoll).....	154
Teil B. Übungen im verkehrsfreien Raum (Prüfplatz).....	161
Teil C. Fahren im Verkehr.....	164
Anzuwendender Mängelkatalog.....	166
Anhang 6: Klasse D95.....	167
Teil A. Überprüfungen am Fahrzeug (Reihenfolge laut Prüfungsprotokoll).....	167
Teil C. Fahren im Verkehr.....	170
Im Prüfungsprotokoll einzutragen (Mängelkatalog – Fahrfehler).....	171
Anhang 7: Klasse _E.....	174
Teil A. Überprüfungen am Fahrzeug (Reihenfolge laut Prüfungsprotokoll).....	174
Teil B. Übungen im verkehrsfreien Raum (Prüfplatz).....	178
Teil C. Fahren im Verkehr (8.6.3.), (8.7.3.).....	180
Anhang 8: Klasse F.....	181
Teil A. Überprüfungen am Fahrzeug (Reihenfolge laut Prüfungsprotokoll).....	181
Teil B. Übungen im verkehrsfreien Raum (Prüfplatz).....	185
Teil C. Fahren im Verkehr.....	188
Anzuwendender Mängelkatalog.....	189
Prüfungsprotokolle.....	190

1 Geltungsbereich des Handbuches

Das Handbuch gilt als Richtlinie für die Fahrprüfer und ist für alle Fahrprüfungen anzuwenden.

Der Richtlinie wird zunächst die Fahrprüfung für die Klasse B zugrunde gelegt. Für die anderen Klassen sind die Anforderungen für die Prüfung der Klasse B sinngemäß anzuwenden und durch die Richtlinien für die jeweils andere, zutreffende Klasse zu ergänzen. Bei den anderen Klassen sind nur mehr die zusätzlichen und besonderen Anforderungen angeführt.

Dieses Handbuch soll für das gesamte österreichische Bundesgebiet eine Grundlage für eine einheitliche Abnahme der Fahrprüfung und Beurteilung der Kenntnisse und Fähigkeiten der Kandidaten darstellen. Ziel ist, dass es völlig unabhängig ist, welchen Prüfer der Kandidat zur Prüfung zugeteilt erhält.

Da nur die zentralen Punkte angeführt sind, bleibt dem Fahrprüfer (Sachverständigen) der notwendige Freiraum für diese Tätigkeit erhalten, in den er seine eigene Erfahrung einbringen kann. Der Mängelkatalog enthält keinesfalls eine vollständige Aufzählung aller möglichen Fehler, die im Rahmen einer Prüfungsfahrt auftreten können. Sie sind nur beispielhaft aufgezählt, um einen Rahmen für die Prüfer vorzugeben. Die für die Mängel angeführten Bewertungen sollen ebenfalls einen Spielraum lassen, um die Fehler aus der individuellen Verkehrssituation heraus beurteilen zu können.

Der Fahrprüfer muss mit den Grundsätzen und Inhalten des Handbuches soweit vertraut sein, dass er etwaige (Fahr-)Fehler des Kandidaten eindeutig zuordnen und in der entsprechenden Rubrik des Prüfungsprotokolls eintragen kann.

Hinweis

In diesem Handbuch werden die in den Gesetzesmaterien (StVO, KFG, KDV, FSG, FSG-PV...) gebräuchlichen Bezeichnungen (verba legalia) verwendet (z. B. Fahrprüfer, Kandidat, Fahrlehrer, Lenker usw.). Ansonsten werden genderneutrale Formen gebraucht.

2 Die praktische Fahrprüfung nach der Richtlinie 2006/126/EG

2.1 Zweck der Vereinheitlichung der Prüfung

Die 3. Führerscheinrichtlinie (2006/126/EG) ist mit 19. Jänner 2013 in Kraft getreten. Da die Lenkberechtigungen gegenseitig im EWR anerkannt werden, muss die Prüfung in allen EWR-Mitgliedstaaten unter annähernd gleichen Voraussetzungen erfolgen. Daher sind der Inhalt der theoretischen und der praktischen Prüfung in der Richtlinie entsprechend determiniert sowie die Mindestanforderungen für die Prüfungsfahrzeuge normiert. Die Gesamtdauer der praktischen Prüfung ist in der Richtlinie nicht angeführt; hingegen ist die Mindestdauer des Prüfungsteils „Fahren auf Straßen mit öffentlichem Verkehr“ für die Klassen A1, A2, A, B, BE mit mindestens 25 Minuten und für alle anderen von der Richtlinie erfassten Klassen explizit mit mindestens 45 Minuten angegeben.

Die Umsetzung dieser Richtlinie in das nationale österreichische Recht erfolgte mit dem Führerscheingesetz (FSG) und den dazugehörigen Verordnungen. Durch die Anwendung der Inhalte dieses Handbuchs wird die österreichische Prüfung dem EU-Standard gerecht.

2.2 Die praktische Fahrprüfung nach dem Führerscheingesetz

2.2.1 Prüfungsfahrzeug

Vor Beginn der praktischen Prüfung stellt der Fahrprüfer fest, ob das Fahrzeug, mit dem der Kandidat zur Prüfung antritt, den Bestimmungen über die Prüfungsfahrzeuge der entsprechenden Klasse entspricht. Wenn bei dem Prüfungsfahrzeug die Verkehrs- und Betriebssicherheit offensichtlich nicht gegeben ist, die Kriterien eines Prüfungsfahrzeuges nicht erfüllt sind oder der Fahrprüfer in der freien Wahl der Prüfstrecke eingeschränkt wäre, ist die Abnahme der Prüfung vom Prüfer abzulehnen und die Prüfung als „nicht angetreten“ zu werten.

Beispiele

- Überschreitung der § 57a KFG-Frist
- Offensichtlicher Sicherheitsmangel beim Prüfungsfahrzeug
- Unzumutbare Verschmutzung
- Fehlende Zugangstüre für die Sitzreihe des Fahrprüfers bei Prüfungen der Klasse B

Eine fehlende Autobahn-Vignette ist ebenfalls ein Grund, die Prüfungsabnahme zu verweigern, wenn beabsichtigt ist, oder zumindest die theoretische Möglichkeit besteht, dass die Prüfungsfahrt teilweise auch auf einer Autobahn stattfinden wird. Wenn hingegen von vorneherein feststeht, dass aufgrund der geografischen Lage des Prüfungsortes und der Unerreichbarkeit einer Autobahn eine Autobahnfahrt nicht stattfinden kann, dann darf die Prüfungsabnahme mit einem Prüfungsfahrzeug ohne Autobahnvignette nicht verweigert werden.

Übungs- oder Ausbildungsfahrtenbescheid: Eine Prüfungsfahrt ist keine Übungs- oder Ausbildungsfahrt, sondern eine Fahrt „sui generis“ d. h. etwas völlig Eigenständiges. Deshalb ist bei Kandidaten, die mit privatem Begleiter zur Prüfung antreten, ein gültiger Übungs- oder Ausbildungsfahrtenbescheid nicht erforderlich und daher vom Prüfer auch nicht zu kontrollieren. Da es aber immer wieder Fälle gibt, in denen Personen unzulässiger Weise als Begleiter auftreten und an der Prüfungsfahrt teilnehmen wollen, die nicht im Übungs- oder Ausbildungsfahrtenbescheid genannt sind, ist es erforderlich, diesen Umstand zu kontrollieren. Aus diesem Grund hat der Kandidat den Übungs- oder Ausbildungsfahrtenbescheid, selbst wenn dieser abgelaufen ist mitzubringen und dem Prüfer vorzuweisen.

Die Ablehnung durch den Fahrprüfer gilt nicht als negative Entscheidung, sondern als Nichtantritt („nicht angetreten“). Der Kandidat hat freilich die Möglichkeit, den Mangel entweder selbst innerhalb angemessener Zeit zu beheben bzw. ein geeignetes Ersatzfahrzeug bereit zu stellen.

2.2.2 Vorgaben

Das vom Fahrprüfer zu erstellende Gutachten muss nachvollziehbar sein. Zu diesem Zweck hat der Fahrprüfer während der Prüfungsfahrt laufende Aufzeichnungen zu führen. Die Verwendung der Prüfungsprotokolle gemäß der Fahrprüfungsverordnung ist für alle Fahrprüfer verbindlich.

Es ist immer nur ein Kandidat zu prüfen. Das gleichzeitige Prüfen mehrerer Kandidaten (z. B. ein B-Kandidat und ein A-Kandidat) ist nicht zulässig! Der Fahrprüfer hat seine gesamte Aufmerksamkeit dem zu prüfenden Kandidaten zu widmen.

2.3 Umfang und Dauer der praktischen Fahrprüfung

Die praktische Fahrprüfung besteht aus vier Teilen:

- A. Überprüfungen am Fahrzeug
- B. Übungen im verkehrsfreien Raum
- C. Fahren im Verkehr
- D. Besprechung von erlebten Situationen

Tabelle 1 Richtwerte sowie Mindestdauer in Minuten

Teil	A1, A2, A, B, BE	C, C1, D, D1, CE, C1E, DE, D1E	C+C95, D+D95	C95, D95	F
A.	5	5	5+5	10	5
B.	5	5	5	-	5
C.	mind. 25	mind. 45	mind. 45+45	mind. 90	mind. 15
D.	5	5	5	5	5
Gesamt	40	60	110	105	30

Gemäß § 11 Abs. 4 Z 3 FSG beträgt die Mindestdauer für den Teil C. „Fahren im Verkehr“

- für die Klassen A1, A2, A, B sowie BE mindestens 25 Minuten,
- für die Klassen C, C1, D, D1, CE, C1E, DE und D1E mindestens 45 Minuten,
- für die Klasse F sind mindestens 15 Minuten vorzusehen.
- Für die Klassen C95 und D95 beträgt die Dauer der praktischen Fahrprüfungen mindestens 90 Minuten.

Im Falle, dass eine C95/D95-Prüfung im Zusammenhang mit einer C1/C bzw. D1/D Prüfung durchgeführt wird, kann der Ablauf des zweiten Teils der Prüfung frei vom Prüfer gestaltet werden. In einem solchen Fall ist es auch zulässig, beide Teile A. geblockt am Beginn der C1/C bzw. D1/D Prüfung durchzuführen.

Die Gesamtzeiten verstehen sich als Richtwerte, die zur Unterstützung für die Terminplanung dienen sollen und die in Einzelfällen sowohl über- als auch unterschritten werden können. Die Zeiten für den Prüfungsteil C. dürfen nur in Fällen eines vorzeitigen Abbruchs der Prüfung unterschritten werden.

2.4 Kriterien beim Fahren im Verkehr (Teil C.)

Der Kandidat muss sein Fahrzeug sicher und mit Rücksicht gegenüber den Partnern im Verkehr bewegen können. Diese Forderung geht weit über das „handling“, also die bloße Handhabung des Fahrzeuges, hinaus. Die richtige Bedienung des Fahrzeuges für sich gesehen, reicht nicht aus, um den Kandidaten allein ein Kraftfahrzeug lenken zu lassen. Bei der Prüfung ist die sichere Fahrzeugbedienung nur ein Teil der Kriterien, nach denen der Kandidat während der Prüfungsfahrt zu beurteilen ist. Um eine Beurteilung über das angepasste, richtige und partnerschaftliche Verhalten des Kandidaten zu ermöglichen, muss der Kandidat sein Verhalten in verschiedenen Verkehrssituationen, in verschiedenen Geschwindigkeitsbereichen und in verschiedenen Verkehrsräumen auch gegenüber unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern unter Beweis stellen. Die Forderung, den Kandidaten im Ortsgebiet sowie auf Freilandstraßen, Autostraßen/Schnellstraßen bzw. Autobahnen zu beobachten, erfordert einen entsprechenden Zeitaufwand, da dafür eine längere Prüfstrecke erforderlich ist.

Ein Kandidat, der bereits nach 10 Minuten ermüdet und bei dem sich die Fehler häufen, ist hinsichtlich seiner Konzentration noch überfordert. Wenn er nicht nur auf den Verkehrsablauf achtet, sondern einen großen Teil seiner Konzentration auf die Bedienung seines Fahrzeuges richten muss, wird dies schnell zu einer Überforderung des Kandidaten führen. Die laufende Fahrzeugbedienung ist somit nicht durch Automatismen geprägt, d. h. noch nicht in ein „automatisches Handeln“ übergegangen. Durch die zusätzliche Gedankenarbeit ist die Konzentrationsfähigkeit des Kandidaten derart eingeschränkt, dass er in einer kritischen Situation womöglich falsch (d. h. nicht situationsangepasst) reagiert. Ein solcher Kandidat hat das Ausbildungsziel nicht erreicht.

Es muss jedoch festgehalten werden, dass auch ein geübter Lenker ein Fahrzeug nicht über längere Zeit ohne den kleinsten Fehler lenken kann. Bei im Zuge der Prüfungsfahrt auftretenden Fehlern des Kandidaten ist es Aufgabe des Fahrprüfers zu erkennen, ob es sich um kleinere Fehler handelt, die auch jedem geübten Lenker in der gleichen Situation hätten unterlaufen können. Für diese Beurteilung können unter anderem die Lehrpläne für die praktische (Fahr-)Ausbildung und deren didaktischen Grundsätze herangezogen werden.

Allein durch die theoretische Prüfung kann nicht erkannt werden, ob der Kandidat sein Wissen über Vorschriften und Verhaltensregeln in der Praxis umzusetzen vermag. Die Kontrolle des Umsetzens erlernter Vorschriften in die Praxis stellt eine der wichtigsten Aufgaben der praktischen Prüfung dar. Ferner ist bei der praktischen Prüfung festzustellen, ob die wesentlichen Wahrnehmungsautomatismen bereits ausreichend geprägt sind.

Die Prüfung ist ein maßgeblicher Teil der Qualitätskontrolle der Ausbildung. Nur durch eine anspruchsvolle praktische Prüfung kann das Ausbildungsniveau der Kandidaten im Rahmen der Fahrausbildung gesichert werden.

2.5 Berücksichtigung des Standes der Technik bei Prüfungsfahrzeugen, eigenverantwortliches und sicherheitsgewährendes Lenken

Die Sinnhaftigkeit von Prüfungsteilen wird durch die Nutzung moderner Assistenzsysteme und Unfallpräventionssysteme dann ad absurdum geführt, wenn das Fahrzeug die Prüfungsaufgaben selbsttätig erfüllt und dadurch Fertigkeiten und Kenntnisse des Kandidaten nicht geprüft werden können. Der Einsatz solcher Systeme (bspw. Einparkautomatik, kein eigenständiges Lenken des Kandidaten) ist bei der Fahrprüfung demnach nicht zulässig.

Kernstück einer Fahrprüfung ist das selbstständige Erkennen von Verkehrssituationen und -zeichen sowie das eigenverantwortliche Lenken des Fahrzeuges. Assistenzsysteme sollen den Kandidaten dabei nur unterstützen.

Ein sicherheitsrelevanter Eingriff eines Assistenz- bzw. Unfallpräventionssystems ist einem manuellen Eingriff gleichzusetzen (exemplarisch: Notbremsassistent, Spurhalteassistent, ESP).

Bei komfortrelevanten Eingriffen (z. B. Tempomat, Stauassistent, Start-Stoppautomatik, Regensensor, automatische Lichteinstellungen) ist der sinnvolle Umgang des Kandidaten mit dem unterstützenden System bzw. die sinnvolle Nutzung eines solchen Systems zu beurteilen. Bei einer Warnung durch ein solches System ist die Reaktion des Kandidaten (zeitgerecht, angemessen) zu bewerten. Ebenso ist vom Fahrprüfer zu bewerten, ob der Kandidat durch die Verwendung zulässiger Assistenzsysteme vom Verkehrsgeschehen abgelenkt wird und inwieweit dies als Fehler zu vermerken ist. Unterstützende Techniken, wie zum Beispiel Kameras, Einparkhilfen (keine Einparkautomatik(!), siehe dazu oben), Rückfahrwarner oder Anfahrhilfen sind in jedem Fall zulässig.

Insbesondere im Nutzfahrzeugbereich werden Außenspiegel durch eine Kombination aus Kamera und Bildschirm ersetzt (virtuelle Außenspiegel). Mittlerweile gibt es aber auch Fahrzeuge mit einem Kamera-Innenspiegel (digitaler Rückblickspiegel). Unter den nachfolgend verwendeten Begriffen, die sich auf konventionelle Spiegel beziehen (wie beispielsweise „Außenspiegel“, „Rückblickspiegel“ oder „Spiegelblick“), werden gleichermaßen analoge als auch virtuelle/digitale Spiegel (somit jegliche Einrichtungen für indirekte Sicht) angesprochen.

Rückfahrkameras sowie sonstige zulässige Einparkhilfen (unterschiedliche Systeme auf Ultraschall- oder Radarbasis) bieten eine zusätzliche Hilfestellung, können aber die richtige Blicktechnik, die ohne Assistenzsystem erforderlich ist, nicht ersetzen.

3 Teil A.

Überprüfungen am Fahrzeug

3.1 Inhalt der Sicherheitskontrollen am Fahrzeug

Der Kandidat muss mit den Einrichtungen des Prüfungsfahrzeuges vertraut sein. Dazu gehören Schalter für Beleuchtung, Wischer, Scheibenwaschanlage, Blinker, Hupe, Lichthupe sowie die Bedienung der Lüftung, der Heizung bzw. der Klimaanlage.

3.1.1 Themengebiete gemäß Prüfungsprotokoll

Der Kandidat hat die einem Lenker zumutbaren sicherheitsrelevanten Überprüfungen am Fahrzeug zu demonstrieren. Dies hat nicht in Form einer zusätzlichen mündlichen Theorieprüfung zu erfolgen, sondern soll überwiegend eine Demonstration der Kenntnisse über die Bedienungseinrichtungen des jeweiligen Prüfungsfahrzeuges sein. Als Grundsatz gilt: Weniger erklären, mehr zeigen!

Alle Überprüfungen müssen ohne besondere Hilfsmittel und ohne Werkzeug möglich sein, wobei ein Tuch zum Abwischen des Ölmesstabes nicht als „besonderes Hilfsmittel“ gilt.

Auf dem Prüfungsprotokoll sind für die Klassen folgende Themengebiete vorgegeben:

Tabelle 2 vorgegebene Themengebiete

Themengebiete	A1/ A2/A	B	C1/C	C95	D1/D	D95	_E	F
Anhänger an-, abschließen							•	
Antrieb	•							
Assistenzsysteme				•		•		
Ausreichende Sicht		•	•		•			
Außenkontrollen			•		•		•	•
Ausrüstungsgegenstände						•		
Batterie		•	•					
Batterie und Keilriemen					•			•
Beleuchtung	•	•						
Bremsanlage	•	•	•		•		•	•
Dokumente				•		•		
EU-Kontrollgerät			•	•	•	•		
Fahrbereitschaft/ Absichern	•							
Fahrwerk	•							
Flüssigkeitsstände	•	•	•		•			•
GO-Box				•		•		
Innenkontrollen		•	•		•			•
Kontrolleinrichtungen		•	•		•			
Ladungssicherung				•		•		
Lenkung		•	•		•			•
Reifen/Räder	•	•	•		•			•
Routenkenntnisse				•		•		
Sicherheitseinrichtungen				•		•		
Signal- und Warneinrichtungen	•	•						
Sonstiges	•	•	•		•			
Vorschriften							•	
Wagenbuch						•		

Der Fahrprüfer wählt aus den zuvor angeführten Themengebieten jedenfalls drei Themengebiete aus und lässt sich die dazu gestellten Aufgaben erklären bzw. vorzeigen. Aus jedem der drei Themengebiete ist dem Kandidaten mindestens eine Aufgabenstellung aufzutragen. Der Teil A. der Prüfung darf nicht zu einer zusätzlichen mündlichen Theorieprüfung führen. Die Inhalte der entsprechenden Fragen, die ein Kandidat im Rahmen der computerunterstützten theoretischen Fahrprüfung zu beantworten hat, soll der Kandidat jetzt am Prüfungsfahrzeug in erster Linie zeigen. Ebenso soll er Maßnahmen zur Behebung eines Fahrzeugmangels weniger mit Worten erklären als ein passendes Verhalten am Fahrzeug demonstrieren. Der Kandidat soll zeigen, dass er die Betätigungsvorrichtungen des Fahrzeuges sicher bedienen, die für die Sicherheit erforderlichen Kontrollen durchführen und das richtige Verhalten nach dem Aufleuchten von Kontrollleuchten bzw. dem Erkennen von Mängeln setzen kann.

3.1.2 Sicherheitsrelevante Kenntnisse bzw. Überprüfungen betreffend Gurt, Spiegel, Sitz und Bekleidung (Fahrbereitschaft)

Jeder Kandidat hat vor Beginn der Inbetriebnahme des Fahrzeuges zunächst den Sitz, die Spiegel und die Kopfstütze auf seine Person einzustellen und den Gurt richtig anzulegen. Dicke Jacken und Pelzmäntel stellen ein Sicherheitsrisiko dar, weil der automatische Gurtstraffer bei einem Unfall nicht mehr seiner Aufgabe nachkommen kann. Außerdem schränken voluminöse Kleidungsstücke die Bewegungsfreiheit beim Lenken erheblich ein. In die Stirn gezogene Hauben oder Mützen und lange Schals können die Sicht behindern. Klobige Schuhe können beim Gas geben und Bremsen hinderlich sein.

Der Fahrprüfer soll eingangs beobachten, wie sich der Kandidat fahrbereit macht und gegebenenfalls von ihm erkannte Fehler in dem dafür vorgesehenen „Raum für Bemerkungen“ des Teils A. des Prüfungsprotokolls vermerken (die Deckelung mit einem schweren Fehler bzw. dessen Äquivalent (9.1.2.) ist jedoch bei Erstellung des Gesamtkalküls dieses Teils zu beachten).

Stellt ein diesbezüglicher Mangel ein relevantes Sicherheitsrisiko dar und wird dieser nach entsprechender Aufforderung des Prüfers vom Kandidaten nicht behoben, ist die (weitere) Abnahme der Prüfung abzulehnen. Dies gilt dann als „nicht angetreten.“ (Gleiches gilt, wenn behördlich auferlegte Behelfe nicht verwendet werden, siehe dazu (9.3.2.3.)). Das Themengebiet „Innenkontrollen“ ist, sofern es abgefragt wird, davon unabhängig zu bewerten.

3.2 Beurteilungskriterien

Wenn der Kandidat eine ihm gestellte Aufgabe nicht lösen kann, so hat der Fahrprüfer die Möglichkeit, dem Kandidaten eine andere Aufgabe desselben Themengebietes zu stellen. Für die Bewertung maßgeblich sind die Handhabung der Bedienungseinrichtungen des Fahrzeuges sowie das Durchführen sicherheitsmäßig erforderlicher Kontrollen.

4 Teil B. Übungen im verkehrsfreien Raum

4.1 Vorbereitung zur Abfahrt

Bei der Kleidung und dem Schuhwerk ist darauf zu achten, dass diese den Anforderungen der Verkehrssicherheit entsprechen. Die Vorbereitung beinhaltet das Einnehmen der richtigen Sitzposition, falls durchführbar das Einstellen der Lenkeinrichtung sowie der Kopfstütze, des Sicherheitsgurtes und der Spiegel (siehe (3.1.2.)). Das Lenkrad ist dabei, vergleichbar mit der Zeigerstellung einer Uhr für $\frac{3}{4}$ 3, im oberen Bereich zu halten, der Arm muss im Ellbogen leicht abgewinkelt sein. Bei durchgetretener Kupplung muss das Bein im Kniegelenk leicht gebeugt sein.

Die Kopfstütze ist auf den oberen Teil des Kopfes einzustellen (Schädeldach schließt mit Kopfstütze ab). Der Sicherheitsgurt ist über die Schulter anzulegen und muss straff am Körper anliegen. Der Beckengurt ist über der Hüfte zu spannen.

4.2 Inhalt der Übungen

4.2.1 Beginn der praktischen Prüfung und Aufstellen der Übungen

Die Prüfung beginnt auf einem geeigneten Prüfplatz. Auf diesem sind die Übungen vorbereitet. Die Übungen müssen durch Stangen, Leitkegel oder dergleichen dargestellt werden. Kandidaten, die ohne Begleitung einer Fahrschule zur Fahrprüfung antreten, haben selbst dafür zu sorgen, dass diese Übungen aufgestellt werden, wobei sie vom Fahrprüfer unterstützt werden können. Es ist Aufgabe des Fahrprüfers, die Einhaltung der richtigen Abmessungen der Übungen zu überprüfen.

Jeder Kandidat der Klasse B hat zumindest drei der im Prüfungsprotokoll enthaltenen Übungen (das Umkehren und die Parklücke müssen jedenfalls enthalten sein) zu absolvieren. Bei allen anderen Klassen sind sämtliche Übungen durchzuführen. Während der Übungen sitzt der Kandidat allein im bzw. auf dem Fahrzeug und muss das Fahrzeug selbst lenken.

4.2.2 Zweck der Übungen

Die Übungen im verkehrsfreien Raum haben eine mehrfache Bedeutung. Einerseits soll der Fahrprüfer erkennen können, ob der Kandidat Lenkung, Kupplung und Bremse entsprechend bedienen kann. Andererseits kann der Fahrprüfer erkennen, ob der Kandidat mit den Abmessungen und Eigenschaften seines Prüfungsfahrzeuges vertraut ist.

Sollte der Kandidat die Übungen positiv absolviert haben, wird dies sein Selbstwertgefühl heben und ihm die nötige Sicherheit für den weiteren Prüfungsverlauf geben.

4.2.3 Anforderungen an den Prüfplatz

Die Übungen werden auf einem geeigneten Prüfplatz durchgeführt. Ein Prüfplatz kann nur dann als geeignet im Sinne des § 6 Abs. 3 FSG-PV angesehen werden, wenn

- genügend Raum für alle Übungen gegeben ist und
- es sich um einen verkehrsfreien Raum handelt

Steht kein geeigneter Prüfplatz für die Übungen zur Verfügung, ist die Abnahme der Prüfung abzulehnen.

4.3 Ziel und Ausführung der Übungen

4.3.1 Ziel der Übungen

Ziel der Übungen ist, dass der Kandidat zeigt, ob er das Fahrzeug sicher bedienen kann. Er muss das Fahrzeug selbständig handhaben können. Sollte der Fahrlehrer oder die Begleitperson darauf bestehen, bei den Übungen im Fahrzeug zu sitzen, um eingreifen zu können, kann davon ausgegangen werden, dass der Kandidat die Übungen nicht allein ausführen kann.

Der Fahrprüfer beobachtet und beurteilt den Kandidaten während der Übungen außerhalb des Prüfungsfahrzeuges. Er hält dabei einen angemessenen Abstand zum Prüfungsfahrzeug ein und positioniert sich so, dass er das Fahrverhalten des Kandidaten gut mitverfolgen kann. Da sich der Kandidat bei den Übungen so zu verhalten hat als ob er sich auf einer öffentlichen Verkehrsfläche bewegt, hat er die entsprechende Blicktechnik anzuwenden, den Blinker zu betätigen sowie beim Ein- und Ausparken auf das „Ausscheren“ des Vorderteils seines Fahrzeuges zu achten. Gelingt dem Kandidaten eine Übung nicht, so hat er zwei weitere Versuche (zum Ausbessern von Fehlern siehe (9.1.2.)).

4.3.2 Ausführung der Übungen

Die Genauigkeit der Ausführung der einzelnen Übungen richtet sich nach den in diesem Handbuch angeführten Kriterien. Um Abstände des Prüfungsfahrzeuges von Stangen, Leitkegel oder dergleichen festzustellen, ist vom Fahrprüfer keinesfalls ein Maßband oder ein Maßstab zu verwenden. Eingehaltene Abstände sind nur zu schätzen. Desgleichen sind keine technischen Hilfsmittel zu gebrauchen, um die Dauer der Übungsdurchführung zu stoppen.

5 Teil C. Fahren im Verkehr

5.1 Inhalte der Prüfung

Zunächst soll hier festgelegt werden, welche Inhalte die praktische Fahrprüfung aufweist. Die Prüfung besteht aus Aufgaben, die der Kandidat im Rahmen der Prüfungsfahrt durchführen muss. Einige Prüfungsinhalte sind nur auszuführen, wenn dies möglich ist. Das ist bei den einzelnen Inhalten eigens angeführt. Die Prüfungsinhalte sind nach den im Kapitel (5.2) angeführten Beurteilungskriterien zu bewerten. Die einzelnen Beurteilungskriterien sind, soweit dies sinnvoll ist, auf alle Inhalte der Prüfung anzuwenden.

5.1.1 Wegfahren

Der Kandidat muss sich beim Wegfahren in den Fließverkehr einordnen. Im Zuge der Prüfstrecke soll nach einem Halt mehrfach angefahren werden. Nach Möglichkeit ist auch auf Steigungen anzufahren, um die Fertigkeiten hierbei zu erkennen.

5.1.2 Fahren auf „geraden“ Straßen

Die Prüfstrecke ist so auszuwählen, dass während der Prüfungsfahrt auf Straßen mit verschiedenen Anforderungen gefahren wird (siehe (5.1.9.)). Es sind dabei gerade Straßen mit Gegenverkehr, möglichst auch Einbahnen sowie Straßen mit mehreren durch Leitlinien getrennten Fahrstreifen zu befahren. Es sollte auch an Engstellen der Fahrbahn das Verhalten gegenüber entgegenkommenden Fahrzeugen betrachtet werden. Auch auf geraden Straßen ist die richtige Blicktechnik zu überprüfen. Der Kandidat soll eine gerade Linie fahren und innerhalb „seiner Fahrspur“ eine passende Fahrlinie wählen. Ständige Korrekturen am Lenkrad sind die Folge einer falschen Blicktechnik.

5.1.3 Fahren in Kurven

Die Prüfungsfahrt hat auch das Befahren von engen, kurvenreichen Straßen zu beinhalten. Der Kandidat hat dabei die richtige Blicktechnik anzuwenden, sodass die richtige Fahrlinie eingehalten wird. Korrekturen am Lenkrad während einer Kurvenfahrt weisen auf eine falsche Blicktechnik hin.

5.1.4 Befahren von und einbiegen auf Kreuzungen

Es sind im Rahmen der Prüfungsfahrt möglichst Kreuzungen unterschiedlicher Art und mit unterschiedlichen Vorrangverhältnissen zu befahren. Mindestens bei einer Kreuzung, an der für ihn Wartepflicht besteht, hat der Kandidat das richtige und situationsangepasste Verhalten zu zeigen. Wenn möglich, ist dies sowohl beim Verkehrszeichen „HALT“ als auch beim Verkehrszeichen „Vorrang geben“ zu prüfen.

Es sind auch Kreuzungen mit Bodenmarkierungen, Abbiegespuren etc. zu absolvieren. Sofern dies im Rahmen der Prüfungsfahrt möglich ist, sollte wenigstens eine Kreuzung mit einer Verkehrslichtsignalanlage befahren werden.

5.1.5 Richtungsänderungen, Fahrstreifenwechsel

Die Prüfstrecke ist so zu wählen, dass der Kandidat während der Prüfungsfahrt mehrmals nach links und nach rechts, insbesondere auch rechtwinkelig einbiegen muss. Der Kandidat hat dabei unter Einhaltung der richtigen Blicktechnik die Geschwindigkeit anzupassen, den Blinker zu betätigen und das jeweilige Fahrmanöver situationsangepasst durchzuführen.

Beim Einbiegen ist vom Kandidaten auf Fußgänger und Radfahrer (u. a. auf Radwegen) zu achten. Insbesondere bei einem während eines Einbiegemanövers aufgetretenen Fehler sind weitere Einbiegemanöver durchzuführen, um ein eingelerntes Fehlverhalten erkennen zu können.

Die Prüfstrecke ist aber auch so zu wählen, dass mehrere Fahrstreifenwechsel durchzuführen sind. Vorwegweiser sind, wenn möglich, miteinzubeziehen. Ein Fahrstreifenwechsel sollte möglichst auf einer Straße mit stärkerem Verkehr stattfinden bzw. im höheren Geschwindigkeitsbereich. Der Kandidat hat dabei die richtige Blicktechnik anzuwenden und den Spurwechsel rechtzeitig und entschlossen auszuführen. Der Kandidat hat die Geschwindigkeit der anderen Verkehrsteilnehmer richtig abzuschätzen und die eigene Geschwindigkeit dementsprechend anzugleichen.

5.1.6 Autobahn/Autostraße/Schnellstraße „Schnellverkehr“

Die Prüfstrecke muss so gewählt werden, dass jeder Kandidat das von ihm gelenkte Fahrzeug zumindest auf einem kurzen Straßenstück im höheren Geschwindigkeitsbereich bewegt. Nur bei besonders ungünstigen Witterungsverhältnissen oder bei anderen besonderen Umständen (z.B. unerwarteter Stau) kann von dieser Vorgabe abgegangen werden. Wenn die Möglichkeit dazu vorhanden ist, sollen Autobahnen oder Autostraßen/Schnellstraßen befahren werden. Der Kandidat hat bei solchen Straßen, unter Beachtung der Straßen-, Verkehrs- und Sichtverhältnisse, annähernd mit der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu fahren. Wichtig ist dabei auch das Benützen des Beschleunigungs- und Verzögerungsstreifens. Vor allem falsches Verhalten auf dem Beschleunigungsstreifen kann zu gefährlichen Situationen führen. Kenntnisse darüber, in welchen Fällen der Pannestreifen ausnahmsweise befahren werden darf, können vorausgesetzt werden (§ 44d StVO, Rettungsgasse). Prüfungsinhalt ist die richtige Blickführung und somit auch richtiges Verwenden der Spiegel, exakte Lenkbewegungen sowie die Durchführung von Fahrstreifenwechsel bei höherer Geschwindigkeit. Der Kandidat hat die Geschwindigkeit der anderen Verkehrsteilnehmer, insbesondere des nachkommenden Verkehrs, richtig abzuschätzen und seine eigene Fahrgeschwindigkeit entsprechend anzupassen.

Diesem Teil der Prüfung ist im Hinblick auf die große Anzahl von Unfällen der Fahranfänger im höheren Geschwindigkeitsbereich großes Augenmerk zu widmen.

5.1.7 Vorbeifahren und überholen

Wenn es möglich ist, soll der Kandidat im Rahmen der Prüfungsfahrt einen Überholvorgang durchführen. Dieser kann sich aus einer Verkehrssituation ergeben (z. B. ein anderes Kraftfahrzeug, Fuhrwerk oder ein Radfahrer wird überholt). Der Kandidat hat diesen Überholvorgang situationsangepasst durchzuführen, wobei auf das Abschätzen der Verkehrssituation, der Sicherheitsabstände sowie auf die entschlossene Durchführung zu achten ist.

Zum Prüfungsinhalt gehört auch das Überholtwerden mit allen dabei erforderlichen Verhaltensweisen. Ebenfalls zu den Inhalten gehört das richtige Vorbeifahren an abgestellten Fahrzeugen im richtigen Abstand, das Verhalten bei Hindernissen auf der Fahrbahn, das Vorbeifahren an Personen oder Gegenständen am Fahrbahnrand. Wenn möglich, sollte auch das Vorbeifahren an Straßenbahnen oder Linienbussen in der Prüfungsfahrt entsprechend der geltenden Bestimmungen der StVO 1960 enthalten sein.

5.1.8 Befahren von besonderen Straßenstellen

Wenn sich die Möglichkeit bietet, sollte die Prüfstrecke „besondere Straßenstellen“ beinhalten, die nicht auf allen Prüfstrecken anzutreffen sind. Insbesondere sind dies

- Eisenbahnkreuzungen,
- Straßen mit Straßenbahnen,
- Kreisverkehre,
- längere Steigungen oder Gefälle.

Es können für die Prüfung alle Möglichkeiten, die das Prüfungsgebiet bietet, ausgenutzt werden.

5.1.9 Auswahl der Prüfstrecke

Die Prüfstrecke ist nach den Inhalten der Kapitel (5.1.1.) bis (5.1.8.) vom Fahrprüfer auszuwählen. Der Fahrprüfer hat den Kandidaten in verschiedenen Verkehrsräumen zu beobachten. (Verkehrsräume, siehe hierzu auch die klassenspezifischen Anhänge, Teil C. „Fahren im Verkehr“)

Verkehrsberuhigte Gebiete (z. B. 30 km/h)

Viele schwächere Verkehrsteilnehmer wie Kinder, Fußgänger, Radfahrer; enge, verparkte Straßen, Wohngebiete, verkehrsberuhigte Gebiete

Ortsgebiet (50 km/h)

Starker Verkehr, möglichst mehrere Fahrstreifen in einer Richtung, Spurwechsel, Verkehrslichtsignale, viele Kreuzungen mit unterschiedlichen Vorrangverhältnissen, einbiegen mit vorherigem Einordnen

Freilandstraßen (Richtgeschwindigkeit 80 km/h)

Landesstraßen, Bezirksstraßen, eventuell kurvenreich, Wahl der richtigen Fahrlinie und Geschwindigkeit

Autobahnen, Autostraßen oder Schnellstraßen (Richtgeschwindigkeit 100 km/h)

Fahren im höheren Geschwindigkeitsbereich, möglichst Straßen mit Beschleunigungs- bzw. Verzögerungstreifen, nur in Ausnahmefällen Landesstraßen

Erfahrungsgemäß ist es an den meisten Prüfungsorten nicht möglich innerhalb einer Fahrzeit von 25 Minuten alle vier Verkehrsräume zu befahren. Es müssen aber mindestens drei der vier Verkehrsräume in jeder Prüfungsfahrt enthalten sein.

5.1.10 Anweisungen des Fahrprüfers

Der Fahrprüfer hat seine Anweisungen rechtzeitig, deutlich und zielgerichtet zu geben. Eine Anweisung muss so eindeutig formuliert sein, dass beispielsweise kein Zweifel darüber bestehen kann, an welcher Kreuzung eingebogen werden soll. Insbesondere bei einem erforderlichen Spurwechsel hat eine Anweisung zum Einbiegen derart rechtzeitig zu erfolgen, dass der Spurwechsel auch tatsächlich möglich ist. Bei einer Anleitung des Fahrprüfers zu einem bestimmten Verhalten hat der Kandidat dieser Anweisung Folge zu leisten (z. B. „Bei der nächsten Möglichkeit nach rechts einbiegen“).

Wenn der Kandidat eine Anweisung nicht befolgt, ist durch mehrmalig gleichartige Anweisungen herauszufinden, worin der Grund der Nichtbefolgung liegt (hat der Kandidat die Anordnung nicht richtig verstanden oder hat er die Anweisung durch eine falsche Handlung bewusst umgangen, z. B. statt nach rechts ist der Kandidat nach links eingebogen).

Der Fahrprüfer hat jedoch zu berücksichtigen, dass Kandidaten in der Stresssituation der Prüfung rechts und links verwechseln können.

Es ist auch denkbar, dass der Kandidat in der augenblicklichen Verkehrssituation so konzentriert war, dass er die Prüferanweisung überhört hat. Es ist daher im weiteren Verlauf der Prüfungsfahrt zu klären, ob der Kandidat durch das Verkehrsgeschehen überfordert ist und Anordnungen des Fahrprüfers generell nicht zu befolgen vermag oder ob es sich nur um eine einmalige, für den Kandidaten subjektiv schwierige Situation gehandelt hat.

Wenn der Verdacht besteht, dass der Kandidat einer Anweisung nicht Folge geleistet hat, um einer schwierigen Aufgabe auszuweichen, so ist eine neue deutliche Anweisung zu geben und die gestellte Aufgabe zu wiederholen.

Bei Prüfstrecken, die gut beschildert sind, kann dem Kandidaten aufgetragen werden, Wegweisern zu folgen und ein bestimmtes Ziel anzufahren (z. B. „Fahren Sie nach XY-Stadt“ oder „Fahren Sie zur Autobahn A2“). Erklärt sich der Kandidat als ortskundig können ihm Fahrtziele vorgegeben werden. Ansonsten ist davon auszugehen, dass dem Kandidaten die Örtlichkeiten des Prüfgebietes nicht näher bekannt sind. Diesfalls kann der Fahrprüfer neben seinen Anweisungen zusätzliche Hilfestellungen geben.

In keinem Fall darf das bloße Nichtbefolgen einer Anweisung des Fahrprüfers allein zu einem negativen Ergebnis („nicht bestanden“) führen. Die Befolgung eines Auftrages zu einem verbotenen Verhalten (der Fahrprüfer ist bspw. in Unkenntnis eines Fahrverbotes [etwa Verkehrszeichen „Einfahrt verboten“ im Fall einer Baustelle, die dem Prüfer unbekannt war]) darf nicht zu Ungunsten des Kandidaten gewertet werden. Dies auch dann nicht, wenn es zu einem Fahrlehreingriff geführt hat.

5.2 Beurteilungskriterien

Die Inhalte des Kapitels (5.1.) sind zu bewerten. Nach welchen Kriterien in erster Linie zu bewerten ist, wird in diesem Kapitel zusammengefasst.

Bei jeder Verkehrslage wird bewertet, wie vertraut der Kandidat im Umgang mit den verschiedenen Einrichtungen des Fahrzeuges ist und wie geschickt und sicher er sich in den Verkehr einfügt.

5.2.1 Defensives und partnerbewusstes Fahren

Dieser Punkt soll als Überbegriff über die gesamte Beurteilung angesehen werden. Alle weiteren Kriterien sind auch unter den Gesichtspunkten Defensivtaktik und Partnerverhalten zu beurteilen.

Insbesondere ist zu beobachten und zu beurteilen, ob der Kandidat sein Fahrverhalten jeweils gleichzeitig

- unter Beachtung der Straßen- und Witterungsverhältnisse
- unter Beachtung und Einbeziehung der Handlungen anderer Straßenbenützer
- unter Beachtung der schwächeren Verkehrsteilnehmer
- unter Beachtung des Grundsatzes eines vorausschauenden Fahrens
- unter Beachtung der Gewährleistung eines sicheren, leichten und flüssigen Verkehrs
- unter Beachtung einer ökonomischen Fahrweise

entsprechend angepasst hat.

5.2.2 Sichere Handhabung des Fahrzeuges

Zur sicheren Handhabung des Fahrzeuges gehört die richtige Benützung und Bedienung aller für die Verkehrs- und Betriebssicherheit notwendigen Einrichtungen des Fahrzeuges. Die Prüfung hat daher die Beurteilung über

- das richtige Benützen der Spiegel, des Sicherheitsgurtes, des Sitzes
- das richtige Benützen der Kupplung, der Schaltung, der Bremse und des Gaspedals
- das richtige Einschalten und Verwenden der Beleuchtungseinrichtungen sowie der übrigen Einrichtungen
- das Beherrschen des Fahrzeuges unter verschiedenen Verkehrsumständen und verschiedenen Geschwindigkeiten
- die ruhige und entschlossene Durchführung von Fahrmanövern und
- das richtige Einschätzen und Beachten der Abmessungen und Eigenschaften des Fahrzeuges durch den Kandidaten zu umfassen.

Auf das richtige Wegfahren ist nicht nur aus einem Parkplatz, sondern nach jedem Halt während der Prüfungsfahrt zu achten. Grundsätzlich soll das Einkuppeln mit etwas Anfahrgas erfolgen. Das Fahrzeug soll nicht ruckartig in Bewegung kommen. Auf Steigungen soll das Fahrzeug nicht wesentlich rückwärts rollen. Auf leichten Steigungen erfolgt die Kupplungswaage mit der Fußbremse, auf starken Steigungen unter Zuhilfenahme der Handbremse.

Bereits vor dem Wegfahren aus einer Parklücke ist beim Rangieren auf den nachfolgenden Verkehr zu achten. Beim Ausparken selbst muss insbesondere darauf geachtet werden, ob genügend Raum zum vorderen Fahrzeug vorhanden ist.

Es ist zu bewerten, ob der Kandidat die verwendeten Bedienungseinrichtungen, wie Blinker, Lichtschalter etc., ohne zu suchen, betätigen kann. Durch das Bedienen der Einrichtungen dürfen keine ungewollten Lenkbewegungen auftreten, weder beim Geradeausfahren noch in Kurven. Der Kandidat muss ein Fenster öffnen können, ohne dabei die Fahrlinie ungewollt zu verändern. Auch darf die Aufmerksamkeit auf das Verkehrsgeschehen durch derartige Nebenhandlungen nicht eingeschränkt werden.

Der Kandidat muss selbständig den richtigen Gang entsprechend der gefahrenen Geschwindigkeit und den Empfehlungen des Fahrzeugherstellers (Gangwechselanzeige) einlegen. Bei einem Schaltvorgang muss der Kandidat die Gänge wechseln können, ohne auf den Schalthebel zu schauen. Wenn der Kandidat vor und während des Schaltvorganges auf den Schalthebel schaut, muss er noch zu viel von seiner Aufmerksamkeit der unmittelbaren Fahrzeugbedienung zuwenden. Diese Handlungen müssen durch Automatismen geprägt sein, sodass sie ohne Nachdenken erfolgen können.

5.2.3 Verkehrsbeobachtung

Der Fahrprüfer beurteilt die Fähigkeit des Kandidaten hinsichtlich der Beobachtung des gesamten Verkehrsgeschehens unter Anwendung der richtigen Blicktechnik (Sicherungsblicke, Kontrollblicke, Pendelblicke, Richtungsblicke). Dabei ist generell auf eine angemessene Blickführung aufgrund der Situation und der Fahrzeugbeschaffenheit zu achten. Der Kandidat hat das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer richtig einzuschätzen und sein eigenes Verhalten ihnen gegenüber anzupassen. Insbesondere hat der Kandidat Personen, die nicht unter den Vertrauensgrundsatz fallen, als solche zu erkennen.

Nur die richtige Blicktechnik und exakte Blickführung kann eine sichere Verkehrsbeobachtung gewährleisten. Eine richtige Blicktechnik ist insbesondere erforderlich für eine sichere, gerade Fahrlinie, für die entsprechende Fahrlinie in Kurven, beim Überqueren von Kreuzungen, beim Überholen sowie beim Fahrstreifenwechsel. Daher ist bei der Fahrprüfung besonders darauf zu achten, ob der Kandidat in diesem Punkt das Ausbildungsziel erreicht hat.

Wenn der Fahrprüfer rechts hinten sitzt, kann er durch den Innenspiegel genau die Augen des Kandidaten verfolgen und so erkennen, wohin der Kandidat seinen Blick gerichtet hat; d.h. welche Blicktechnik der Kandidat z.B. beim Fahrstreifenwechsel anwendet und ob er die Rückblickspiegel richtig benützt. Zusätzlich ist die richtige Blicktechnik z.B. in Kurven über die Einhaltung der situationsangepassten Fahrlinie erkennbar.

Sicherungsblicke dienen der „Rundumkontrolle“ und sind entweder direkte Blicke, gegebenenfalls über die Schulter, und/oder Blicke über die Spiegel oder andere „Einrichtungen für indirekte Sicht“.

5.2.4 Vorrang

Bei der theoretischen Prüfung wurde die Kenntnis der Vorrangregeln geprüft. Bei der praktischen Prüfung sind das Erkennen der Vorrangsituation und das sich daraus ableitende richtige Verhalten zu beurteilen.

Es ist zu beurteilen, ob der Kandidat die Vorrangsituation beim Annähern an eine Kreuzung erkennt, ob er weiß, ob er eine Vorrangstraße befährt oder ob der Rechtsvorrang gilt oder ob dem Querverkehr Vorrang einzuräumen ist. Es ist weiters das Verhalten des Kandidaten bei herankommendem Querverkehr und das richtige Einschätzen der Geschwindigkeiten der übrigen Verkehrsteilnehmer durch den Kandidaten zu beurteilen. Dieser hat seine Geschwindigkeit situationsgerecht anzupassen, die richtige Blicktechnik anzuwenden und die Kreuzung angemessen zu verlassen. Der Kandidat hat, wenn er selbst Vorrang hat, diesen auszunützen. Im Verlauf einer Vorrangstraße ständig dem Querverkehr Vorrang einzuräumen, ist nicht ein Akt besonderer Vorsicht oder Rücksicht, sondern zeigt ein falsches Einschätzen der Vorrangverhältnisse. Aus einem solchen Verhalten können unklare und damit gefährliche Verkehrssituationen entstehen, weil die anderen Verkehrsteilnehmer nicht mit einem derartigen Verhalten rechnen.

Gleiches gilt auch für das Nichterkennen einer „STOP-Tafel“ für den Querverkehr, sofern diese für den Kandidaten sichtbar aufgestellt ist. In einem solchen Fall ist die Gesamtsituation und die Übersichtlichkeit der Kreuzung in die Beurteilung miteinzubeziehen.

Während der Prüfungsfahrt ist nicht nur die Wahrung des Vorranges anderer Verkehrsteilnehmer durch den Kandidaten zu beurteilen, sondern auch, ob der Kandidat z.B. einem aus einer Haltestelle wegfahrenden Linienbus die Vorfahrt gewährt. Auch beim Fahrstreifenwechsel ist das Verhalten des Kandidaten gegenüber Fahrzeugen auf dem anderen Fahrstreifen zu beurteilen (richtiger 3-S-Blick). Der Kandidat muss ein Einbiegen bei zwei parallelen Fahrstreifen durchführen können, ohne dabei ungewollt den Fahrstreifen zu verlassen. Falls er den Fahrstreifen wechselt, weil es die Verkehrssituation erfordert, hat er dies unter Beachtung des übrigen Verkehrs richtig und sicher zu tun, ohne einen anderen Verkehrsteilnehmer zu gefährden oder zu behindern.

Beim Einbiegen an Kreuzungen mit einem Fußgängerübergang oder mit einer Radfahrerüberfahrt ist der „Vorrang“ des von hinten näherkommenden Fußgängers bzw. Radfahrers vom Kandidaten besondere Beachtung zu schenken. Beim Linkseinbiegen hat der Kandidat auch eine sich von hinten annähernde Straßenbahn zu berücksichtigen. In diesen Verkehrssituationen werden das richtige Blickverhalten, das verkehrsgerechte Verhalten und die Entschlossenheit bei der Durchführung beurteilt.

5.2.5 Wahl der Fahrlinie und des Fahrstreifens

Der Kandidat hat die richtige Fahrlinie innerhalb des Fahrstreifens zu wählen. Dazu sollte auf einer geraden Straße der Blick weit nach vorne gerichtet werden, zur Absicherung gehören außerdem immer Blicksprünge in kürzere Entfernungen gesetzt. Hingegen sind beim Befahren von Kurven, beim Einbiegen oder beim Befahren eines Kreisverkehrs Blicksprünge auch in den Nahbereich für eine runde, klare Fahrlinie erforderlich. Bei der Beurteilung von Korrekturen der Fahrlinie durch den Kandidaten ist zu berücksichtigen, ob er die richtige Blicktechnik für das jeweilige Fahrmanöver anwendet. Ständige Korrekturen resultieren aus falschem Blickverhalten.

Bei der Beurteilung der Fahrlinie ist zudem die richtige Wahl des Fahrstreifens zu beachten. Die Wahl des Fahrstreifens kann entweder auf die „Freie Wahl des Fahrstreifens“, auf vorhandene Bodenmarkierungen oder darauf gegründet sein, in welche Richtung weitergefahren wird. Dabei ist zu beachten, ob der Kandidat ortskundig ist oder nicht. Hat sich der Kandidat entgegen der Anweisung des Fahrprüfers falsch eingeordnet, hat er sich im Weiteren entsprechend der Bodenmarkierung zu verhalten (siehe (5.2.8.3)). Der Fahrprüfer kann eine Bodenmarkierung rechtzeitig ankünden. Hier genügt ein Hinweis wie „Beachten Sie die Bodenmarkierungen“ oder „Achten Sie auf den Voranzeiger für das Einordnen“.

Besonderes Augenmerk ist auf den Fahrstreifenwechsel zu legen (Blicktechnik, Beobachtung des übrigen Verkehrs, sicheres Lenken auch bei höherer Geschwindigkeit). Die Hilfestellung eines zweiten nachfolgenden Fahrschulfahrzeuges beim Spurwechsel ist nicht zulässig.

5.2.6 Eingehaltene Sicherheitsabstände

Der Fahrprüfer beurteilt die vom Kandidaten eingehaltenen Sicherheitsabstände zu allen anderen Verkehrsteilnehmern und Gegenständen auf der Straße. Er beurteilt somit auch, ob der Abstand zu gering ist oder ob womöglich bereits eine Gefährdung vorliegt. Zu geringe Abstände sind vom Kandidaten selbständig sofort zu korrigieren.

5.2.6.1 Tiefenabstand beim Hintereinanderfahren

Der Kandidat hat den jeweils der Verkehrssituation erforderlichen Sicherheitsabstand hinter dem vorausfahrenden Fahrzeug einzuhalten. Gefahrerhöhende Umstände hat er zu berücksichtigen. Im Verlauf der Prüfung kann dem Kandidaten die Aufgabe gestellt werden, mit Hilfe der „Sekundenmethode“ den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug zu überprüfen.

5.2.6.2 Seitenabstand beim Vorbeifahren und Überholen

Der Fahrstreifenwechsel hat mit einem ausreichenden Seiten- und Tiefenabstand zu dem zu überholenden Fahrzeug zu erfolgen. Beim Überholen ist üblicherweise ein Seitenabstand von mindestens 1 Meter, beim Überholen von Radfahrern und Rollerfahrern (§ 88b StVO) bei einer Fahrgeschwindigkeit des Prüfungsfahrzeuges von über 30 km/h innerorts mindestens 1,5 Meter und außerorts mindestens 2 Meter sowie ungeachtet dessen von mindestens 1,5 Meter gegenüber anderen einspurigen Fahrzeugen einzuhalten. Bei Schienenfahrzeugen genügt ein Seitenabstand von 0,5 Meter.

5.2.6.3 Abstand vom Fahrbahnrand

Der Fahrprüfer hat die Einhaltung eines Seitenabstandes des Fahrzeuges zu Personen oder Gegenständen am Fahrbahnrand zu überprüfen. Bei Personen, die nicht unter den Vertrauensgrundsatz fallen, ist der Seitenabstand zu erhöhen bzw. die Geschwindigkeit zu reduzieren. Im Falle eines Gehsteiges kann der Abstand etwas geringer bleiben. Der Seitenabstand zu abgestellten Fahrzeugen ist so zu wählen, dass auch mit dem Öffnen einer Fahrzeurtüre des abgestellten Fahrzeuges gerechnet wird. Dabei kann jedoch davon ausgegangen werden, dass die Türen des abgestellten Fahrzeuges nicht völlig unvorhergesehen geöffnet werden.

5.2.7 Wahl der Fahrgeschwindigkeit

Der Kandidat hat seine Fahrgeschwindigkeit den Straßen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen anzupassen; auch nicht erforderliches Langsamfahren ist als Fehler zu bewerten. Er soll jeweils eine Fahrgeschwindigkeit wählen, die von einem vorausschauenden Lenker an dieser Straßenstelle eingehalten wird. Ziel ist es, im Verkehrsgeschehen unauffällig „mitzuschwimmen“. Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit darf dabei freilich nicht überschritten werden.

Wird ständig grundlos deutlich zu langsam gefahren, stellt dies kein verkehrsgerechtes und angepasstes Verhalten dar. Es können dadurch im Gegenteil gefährliche Verkehrssituationen verursacht werden. Das Hinterfragen, ob die Fahrgeschwindigkeit

der Sichtweite entspricht, ist auch während der Fahrt zulässig. Um eine Ablenkung des Kandidaten zu vermeiden, ist dabei jedoch auf eine weiterführende Erklärung zu verzichten.

5.2.8 Verkehrszeichen, Lichtsignale, Bodenmarkierungen

5.2.8.1 Verkehrszeichen

Verkehrszeichen, die für den Kandidaten von Bedeutung sind, hat der Kandidat zu erkennen, richtig zu beurteilen und sein Fahrverhalten auf deren Inhalt einzustellen. Es ist darauf zu achten, dass keine Anweisungen an den Kandidaten gegeben werden, die einem aufgestellten Verkehrszeichen entgegenstehen (siehe Kapitel (5.1.10.)).

5.2.8.2 Verkehrslichtsignalanlagen

Der Kandidat hat Verkehrslichtsignalen zu beachten. Der Fahrprüfer hat bei der Beurteilung des Fahrverhaltens des Kandidaten zu bedenken, ob dem Kandidaten eindeutig erkennbar war, wie oft die Verkehrslichtsignalanlage bereits grün geblinkt hat. Eine Klärung eines Einfahrens bei „Gelb“ kann im nachfolgenden Gespräch erfolgen. Der Kandidat hat beim Einfahren in eine Kreuzung abzuschätzen, ob ein Überqueren der Kreuzung möglich ist oder ob ein Rückstau in den Kreuzungsbereich zu erwarten ist. In diesem Fall ist auch bei „Grün“ vor der Kreuzung anzuhalten. Es muss bei der Beurteilung des Fahrverhaltens des Kandidaten jedoch berücksichtigt werden, ob ein Rückstau im Kreuzungsbereich eindeutig zu erwarten ist oder ob dieser unerwartet eingetreten ist. In letzterem Fall ist das Einfahren in die Kreuzung nicht negativ auszulegen.

Gleiches gilt für eine durch Armzeichen geregelte Kreuzung. Der Kandidat hat auch die Hilfszeichen eines Straßenaufsichtsorgans richtig zu befolgen. Bei der Beurteilung des Fahrverhaltens des Kandidaten ist darauf Rücksicht zu nehmen, ob das Hilfszeichen für den Kandidaten eindeutig erkennbar war. Begeht der Kandidat durch ein nicht eindeutiges Armzeichen einen Fehler, so ist ihm dieser nicht anzurechnen.

5.2.8.3 Bodenmarkierungen

Der Kandidat hat vorhandene Bodenmarkierungen zu erkennen und sein Verhalten entsprechend darauf einzustellen.

Sperrlinien dürfen nicht überfahren werden. Sollte jedoch das Überfahren einer Sperrlinie oder das Befahren einer Sperrfläche aus Sicht der Flüssigkeit des Verkehrs erforderlich sein, beispielsweise weil der Fahrstreifen durch ein defektes Fahrzeug verstellt ist, ist dieses Fahrverhalten des Kandidaten zulässig, wenn dadurch kein anderer Verkehrsteilnehmer behindert oder gar gefährdet wird. Der Kandidat hat sich so zu verhalten, wie sich ein „reflektierter Verkehrsteilnehmer“ in dieser Situation verhält. Falls der Kandidat Hemmungen hat weiterzufahren, kann der Fahrprüfer ihm einen kurzen Hinweis geben; dies ist nicht als Eingriff zu werten und auch nicht zu bemängeln.

Falls sich der Kandidat entgegen der Bodenmarkierung eingeordnet hat, so hat er dieser Bodenmarkierung zu folgen, dies auch bei anderslautender Prüferanweisung (z. B. „Biegen Sie links ein.“, der Kandidat hat sich auf dem Geradeaus-Fahrstreifen ein

geordnet). Bei der Prüfung ist bei den Anweisungen und deren Befolgung durch den Kandidaten auf schlecht erkennbare Bodenmarkierungen, sei es zufolge Abnutzung der Markierung oder witterungsbedingt (Schnee, Splitt), Bedacht zu nehmen. In einem solchen Fall sollte der Fahrprüfer zusätzliche Hinweise geben.

5.2.9 Fahrtrichtungsanzeiger, Warneinrichtungen

5.2.9.1 Betätigung des Fahrtrichtungsanzeigers

Der Kandidat muss ohne Hilfe des Fahrprüfers oder des Fahrlehrers/der Begleitperson entscheiden, ob und wann die Anzeige durch den „Blinker“ erforderlich ist. Der Kandidat hat den „Blinker“ so rechtzeitig zu betätigen, dass seine Absicht anderen Verkehrsteilnehmern erkennbar ist und sie ihr Verhalten darauf einstellen können. Einen Fehler stellt dabei falsches Betätigen dar sowie zu frühes, zu spätes oder kein Betätigen des „Blinkers“. Ebenso ein verspätetes Ausschalten.

5.2.9.2 Verhalten gegenüber Signalen anderer Verkehrsteilnehmer

Der Kandidat hat sich auf Blinksignale eines anderen Verkehrsteilnehmers rechtzeitig und folgerichtig einzustellen. Er hat nach dem Gesichtspunkt des „partnerschaftlichen Verhaltens“ einem anderen Verkehrsteilnehmer einen Spurwechsel zu ermöglichen (oder einem Linienbus das ungehinderte Abfahren von der Haltestelle zu ermöglichen, vgl. (5.2.4.)).

Zu beurteilen ist, ob der Kandidat einen angezeigten Fahrstreifenwechsel erkennt und sich partnerschaftlich richtig verhält. Bei einer Verringerung von Fahrstreifen ist auf das Einhalten des „Reißverschluss-Systems“ zu achten. Lässt der Kandidat generell allen anderen Verkehrsteilnehmern die Vorfahrt, kann dies zu gefährlichen Situationen führen und ist als Fehler zu beurteilen.

Ein Hupsignal eines anderen Verkehrsteilnehmers sollte zu keinem Erschrecken und zu keiner Panikreaktion des Kandidaten führen. Sollte der Kandidat sich verkehrsbehindernd verhalten haben und dies zu einer Reaktion eines dadurch behinderten Fahrzeuglenkers geführt haben, kann der Fahrprüfer den Kandidaten beruhigen und ihn dadurch unterstützen. Der Fahrprüfer hat lediglich das verkehrsbehindernde Verhalten des Kandidaten bei der Beurteilung seines Fahrverhaltens zu berücksichtigen.

5.2.9.3 Abgabe von Warnzeichen

Falls es die Verkehrssituation erfordert, hat der Kandidat Warnsignale mit der Hupe, der Lichthupe (der optischen Warneinrichtung) oder der Alarmblinkanlage zu geben. Er hat dabei das Erfordernis abzuschätzen und die für die jeweilige Situation richtige Warneinrichtung zu verwenden.

5.2.10 Bremsen, Anhalten

In der Fahrschul Ausbildung hat der Kandidat gelernt im normalen Verkehr degressiv zu bremsen. Im Zuge der Prüfungsfahrt ist zu beurteilen, ob der Kandidat ein notwendiges Verringern der Geschwindigkeit rechtzeitig erkennt und die Geschwindigkeit sodann in erforderlichem Ausmaß reduziert. Der Kandidat hat nicht zu früh abzubremsen, sodass eine Verkehrsbehinderung entsteht; er darf aber keinesfalls mit zu hoher Geschwindigkeit an andere Verkehrsteilnehmer heranfahren und sodann stark abbremsen. Der Kandidat hat beim Bremsen auch den Fahrbahnzustand (Nässe, Rollsplitt etc.) zu berücksichtigen und auf andere Verkehrsteilnehmer zu achten.

6 Teil D. Besprechung von erlebten Situationen

6.1 Durchführung

Es soll an geeigneter Stelle angehalten werden (am günstigsten wird die Besprechung erlebter Situationen am Ende der Prüfungsfahrt durchgeführt) und der Kandidat sodann über die im Rahmen der Prüfungsfahrt unmittelbar vorher erlebten Verkehrssituationen befragt werden, um das Verständnis des Kandidaten für Zusammenhänge von Verkehrsabläufen zu beurteilen. Es soll daher eine in die Themengebiete des Prüfungsprotokolls einordbare Verkehrssituation besprochen werden, um die Verkehrssinnbildung des Kandidaten zu hinterfragen. Dabei ist es naheliegend, eine Situation zu wählen, in der der Kandidat einen Fahrfehler begangen hat. Der Kandidat kann dann erklären, wodurch dieser Fehler zustande gekommen ist. Die Besprechung kann, ja soll dazu genutzt werden, auch positives Verhalten des Kandidaten anzusprechen.

6.2 Inhalte

6.2.1 Inhalte gemäß Prüfungsprotokoll

Im Prüfungsprotokoll sind folgende Situationen für die Besprechung mit dem Kandidaten angegeben:

- Wahl der Fahrgeschwindigkeit
- Wahl der Fahrspur
- Wahl von Tiefen- und Seitenabstand
- Fahren auf Autobahnen und Autostraßen (nicht bei Klasse F)
- Überholen, Überholtwerden
- Gefahrenstellen erkennen, Partnerkunde
- Defensiv-Taktik, Öko-Fahrstil
- Anlauf-Ablauf erkennen
- Vorrangsituationen
- Sonstiges

Das gewählte Thema ist anzuhaken.

6.2.2 Unterbrechung der Prüfungsfahrt

Bei Zweifel an einer ausreichenden Verkehrssinnbildung des Kandidaten ist an geeigneter Stelle anzuhalten und während der Prüfungsfahrt mit dem Kandidaten eine unmittelbar vorher erlebte Situation aus dem Bereich „Gefahrenlehre“ zu besprechen und die richtigen Verhaltensketten zu hinterfragen. Für die Hinterfragung des Verkehrssinns kann der Kandidat, was zu empfehlen ist, auch am Ende der Prüfungsfahrt befragt werden. Die Unterbrechung der Prüfungsfahrt darf höchstens 5 Minuten betragen und ist nicht auf die vorgeschriebene Dauer der Prüfungsfahrt anzurechnen.

6.3 Beurteilung

Der Kandidat hat somit die Möglichkeit, ein während der Prüfungsfahrt aufgetretenes zweifelhaftes bzw. fragwürdiges Fahrverhalten zu erklären bzw. zu begründen. Ist er im Gespräch nicht in der Lage, die Zweifel des Prüfers zu beseitigen, so ist der Fahrfehler anzurechnen. Dieser Prüfungsteil darf keinesfalls zu einer zusätzlichen mündlichen Prüfung werden. Das Wissen über das richtige Verhalten allein genügt nicht, vielmehr ist bei der praktischen Prüfung das richtige Verhalten zu demonstrieren. Sollte sich der Kandidat falsch verhalten haben, sind eine Erklärung und das Wissen über das richtige Verhalten allein nicht ausreichend, den Fehler als solchen nachzusehen. Dies ist nur möglich, wenn der Kandidat eine überzeugende Erklärung für sein Verhalten hat.

Deshalb sollen hier nicht „Zusatzpunkte“ vergeben werden, sondern dieser Punkt ist so zu verstehen, dass vermeintliche Fehler nicht als Fehler gewertet werden, sofern eine plausible, berücksichtigungswürdige Erklärung dafür gegeben wird. Wenn für Personen, die die deutsche Sprache nicht oder nicht ausreichend beherrschen kein entsprechender Dolmetscher zur Verfügung steht, so kann auf den Teil D. der Prüfung verzichtet werden. Damit besteht für sie allerdings keine Möglichkeit, einen begangenen Fahrfehler durch Hinterfragen des Fahrprüfers mündlich zu erläutern.

7 Abwicklung der Prüfung

7.1 Beginn der Prüfung

Es ist Aufgabe des Fahrprüfers, bei der Prüfung eine angenehme Atmosphäre zu schaffen. Gerade die erste Begegnung zwischen Fahrprüfer und Kandidaten ist für den weiteren Prüfungsverlauf prägend. Auch wenn der Fahrprüfer davon ausgehen kann, dass der Kandidat ihn als solchen bereits wahrgenommen hat, soll sich der Fahrprüfer dem Kandidaten unter Nennung seines Namens vorstellen und ihn begrüßen. Gleiches gilt für eine etwaige private Begleitperson. Damit der Kandidat den vorhandenen Prüfungsstress besser bewältigen kann, ist das Schaffen eines Vertrauensverhältnisses zwischen Fahrprüfer und Kandidaten anzustreben. Bei dieser Gelegenheit wird sogleich die Identität des Kandidaten anhand eines amtlichen Lichtbildausweises überprüft. Kann die Identität des Kandidaten nicht eindeutig festgestellt werden, ist die Prüfung als „nicht angetreten“ anzusehen.

In den Fällen, in welchen eine Privatperson (kein Fahrlehrer) den Kandidaten begleitet, muss der Fahrprüfer kontrollieren, ob diese Person einen gültigen Führerschein und somit eine Lenkberechtigung der betreffenden Klasse besitzt. Weiters ist anhand des Übungs- oder Ausbildungsfahrtenbescheides (der nicht mehr gültig sein muss!) zu kontrollieren, ob die begleitende Person auch tatsächlich im Bescheid als Begleiter genannt ist (siehe dazu Kapitel 2.2.1.).

Die gängigsten amtlichen Lichtbildausweise sind: Reisepass, Personalausweis, Identitätsausweis, Waffenpass, amtlicher Dienstaussweis, Führerschein. Will ein Kandidat seine Identität anhand von Karten für Asylwerber, Asylberechtigte und subsidiär Schutzberechtigte nachweisen, ist auf die §§ 50ff. des Asylgesetzes Bedacht zu nehmen (Achtung, nicht jede Karte dient dem Nachweis der Identität!). Sollte im Zuge einer Überprüfung durch eine Behörde, z.B. durch das BMI (Kriminaltechnik) ein amtlicher Lichtbildausweis des Herkunftsstaates einbehalten worden sein, so ist – sofern behördlich nichts dagegenspricht – eine von der Führerscheinbehörde beglaubigte Kopie des Ausweises ausreichend.

Nicht ausreichend sind Schülersausweise etc.

Sind die Vorgaben für die Codes gem. FSG-DV § 2 Abs. 3 und 4 nicht erfüllt, ist die Prüfung als „nicht angetreten“ zu betrachten. Ausgenommen davon ist der Code 01.01 (Brille), wenn ersatzweise Kontaktlinsen vom Kandidaten getragen werden. In einem solchen Fall kann die Prüfung abgenommen werden.

Ein Dolmetscher (der nicht gerichtlich beeidigt sein muss) oder Sprachhelfer, als solcher kann auch ein Fahrlehrer herangezogen werden, der von einem Kandidaten mangels ausreichender Kenntnisse der deutschen Sprache zur praktischen Fahrprüfung mitgebracht wird, darf an der Prüfung teilnehmen. Es besteht jedoch keine Verpflichtung, einen Dolmetscher oder Sprachhelfer zu engagieren. Verständigungsschwierigkeiten gehen dann allerdings zu Lasten des Kandidaten. Bei Verdacht auf nicht exakt vorgenommene Übersetzungen hat der Prüfer die angebotene Hilfestellung zu beenden. Gleiches gilt in einem solchen Fall für einen Dolmetscher.

Die Prüfung erfolgt in der Reihenfolge der Teile des Prüfungsprotokolls A. - B. - C. - D., sie beginnt somit mit den Überprüfungen am Fahrzeug am Prüfplatz. Auf den Teil A. folgt der Teil B. „Übungen im verkehrsfreien Raum“. Zwecks einer effizienten Abwicklung der Fahrprüfung ist es jedoch zulässig, den Teil B. vor dem Teil A. abzunehmen. Der Kandidat soll langsam herangeführt werden, zunächst durch die Übungen möglichst auf einem ihm bekannten Gelände. Er soll dadurch an Sicherheit gewinnen.

Der Fahrprüfer soll sich am Beginn der Fahrprüfung vergewissern, ob der Kandidat über den Ablauf der Prüfung Bescheid weiß und falls nicht, ihn kurz über den Ablauf der Prüfung informieren.

Spätestens vor Beginn des Prüfungsteils C. hat der Fahrprüfer den Kandidaten darauf hinzuweisen, dass außer den Streckenansagen nur eine eingeschränkte Kommunikation geführt wird.

Eine private Begleitperson ist vom Fahrprüfer darüber aufzuklären, dass keine Hilfestellungen erlaubt sind. Anweisungen (u. a. auch Aufforderungen zu einer Nebenhandlung, bspw. Einschalten der Heizung) und Hilfestellungen während der Fahrt sind nur durch den Fahrprüfer zulässig und nicht etwa durch versteckte Hinweise bei der Ansage der Prüfstrecke durch den Fahrlehrer. Sofern solche unerlaubten Hilfen dennoch vorkommen, sind sie vom Fahrprüfer umgehend zu unterbinden (beachte zudem Kapitel 9.3.2.1.).

Vor Beginn des Teils C. der Prüfung „Fahren im Verkehr“ wird dem Kandidaten erklärt, in welcher Form während der Fahrt Anweisungen gegeben werden. Bei dieser Gelegenheit, also vor der Fahrt auf Straßen mit öffentlichem Verkehr, wird empfohlen sicherzustellen, dass eine allenfalls aktivierte Kindersicherung deaktiviert wird.

7.2 Erfordernis eines Prüfungsprotokolls

7.2.1 Zweck des Prüfungsprotokolls

Der Fahrprüfer (Sachverständige) hat ein Gutachten darüber zu erstellen, ob der Kandidat die fachliche Befähigung besitzt, ein Fahrzeug sicher allein im Verkehr zu bewegen. Gem. § 6 Abs. 8 FSG-PV hat der Fahrprüfer seine Eindrücke vom Verhalten des Kandidaten nachvollziehbar im Prüfungsprotokoll festzuhalten.

Um ein Gutachten erstellen zu können, ist vorerst ein Befund aufzunehmen. Hierzu wird das Prüfungsprotokoll verwendet. In diesem Prüfungsprotokoll hält der Fahrprüfer seine Eindrücke vom Fahrverhalten des Kandidaten während der gesamten Dauer der Prüfung nachvollziehbar fest. Erst durch die Bewertung - „bestanden“ oder „nicht bestanden“ - wird aus dem Prüfungsprotokoll das Gutachten.

Bedingt durch die Prüfungsdauer kann sich der Fahrprüfer nicht alle für das Ergebnis relevanten Details der Prüfungsfahrt über einen längeren Zeitraum merken. Er muss daher, um am Ende der Fahrt sein Gutachten nachvollziehbar abschließen zu können, Aufzeichnungen über die jeweilige Prüfungsfahrt machen.

Das Prüfungsprotokoll ist somit die unabdingbare Grundlage für den Fahrprüfer zur Ergebnisfindung. Etwaige zusätzliche Notizen sind zulässig, müssen aber ins Prüfungsprotokoll übertragen werden. Es wird jedoch ausdrücklich empfohlen, die Eintragungen ohne Hilfsaufzeichnungen gleich direkt ins Protokoll vorzunehmen.

7.2.2 Aushändigen des Prüfungsprotokolls

Der Kandidat hat ein Recht darauf zu erfahren, wie das Gutachten über seine Prüfung aussieht (siehe dazu auch (9.2.2.)). Daher ist dem Kandidaten nach der Prüfung zumindest im Falle des Nichtbestehens der praktischen Prüfung eine Durchschrift des Prüfungsprotokolls zu übergeben. Über Wunsch des Kandidaten muss das Gutachten auch bei einem positiven Ergebnis ausgehändigt werden (empfohlen wird, dies ungebeten zu tun).

7.3 Ausfüllen des Prüfungsprotokolls

7.3.1 Vertrautheit mit dem Prüfungsprotokoll

Der Fahrprüfer muss mit den einzelnen Punkten des Prüfungsprotokolls so vertraut sein, dass er die einzelnen Spalten oder Zeilen nicht suchen muss, sondern während der Prüfungsfahrt im Fahrzeug weiß, wo er welchen Fehler zu vermerken hat.

Die Kenntnis des Fahrprüfers über die Aufteilung und Inhalte des Prüfungsprotokolls muss soweit gegeben sein, dass er die aufgetretenen Fehler rasch zuordnen und in die dafür vorgesehene Rubrik eintragen kann. Eine Hilfe beim Ausfüllen des Prüfungsprotokolls stellt eine feste Unterlage mit Klemme dar.

7.3.2 Kopf des Prüfungsprotokolls

Der Kopf des Prüfungsprotokolls ist unabhängig vom Ergebnis der Prüfung immer vollständig auszufüllen.

Die Fahrzeit (Teil C. „Fahren im Verkehr“) ist vierstellig anzugeben (z. B. 09:15 bis 09:40). Die Prüfstrecke ist durch Schlagwörter anzugeben. Dabei können Abkürzungen verwendet werden, wie „FS“ für Fahrschule, Bezeichnungen einer Straße („B1“, „B19“, „L 140“) oder Angabe von Ortschaften.

7.4 Mängelkatalog

7.4.1 Grundsätzliches

Für die Durchführung einer bundesweit nach einheitlichen Prinzipien ablaufenden praktischen Prüfung ist es notwendig, dass die Bewertung von dabei auftretenden Fehlern nach möglichst gleichen Voraussetzungen erfolgt. Im Anhang ist daher ein Katalog jener Fehler angegeben, die bei den Überprüfungen am Fahrzeug, bei den Übungen im verkehrsfreien Raum sowie beim Fahren im Verkehr auftreten können. Der Mängelkatalog soll daher Richtlinien zur Beurteilung von (Fahr-)Fehlern des Kandidaten, die bei der Prüfung festgestellt worden sind, enthalten. Die hier aufgelisteten Fehler sind beispielhaft zu sehen. Es ist nicht möglich, alle denkbaren Fehler anzuführen, zu katalogisieren und zu kategorisieren. Damit bleibt dem Sachverständigen genug Freiraum zur Beurteilung. Dieser Mängelkatalog soll somit eine Entscheidungshilfe darstellen. Der Fahrprüfer muss mit den Grundsätzen des Mängelkatalogs vertraut sein und dessen Inhalte kennen.

7.4.2 Teil C. Fahren im Verkehr

Beim Teil C. „Fahren im Verkehr“ sind im Protokoll Spalten für leichte, mittlere und schwere Fehler vorgesehen. Die Einordnung in „L“, „M“ und „S“ („Leichter Fehler“, „Mittlerer Fehler“ und „Schwerer Fehler“) im Mängelkatalog ist beispielhaft und immer unter Berücksichtigung der konkreten Verkehrssituation und aller sonstigen Umstände zu sehen.

Dabei zählt nicht der Einzelfehler, sondern ein Kalkül für die Fehleranfälligkeit, außer es ist dezidiert im Mängelkatalog (durch **Mehrfachwertung möglich**) anders geregelt. Derartige Punkte sind im Protokoll durch eine graue Hinterlegung besonders hervorgehoben.

Es muss letztlich dem Fahrprüfer überlassen bleiben, aufgetretene Fahrfehler selbst zu beurteilen; er hat seine Erfahrung sowie die Kenntnisse aus der Prüferaus- und -weiterbildung für die Bewertung einzubringen. Daher sind bei einer Reihe von Fehlern im Mängelkatalog auch zwei Einordnungen (z. B. (M), (S)) angeführt. Es ist dann aus der Verkehrssituation heraus zu entscheiden, wie der Fehler zu bewerten ist. Die Beurteilungskriterien nach Kapitel (5.2.) sind dabei heranzuziehen.

7.5 Abschließen des Prüfungsprotokolls

7.5.1 Abschließende Beurteilung

Die abschließende Beurteilung der Prüfung anhand des Prüfungsprotokolls ist - mit Ausnahme eines vorherigen Abbruchs- erst nach Absolvierung des Teils D. vorzunehmen und kann daher erst nach Beendigung aller Prüfungsteile erfolgen.

Erst dann kann auch der Kopf des Prüfungsprotokolls durch den Sachverständigen fertig ausgefüllt werden. Die Aufzeichnung der Prüfstrecke erfolgt zweckmäßiger Weise kontinuierlich und ist am Ende der Prüfung abzuschließen. Die Dauer der Fahrzeit wird mit deren Beginn und deren Ende eingetragen.

7.5.2 Raum für Bemerkungen

Hier hat der Fahrprüfer Platz, seine Beweggründe für die von ihm vorgenommene Bewertung einzutragen. Er soll diesen Raum fallbezogen (insbesondere bei einem negativen Prüfungsausgang) und auf das Wesentliche konzentriert, nützen.

Ein erfolgter Prüfungsabbruch ist unter Angabe des Grundes zu vermerken. Ein Abbruch der Prüfung wegen eines berechtigten Eingriffs ist gemeinsam mit dem Grund für den Eingriff anzuführen. Die Eintragungen müssen lesbar sein, sodass das Gutachten nachvollziehbar bleibt.

8 Abwicklung der Prüfung der weiteren Klassen

Die Kapitel (3.) bis (7.) behandeln die praktische Fahrprüfung für die Klasse B. Diese Aussagen treffen grundsätzlich auch auf alle anderen Klassen zu. Es ist dabei jedoch immer auf die Besonderheiten der jeweiligen Klasse bzw. des Prüfungsfahrzeuges einzugehen. Bei den folgenden Ausführungen zu den einzelnen Klassen sind daher nur Ergänzungen bzw. klassenspezifische Änderungen zu den einzelnen Kapiteln berücksichtigt.

8.1 Klassen A1, A2, A

Die Lenker der Klassen A1, A2, und A sind in den Unfallzahlen in besonders hohem Ausmaß vertreten. Es soll daher bei der Prüfung in besonders strengem Maß festgestellt werden, wie sich der Lenker im Verkehr bewegt und wie er mit den Eigenheiten seines Fahrzeuges vertraut ist. Bei Prüfungen der Klasse A1, A2 und A muss ein Fahrzeug verwendet werden, welches unter die jeweils gleichnamige Klasse fällt.

§ 106 Abs. 7 KFG schreibt für den Lenker eines Kraftrades den bestimmungsgemäßen Gebrauch eines Sturzhelmes (geeigneter Helm mit Prüfplakette, vorschriftsmäßig geschlossener Kinnriemen, geschlossenes Visier, ...) vor. Davon abgesehen ist beim Lenken eines Motorrades eine dafür geeignete Kleidung (festes Schuhwerk, Motorradhandschuhe, feste Jacke mit langen Ärmeln und feste, lange Hose) zu tragen. Behebt der Kandidat, nachdem er auf einen derartigen Mangel hingewiesen wurde, diesen, so ist der Mangel unter Fortsetzung der Prüfung im „Raum für Bemerkungen“ des Teils A. des Prüfungsprotokolls zu vermerken und im Gesamtkalkül dieses Teils entsprechend zu berücksichtigen, wobei jedoch auf die Deckelung mit einem schweren Fehler bzw. dessen Äquivalent (9.1.2.) zu achten ist. Wird der Mangel durch das Anlegen einer adäquaten Kleidung bzw. durch einen sodann bestimmungsgemäßen Gebrauch der Ausrüstung hingegen nicht behoben, ist die Abnahme der Prüfung abzulehnen. Die Ablehnung der Prüfungsabnahme gilt dann als „nicht angetreten“. (Gleiches gilt, wenn behördlich auferlegte Behelfe nicht verwendet werden, siehe dazu (9.3.2.3.)).

8.1.1 Überprüfungen am Fahrzeug

Im Fahrschulbereich wird eine große Typenvielfalt von Motorrädern bei der Ausbildung und damit auch bei der Prüfung eingesetzt. Die Motorräder unterscheiden sich in vielen Bauteilen und Bedienungseinrichtungen. Es sind daher die im Anhang 1 angeführten Inhalte entsprechend dem Motorradtyp, mit der der Kandidat zur Prüfung antritt, zu behandeln. Die geforderten Überprüfungen am Fahrzeug sind der Bauart des Motorrades anzupassen.

8.1.2 Übungen im verkehrsfreien Raum

Bei diesen Übungen soll der Kandidat zeigen, dass er mit dem Motorrad vertraut ist und es auch in höheren Geschwindigkeitsbereichen sicher bewegen kann.

Es sind alle Übungen gemäß dem Prüfungsprotokoll A1/A2/A, gegebenenfalls mit drei Versuchen, durchzuführen, ausgenommen es liegt bereits eine Gefährdung der persönlichen Sicherheit vor.

Für jene Übungen, bei denen eine Geschwindigkeitsmessung vorgeschrieben ist, ist ein Geschwindigkeitsmessgerät zu verwenden, welches über eine leicht ablesbare Anzeige verfügt und geeignet sein muss, die Geschwindigkeit im relevanten Bereich verlässlich zu erfassen. Das Gerät muss kalibriert und den Angaben des Herstellers entsprechend gewartet sein

Die Bedienungsanleitung und Anforderungen des Herstellers des V-Messgerätes sind einzuhalten. Es ist der am Gerät angezeigte Wert ohne Berücksichtigung einer Toleranz für die Bewertung der Übungen heranzuziehen

8.1.3 Fahren im Verkehr

Eine gleichzeitige Prüfung zweier Kandidaten ist keinesfalls zulässig!

Zwischen dem Prüfer und dem Kandidaten muss eine ständige Funkverbindung bestehen, über die der Fahrprüfer dem Kandidaten während der Prüfungsfahrt die jeweils zu fahrende Strecke ansagt. Der Kandidat soll zeigen, dass er imstande ist, seine Fahrlinie selbst zu wählen und sich gegenüber den Partnern im Verkehr richtig zu verhalten. Bei Möglichkeit soll die Prüfungsfahrt einen Überholvorgang beinhalten (siehe Anhang 1 Teil C.). Bis zur Durchführung des Überholvorganges fährt der Kandidat hinter dem mit dem Prüfer besetzten Fahrzeug, danach vor diesem Fahrzeug. Der Ausfall der Funkverbindung während der Fahrt ist kein Grund die Fahrprüfung abubrechen. Diesfalls ist die Prüfung mit geeigneten Ersatzmaßnahmen (vorab besprochenes Fahrziel etc.) fortzuführen, sofern die Fortsetzung der Prüfung nicht aus Gründen des Einzelfalles unzumutbar oder unmöglich ist. Ein Start der Fahrprüfung ohne Funkverbindung ist jedoch nicht zulässig (ausgenommen bei gehörlosen Kandidaten).

8.2 Klassen C1, C

Für die Klassen C1 und C sind die gleichen Übungen im verkehrsfreien Raum sowie der gleiche Mängelkatalog vorgesehen. Es ist jedoch bei der Bewertung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen des Kandidaten vom Prüfer auf die Art des Fahrzeuges, die Abmessungen, die Gewichte und die individuell erforderliche Fahrweise einzugehen. Dazu sind entsprechende Kenntnisse und vor allem Erfahrungen des Prüfers im Umgang mit den unterschiedlichen Fahrzeugen erforderlich.

8.2.1 Überprüfungen am Fahrzeug

Hier ist auf die Bauart und die Eigenheiten des Prüfungsfahrzeuges einzugehen. Deshalb wird im Anhang auf die verschiedenen Bauarten von Fahrzeugen, vor allem in Bezug auf die Betriebsbremsanlage, hingewiesen. Es sind immer nur jene Kontrollen vorzuführen, die der Bauart des Prüfungsfahrzeuges entsprechen. Der Kandidat soll zeigen können, wie das Führerhaus gekippt werden kann, ohne dies tatsächlich bewerkstelligen zu müssen. Das Öffnen der Wartungsklappe ist zumutbar.

Von einem Kandidaten der Klasse C1/C ist im Vergleich zu einem Kandidaten der Klasse B wesentlich mehr Verständnis hinsichtlich der technischen Sicherheitsbelange seines Fahrzeuges und der Überprüfungen am Fahrzeug zu erwarten, was bedingt, dass die Themengebiete ausführlicher hinterfragt werden. Es ist dabei auf die Sicherung der Ladung, unter anderem durch geschlossene Verschlüsse und Verriegelung der Bordwände zu achten.

Die Kenntnis der Bedienung des EU-Kontrollgerätes ist ein wesentlicher Bestandteil der Prüfung.

8.2.2 Übungen im verkehrsfreien Raum

Die im Anhang angegebenen Abmessungen sind einzuhalten. Bei LKW ab einer Gesamtlänge von 9 Metern sind die Abmessungen der Klasse D zu verwenden. Das Abstecken nur mit Stangen oder Leitkegel könnte unübersichtlich werden. Zur Verdeutlichung sollten Bänder, Ketten oder Ähnliches mitverwendet werden. Die Übungen sind nicht zwingend in der angegebenen Reihenfolge durchzuführen, jede Übung ist aber unter Einhaltung der vorgesehenen Rahmenbedingungen zu absolvieren. Zum Beispiel ist auf die Einhaltung der engen Bogenradien bei der Übung „Rückwärts in Garage“ zu achten. Beim Heranfahren an die Rampen soll nicht mit einem Maßband gearbeitet werden. Sinn der Übung ist, dass der Kandidat zeigt, dass er so an eine Laderampe heranfahren kann, dass sein Fahrzeug dort gut entladen werden kann.

8.2.3 Fahren im Verkehr

Es ist hier bei der Beurteilung besonders auf die Eigenheiten des Prüfungsfahrzeuges, seine Abmessungen und Gewichte einzugehen. Im Hinblick auf die Abmessungen des Prüfungsfahrzeuges ist auf die Wahl der richtigen Fahrlinie zu achten. Es muss dabei mitunter auch ein zweiter Fahrstreifen mitbenützt werden, wobei vom Prüfer zu bedenken ist, dass im Ortsgebiet Bodenmarkierungen nach der Bodenmarkierungsverordnung nicht immer den Anforderungen eines LKWs entsprechen. Besonders beim Einbiegen ist durch den Kandidaten das Ausscheren seines Fahrzeuges richtig abzuschätzen. Der Kandidat muss zeigen, wie er sich aufgrund der Abmessungen seines Fahrzeuges bei Einbiegemanövern zu verhalten hat und von wo aus er das Einbiegemanöver einleitet. Es sind die notwendigen Spiegel zu verwenden.

Auf jeden Fall ist während der Fahrt auch die „dritte Bremse“ (Motorstaubremsen, Retarder, Wirbelstrombremse, ...) zu benutzen.

In Wohngebieten sind unzumutbare Belastungen der Anrainer zufolge oftmaligen Befahrens gleicher Wegstrecken zu vermeiden.

Als vertiefendes Beurteilungskriterium zu Kapitel (5.2.) ist hier im Besonderen ein umweltfreundliches und sparsames Fahren unter Berücksichtigung der Motordrehzahl, der Gangwahl und einer vorausschauenden Fahrweise heranzuziehen.

8.3 Klasse C95 (Grundqualifikation)

Bei der Ausbildung und bei der Prüfung werden die verschiedensten Typen von Lastkraftwagen verwendet. Daher ist bei der Bewertung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen des Kandidaten vom Prüfer auf die Art des Fahrzeuges, die Abmessungen, die Gewichte und die individuell erforderliche Fahrweise einzugehen. Dazu sind entsprechende Kenntnisse und vor allem Erfahrungen des Prüfers im Umgang mit den unterschiedlichen Fahrzeugen erforderlich.

Die im Prüfungsprotokoll angeführten Themengebiete sind Gegenstand der Prüfung. Bei den einzelnen Themengebieten ist allerdings stets auf das konkrete Prüfungsfahrzeug sowie die aktuelle Situation vor Ort einzugehen.

Die Prüfungsinhalte sind zu bewerten, und zwar nach den im Anhang angeführten Beurteilungskriterien.

8.3.1 Vor der Fahrt

Der Kandidat erkennt und versteht die Notwendigkeit der uneingeschränkten Fahrtauglichkeit (keine Beeinträchtigungen durch Alkohol, Drogenkonsum oder Krankheit). Der Kandidat weiß Bescheid über die für das Lenken eines LKWs im Güterbeförderungsgewerbe notwendigen Ausrüstungsgegenstände und weiß, wo sich diese im Fahrzeug befinden. Er kennt die relevanten Vorschriften, sohin auch die Sozialvorschriften für den Straßenverkehr (Lenk- und Ruhezeiten).

Routenkenntnisse

Der Kandidat muss im Stande sein, den eigenen Standort auf einer (Straßen-)Karte zu zeigen und eine schwerverkehrsgerechte Route zum Zielort zu finden.

Der Kandidat hat das hierfür erforderliche Kartenmaterial beizubringen. Außerdem muss der Kandidat in der Lage sein, ein im Fahrzeug vorhandenes Navigationsgerät zu bedienen und dessen Anweisungen zielgerichtet zu folgen.

Begleitpapiere

Der Kandidat hat sich über sämtliche lenk- und personenbezogene Begleitpapiere in Kenntnis zu setzen. Dabei soll er wissen, welche Begleitpapiere er mitführen muss und wie diese zu lesen sind.

Ladungssicherung

Der Kandidat muss in der Lage sein, festzustellen, ob die Ladung korrekt gesichert ist. Folglich muss er kontrollieren, ob am Fahrzeug eine Ladung vorhanden ist und zutreffendenfalls, ob diese ordentlich gesichert ist. Ferner muss er sich vergewissern und erläutern können, ob sowohl das Fahrzeug selbst als auch die vorhandenen Ladungssicherungsmittel geeignet sind, um den gestellten Fahrauftrag erfüllen zu können. Im Übrigen muss er über die Maximalbeladung des Fahrzeuges informiert sein.

Bedienung des Kontrollgerätes

Der Kandidat muss das Kontrollgerät bedienen können, egal ob es sich um ein analoges oder ein digitales Kontrollgerät handelt. Beim analogen Kontrollgerät muss er unter anderem wissen, welches Schaublatt auszuwählen ist, wie dieses auszufüllen ist, wie man seine Aktivitäten (z. B. die tägliche Ruhezeit) richtig nachträgt, wie man sich bei einem Fahrzeugwechsel verhalten muss, was die Aufschriebe (über Geschwindigkeit, Zeitgruppe und Wegstrecke) bedeuten, wie der Zeitgruppenschalter richtig bedient wird und wie man sich bei Aufleuchten der Funktionskontrolllampen zu verhalten hat.

Demgegenüber muss der Kandidat beim digitalen Kontrollgerät beispielsweise wissen, wie man die Fahrerkarte richtig einsteckt, wie man seine Aktivitäten nachträgt, wie man sich während der Fahrt bzw. beim Stillstand des Fahrzeuges Übersicht über die Lenk- und Ruhezeiten verschaffen kann, wie man spezielle Aktivitäten (z. B. Ruhezeiten, Bereitschaftszeiten, sonstige Arbeiten) einstellt, wie man die Uhrzeit richtig einstellt, was die Begriffe „OUT Beginn“ bzw. „OUT Ende“ bedeuten, wie man die Funktion „Fähre/Zug“ einstellt, wie man Tagesausdrucke von der Fahrerkarte bzw. dem Massenspeicher anfertigen kann und wie man die Papierrolle austauscht.

Assistenzsysteme

Der Kandidat muss über die im Fahrzeug installierten Systeme Bescheid wissen und diese bedienen können.

Kontrolle der GO-Box

Der Kandidat muss sich vergewissern, ob die GO-Box funktionsfähig ist und die dem Fahrzeug entsprechende Achskategorie eingestellt ist.

8.3.2 Während der Fahrt

Vorausschauendes Fahren

Der Kandidat hat vorausschauend zu fahren, sodass sowohl das Beschleunigungs- wie auch das Verzögerungsverhalten dem Verkehrsfluss entspricht (verkehrsangepasstes Fahren).

Fahrzeug- und ladungsschonendes Fahren

Der Kandidat fährt dann fahrzeug- und ladungsschonend, wenn es ihm gelingt, abruptes oder nicht erforderliches Bremsen, ruckartiges Anfahren und ruckartiges Lenken zu vermeiden.

Ökonomisches Fahren

Der Kandidat muss in der Lage sein, möglichst umweltschonend und treibstoffsparend zu fahren.

Abstellen des Fahrzeuges zum sicheren Be- und Entladen

Der Kandidat fährt die Ladezone bzw. die Lademöglichkeit an ohne Personen zu gefährden (umsichtig, Wahl der entsprechenden Geschwindigkeit). Er wählt den richtigen Haltepunkt, sodass das Be- und Entladen des Lkws gefahrlos möglich ist (z.B. ist darauf zu achten, dass sich die Ladeklappe öffnen lässt). Weiters ist der Lkw möglichst verkehrsgünstig abzustellen. Sofern eine Laderampe vorhanden ist, darf der Lkw nicht weiter als 50 cm davon entfernt abgestellt werden.

8.3.3 Nach der Fahrt

Wagenumsicht

Der Kandidat geht um den Lkw herum und kontrolliert diesen sowie eine etwaige Ladung.

Abstellen des Fahrzeuges

Der Kandidat schließt das Schaublatt ab (bei analogem Kontrollgerät) bzw. macht einen Tagesausdruck (bei digitalem Kontrollgerät) und entnimmt eine etwaige Fahrerkarte, sichert das Fahrzeug gegen Wegrollen (z.B. durch sachgemäßes Verwenden eines Unterlegkeiles) und sperrt es ab.

8.4 Klassen D1, D

Bei der Ausbildung und bei der Prüfung werden die verschiedensten Typen von Omnibussen verwendet. Daher ist bei der Bewertung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen des Kandidaten vom Prüfer auf die Art des Fahrzeuges, die Abmessungen, die Gewichte und die individuell erforderliche Fahrweise einzugehen. Dazu sind entsprechende Kenntnisse und vor allem Erfahrungen des Prüfers im Umgang mit den unterschiedlichen Fahrzeugen erforderlich.

8.4.1 Überprüfungen am Fahrzeug

Die am Prüfungsprotokoll angeführten Themengebiete sind einzuhalten. Bei der Formulierung von Fragen ist immer auf das konkrete Prüfungsfahrzeug einzugehen. Bei den Überprüfungen am Fahrzeug ist zu beachten, dass beim Bus viele der zu prüfenden Teile gänzlich verbaut sind und damit nur mehr von unten zugänglich sind. Dies hängt stark vom Typ des Fahrzeuges ab. Es sind daher nur die ohne Zerlegungsarbeiten möglichen Überprüfungen durchzuführen. Die Öffnung von Wartungsklappen oder der Motorabdeckung ist jedoch bei fast allen Bussen ohne größeren Aufwand möglich und kann daher verlangt werden.

Wichtig ist die Kenntnis über die Sicherheitseinrichtungen des Prüfungsfahrzeuges, die Notöffnung der Fahrgasttüren, die Notausstiege (Dach!), die Feuerlöscher, die Erste-Hilfe-Ausrüstung etc. Die Kenntnis der Bedienung des EU-Kontrollgerätes ist ein wesentlicher Bestandteil der Prüfung.

8.4.2 Übungen im verkehrsfreien Raum

Die im Anhang angegebenen Abmessungen sind einzuhalten. Das Abstecken nur mit Stangen oder Leitkegel könnte unübersichtlich werden. Zur Verdeutlichung sollten Bänder, Ketten oder Ähnliches mitverwendet werden.

Das „Rückwärts seitliche Heranfahren an eine Rampe“ entspricht hier einem Heranfahren an einen Bordstein zum Aussteigen der Fahrgäste. Daher kann bei den Klassen D1/D der „Bordstein“ durch den vorderen oder hinteren Überhang des Fahrzeuges überragt werden; der „Bordstein“ darf jedoch nicht überfahren werden. Sinn der Übung ist, dass der Kandidat zeigt, dass er so an einen Bordstein („Rampe“) heranfahren kann, dass die Fahrgäste dort sicher aussteigen können. Die Übung „Rückwärts an Rampe“ soll die Fähigkeit des Kandidaten zeigen, das hintere Ende des Busses abzuschätzen. Diese Anforderung ist beim platzsparenden Abstellen des Busses erforderlich. Beim Heranfahren an die Rampen soll nicht mit einem Maßband gearbeitet werden.

Die Übungen sind nicht zwingend in der angegebenen Reihenfolge durchzuführen, jede Übung ist aber unter Einhaltung der vorgesehenen Rahmenbedingungen zu absolvieren. Zum Beispiel ist auf die Einhaltung der engen Bogenradien bei der Übung „Rückwärts in Garage“ zu achten

8.4.3 Fahren im Verkehr

Es ist hier bei der Beurteilung besonders auf die Eigenheiten des Prüfungsfahrzeuges, seine Abmessungen und Gewichte einzugehen. Im Hinblick auf die Abmessungen des Prüfungsfahrzeuges ist auf die Wahl der richtigen Fahrlinie zu achten. Es muss dabei mitunter auch ein zweiter Fahrstreifen mitbenutzt werden, wobei vom Prüfer zu bedenken ist, dass im Ortsgebiet Bodenmarkierungen nach der Bodenmarkierungsverordnung nicht immer den Anforderungen eines Omnibusses entsprechen. Besonders beim Einbiegen ist durch den Kandidaten das Ausscheren seines Fahrzeuges richtig abzuschätzen. Der Kandidat muss zeigen, wie er sich aufgrund der Abmessungen seines Fahrzeuges bei Einbiegemanövern zu verhalten hat und von wo aus er das Einbiegemanöver einleitet. Es sind die notwendigen Spiegel zu verwenden.

Auf jeden Fall ist während der Fahrt auch die „dritte Bremse“ (Motorstaubremsen, Retarder, Wirbelstrombremse, ...) zu benutzen.

In Wohngebieten sind unzumutbare Belastungen der Anrainer zufolge oftmaligen Befahrens gleicher Wegstrecken zu vermeiden. Hingegen sind verstärkt Verkehrsräume, in denen sich ein Buslenker mit seinem Bus überwiegend bewegt, wie z. B. Bahnhofsgelände, Busbahnhöfe oder von Linienbussen befahrene Strecken in die Prüfungsfahrt einzubinden.

Als vertiefendes Beurteilungskriterium zu Kapitel (5.2.) ist hier im Besonderen ein umweltfreundliches und sparsames Fahren unter Berücksichtigung der Motordrehzahl, der Gangwahl und einer vorausschauenden Fahrweise heranzuziehen. Ein wichtiges Beurteilungskriterium ist die Berücksichtigung des Komforts der Passagiere durch entsprechend dosiertes Beschleunigen, ruhiges Fahren und gleichmäßiges Bremsen.

8.5 Klasse D95 (Grundqualifikation)

Bei der Ausbildung und bei der Prüfung werden die verschiedensten Typen von Omnibussen verwendet. Daher ist bei der Bewertung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen des Kandidaten vom Prüfer auf die Art des Fahrzeuges, die Abmessungen, die Gewichte und die individuell erforderliche Fahrweise einzugehen. Dazu sind entsprechende Kenntnisse und vor allem Erfahrungen des Prüfers im Umgang mit den unterschiedlichen Fahrzeugen erforderlich.

Die im Prüfungsprotokoll angeführten Themengebiete sind Gegenstand der Prüfung. Bei den einzelnen Themengebieten ist allerdings stets auf das konkrete Prüfungsfahrzeug sowie die aktuelle Situation vor Ort einzugehen. Wichtig sind jedenfalls die Kenntnisse über die Sicherheitseinrichtungen des Prüfungsfahrzeuges, die Notöffnung der Fahrgasttüren, die Notausstiege (Dach!), die Feuerlöscher, die Erste-Hilfe-Ausrüstung usw.

Die Prüfungsinhalte sind zu bewerten, und zwar nach den im Anhang angeführten Beurteilungskriterien. Da sich die Anforderungen an die Prüfungskandidaten unterscheiden, und zwar je nachdem, ob der Kandidat anhand eines Fallbeispiels aus dem

Gelegenheits- oder aus dem Linienverkehr geprüft wird, wird im Folgenden sowie im Anhang auf diese Unterschiede eingegangen.

8.5.1 Vor der Fahrt

Der Kandidat erkennt und versteht die Notwendigkeit der uneingeschränkten Fahrtauglichkeit (keine Beeinträchtigungen durch Alkohol, Drogenkonsum oder Krankheit). Der Kandidat weiß Bescheid über die für das Lenken eines Busses im Personenbeförderungsgewerbe notwendigen Ausrüstungsgegenstände und weiß, wo sich diese im Fahrzeug befinden. Gleiches gilt für die Zulassungsbescheinigung und etwaige Beförderungsbedingungen; er kennt die relevanten Vorschriften, sohin auch die Sozialvorschriften für den Straßenverkehr (Lenk- und Ruhezeiten).

Routenkenntnisse

Der Kandidat muss im Stande sein, den eigenen Standort auf einer (Straßen-)Karte zu zeigen und eine schwerverkehrsgerechte Route zum Zielort zu finden.

Der Kandidat hat das hierfür erforderliche Kartenmaterial beizubringen. Außerdem muss der Kandidat in der Lage sein, ein im Fahrzeug vorhandenes Navigationsgerät zu bedienen und dessen Anweisungen zielgerichtet zu folgen.

Begleitpapiere

Der Kandidat hat sich über sämtliche lenk- und personenbezogene Begleitpapiere in Kenntnis zu setzen. Dabei soll er wissen, welche Begleitpapiere er mitführen muss und wie diese zu lesen sind.

Hinweis auf Sicherheitseinrichtungen

Der Fahrer muss die Sicherheitseinrichtungen (z. B. Gurte, Notausstiege, Feuerlöscher, Nottüren) zeigen und erklären können.

Ladungssicherung

Der Kandidat muss über Kenntnisse verfügen, wie eine Ladung im Bus (inklusive Handgepäck, Kinderwagen) bzw. am Bus (Ski-Koffer, etc.) richtig zu sichern ist. Ferner muss er über die Maximalbeladung des Fahrzeuges informiert sein.

Bedienung des Kontrollgerätes

Der Kandidat muss das Kontrollgerät bedienen können, egal ob es sich um ein analoges oder ein digitales Kontrollgerät handelt. Beim analogen Kontrollgerät muss er unter anderem wissen, welches Schaublatt auszuwählen ist, wie dieses auszufüllen ist, wie man seine Aktivitäten (z. B. die tägliche Ruhezeit) richtig nachträgt, wie man sich bei einem Fahrzeugwechsel verhalten muss, was die Aufschriebe (über Geschwindigkeit, Zeitgruppe und Wegstrecke) bedeuten, wie der Zeitgruppenschalter richtig bedient wird und wie man sich beim Aufleuchten der Funktionskontrolllampen zu verhalten hat.

Demgegenüber muss der Kandidat beim digitalen Kontrollgerät beispielsweise wissen, wie man die Fahrerkarte richtig einsteckt, wie man seine Aktivitäten nachträgt, wie man sich während der Fahrt bzw. beim Stillstand des Fahrzeuges Übersicht über die Lenk- und Ruhezeiten verschaffen kann, wie man spezielle Aktivitäten (z.B. Ruhezeiten, Bereitschaftszeiten, sonstige Arbeiten) einstellt, wie man die Uhrzeit richtig einstellt, was die Begriffe „OUT Beginn“ bzw. „OUT Ende“ bedeuten, wie man die Funktion „Fähre/ Zug“ einstellt, wie man Tagesausdrucke von der Fahrerkarte bzw. dem Massenspeicher anfertigen kann und wie man die Papierrolle austauscht.

Assistenzsysteme

Der Kandidat muss über die im Fahrzeug installierten Systeme Bescheid wissen und diese bedienen können.

Kontrolle der GO-Box

Der Kandidat muss sich vergewissern, ob die GO-Box funktionsfähig ist und ob die dem Fahrzeug entsprechende Achskategorie eingestellt ist.

8.5.2 Während der Fahrt

Alle bei der Prüfungsfahrt mitfahrenden Personen sind vom Kandidaten als Fahrgäste zu behandeln von denen auch fehlerhaftes Verhalten simuliert werden kann.

Vorausschauendes und fahrgastgerechtes (ruck- und stoßloses) Fahren

Der Kandidat hat vorausschauend zu fahren, sodass die Fahrt für die Fahrgäste möglichst angenehm empfunden wird. Dabei ist vor allem darauf zu achten, dass ruck- und stoßloses Fahren gewährleistet wird.

Ökonomisches Fahren

Der Kandidat muss in der Lage sein, möglichst umweltschonend und treibstoffsparend zu fahren.

Innenraumbewachung

Der Kandidat soll während der gesamten Fahrt regelmäßig den Innenraum des Omnibusses beobachten damit er frühzeitig erkennt, ob z.B. Taschen im Innenraum falsch platziert sind oder Personen im Bus stehen und/oder gehen.

Zufahren zur Haltestelle bzw. zum Halteplatz

Der Kandidat fährt die Haltestelle an, ohne Personen zu gefährden (umsichtig, Wahl der entsprechenden Geschwindigkeit). Er wählt den richtigen Haltepunkt, sodass ein gefahrloses Ein- bzw. Aussteigen möglich ist (Türbereiche werden nicht durch Bäume, Schneehaufen, Verkehrszeichen und dergleichen blockiert).

Das Fahrzeug wird möglichst rucklos angehalten, da Fahrgäste gerade kurz vor Erreichen der Haltestelle ihren Platz verlassen und sich nicht ausreichend festhalten könnten. Bei Gehsteigkanten ist der Bus parallel dazu mit einem möglichst geringen Seitenabstand abzustellen, wobei keine wartenden Personen gefährdet werden dürfen. Im Gelegenheitsverkehr wählt der Kandidat einen Halteplatz, an dem die Fahrgäste gefahrlos (z. B. auf einen Gehsteig bzw. auf der dem Verkehr abgewandten Seite) aussteigen können.

Haltestellenaufenthalt (Linienverkehr)

Der Fahrgastwechsel ist zügig auszuführen. Dabei sind die am Fahrzeug angebrachten technischen Hilfsmittel zu verwenden.

Ein- und Aussteigen der Fahrgäste (Gelegenheitsverkehr)

Der Kandidat hat einen für den Fahrgastein- und -ausstieg geeigneten Halteplatz anzufahren. Dabei hat er Fahrgästen eventuell Hilfestellung zu leisten.

Benutzung der Einstieghilfen

Der Kandidat weiß, wie er zu einer Haltestelle zufährt, um die Einstieghilfen (z. B. Kneeling-System oder Klapprampe) verwenden zu können und fährt im Praxisbeispiel eine bestimmte Örtlichkeit entsprechend an. Er kann die Einstieghilfen bedienen und erkundigt sich bei einer hilfebedürftigen Person nach dem Ausstiegsort, um dort passend zufahren zu können.

Haltestellen- bzw. Halteplatzausfahrt

Der Kandidat beobachtet den Innenraum vor der Abfahrt, um ein Stürzen von Fahrgästen beim Anfahren zu vermeiden. Er kennt die Bevorzugung von Linienbussen beim Abfahren von einer Haltestelle (§ 26a Abs. 2 StVO) und wendet den „Mehrfachsicherungsblick“ an.

8.5.3 Nach der Fahrt

Wagenum sicht

Der Kandidat geht durch den Omnibus und sammelt verlorene Gegenstände ein. Er weiß, wo er diese abzugeben hat. Er kontrolliert das Fahrzeug auf Sauberkeit und eventuelle Beschädigungen, indem er um dieses herumgeht.

Abstellen des Fahrzeuges

Der Kandidat schließt das Schaublatt ab (bei analogem Kontrollgerät) bzw. macht einen Tagesausdruck (bei digitalem Kontrollgerät) und entnimmt eine etwaige Fahrerkarte, sichert das Fahrzeug gegen Wegrollen (z. B. durch sachgemäßes Verwenden eines Unterlegkeiles) und sperrt es ab.

8.6 Klasse BE

Die Prüfung darf nur auf einer Fahrzeugkombination abgenommen werden, für die eine Lenkberechtigung der Klasse „BE“ erforderlich ist.

8.6.1 Überprüfungen am Fahrzeug

Im Anhang sind alle Klassen _E entsprechend dem Prüfungsprotokoll zusammengefasst. Es ist auf die Eigenheit des Prüfungsfahrzeuges/der Fahrzeugkombination einzugehen.

Anhänger zur Klasse B sind meistens Zentralachsanhänger und haben eine Auflaufbremse. Die Übertragung der Bremskraft kann mechanisch oder hydraulisch erfolgen; demgemäß sind die Überprüfungen am Fahrzeug abzufragen.

In jedem Fall ist das An- und Abschließen des Anhängers durchzuführen, wobei das Abschließen auch nach dem Teil C. zulässig ist. Beim Abschließen ist das Fahrzeug abzusichern. Es sind dabei Feststellbremse, Unterlegkeil/e etc., zu verwenden. Vor dem Anschließen ist auf die Zulässigkeit der Kombination, die richtige Verteilung der Ladung (Stützlast) und auf die Kenntnisse des Kandidaten, die Ladung ausreichend zu sichern, zu achten.

Vor dem Anschließen steht das Zugfahrzeug neben dem Anhänger oder mindestens eine Fahrzeugbreite versetzt zum Anhänger.

Es ist mit dem Fahrzeug an den Anhänger heranzufahren und nicht umgekehrt, dabei kann im Fall einer Kugelkopfkupplung die Hilfe eines Einweisers in Anspruch genommen werden.

Beim Bewegen des Fahrzeuges sind die Türen und Klappen geschlossen zu halten. Nach dem Anschließen ist die sichere Verbindung der Deichsel zu kontrollieren (Abreißsicherung, Kontrollstift) sowie selbständig die Bremsanschlüsse (falls vorhanden) und die elektrische Anlage und das Funktionieren der Leuchten zu überprüfen. Ausschließlich zur Überprüfung der Leuchten kann sich der Kandidat eines Helfers bedienen. Die Feststellbremse darf erst nach dem Schließen der Anhängerkupplung gelöst werden. Sie darf ausnahmsweise kurz gelöst werden, wenn sich der Kandidat überzeugt, dass der Anhänger durch Unterlegkeil/e gegen Abrollen gesichert ist, um ein Einrasten der Kugelkopfkupplung zu ermöglichen.

8.6.2 Übungen im verkehrsfreien Raum

Bei diesen Übungen soll der Kandidat zeigen, wie er zu lenken hat, um bestimmte Richtungsänderungen des Anhängers beim Rückwärtsfahren zu erzielen. Deshalb sind für diese Klasse auch drei Übungen im Rückwärtsfahren vorgesehen.

Die im Anhang angegebenen Abmessungen der Abstände sollen nicht mit einem Maßband kontrolliert werden. Es genügt, wenn sie vom Prüfer entsprechend geschätzt werden. Die Verwendung eines Einweisers bei der Durchführung der Übungen ist nicht zulässig, der Kandidat muss die Übungen allein absolvieren. Es sind dabei die Spiegel zu benützen.

8.6.3 Fahren im Verkehr

Hier sind die allgemeinen Grundsätze des Fahrens im Verkehr (Kapitel (5.1.)) sowie der Mängelkatalog für die Klasse B anzuwenden. Dabei sind jedoch die geänderten Abmessungen der Fahrzeugkombination zu berücksichtigen. Hier gilt das Gleiche wie für die Prüfung mit Fahrzeugen mit größeren Abmessungen. Besonders ist auf die Beobachtung der Fahrspur des Anhängers in besonderen Situationen, wie zum Beispiel beim Befahren von Kurven, beim engen Einbiegen nach rechts, während des Überholens oder beim Wiedereinordnen nach Überholvorgängen zu achten. Dadurch kann erkannt werden, ob dem Kandidaten die geänderten Abmessungen der Fahrzeugkombination bewusst sind.

8.7 Klassen C1E, CE, D1E, DE

8.7.1 Überprüfungen am Fahrzeug

Im Anhang sind alle Klassen _E entsprechend dem Prüfungsprotokoll zusammengefasst. Es ist auch hier auf die Eigenheit des Prüfungsfahrzeuges/der Fahrzeugkombination einzugehen; demgemäß sind die Überprüfungen am Fahrzeug abzufragen.

In jedem Fall ist das An- und Abschließen des Anhängers durchzuführen, wobei das Abschließen auch nach dem Teil C. zulässig ist.

Beim Abschließen ist das Fahrzeug abzusichern. Es sind dabei Feststellbremse, Unterlegkeil/e etc., zu verwenden. Vor dem Anschließen ist auf die Zulässigkeit der Kombination, die richtige Verteilung der Ladung (wenn vorhanden) und auf die Kenntnisse des Kandidaten, die Ladung ausreichend zu sichern, zu achten. Vor dem Anschließen steht das Zugfahrzeug neben dem Anhänger oder mindestens eine Fahrzeugbreite versetzt zum Anhänger.

Das Heranfahen an den Anhänger erfolgt ohne Einweiser (Ausnahme: Kugelkopfkupplung), die Verwendung von Kamerasystemen ist jedoch ausnahmslos zulässig. Der Kandidat darf aussteigen und Richtung und Entfernung überprüfen.

Nach dem Anschließen ist die sichere Verbindung zwischen Zugfahrzeug und Anhänger zu kontrollieren (Kontrollstift) sowie selbständig die Bremsanschlüsse und die elektrische Anlage und das Funktionieren der Leuchten zu überprüfen. Ausschließlich zur Überprüfung der Leuchten kann sich der Kandidat eines Helfers bedienen.

8.7.2 Übungen im verkehrsfreien Raum

Bei diesen Übungen soll der Kandidat zeigen, wie er zu lenken hat, um bestimmte Richtungsänderungen des Anhängers beim Rückwärtsfahren zu erzielen. Deshalb sind für diese Klassen auch drei Teilübungen im Rückwärtsfahren vorgesehen.

Die im Anhang angegebenen Abmessungen der Abstände sollen nicht mit einem Maßband kontrolliert werden. Es genügt, wenn sie vom Prüfer entsprechend geschätzt werden. Die Verwendung eines Einweisers bei Durchführung der Übungen ist nicht zulässig, der Kandidat muss die Übungen allein absolvieren. Es sind dabei die Spiegel

zu benützen. Trotz der speziellen Situation bei den Übungen im verkehrsfreien Raum soll der Kandidat bei den Übungen, die mit einem Rückwärtsfahren einhergehen, einen Sicherungsposten einrichten, um ein verkehrsadäquates Verhalten zu zeigen und dadurch den nicht einsehbaren Bereich hinter der Fahrzeugkombination abzusichern. Dieser Sicherungsposten darf nur für ein gefahrloses Zurückschieben - ohne den Kandidaten einzuweisen - sorgen und in keinerlei Weise die Prüfung beeinflussen.

8.7.3 Fahren im Verkehr

Hier sind die allgemeinen Grundsätze des Fahrens im Verkehr (Kapitel (5.1.)) sowie der Mängelkatalog für die Klasse des Zugfahrzeuges anzuwenden. Dabei sind jedoch die geänderten Abmessungen der Fahrzeugkombination zu berücksichtigen. Insbesondere ist darauf zu schauen, ob der Kandidat eine entsprechend seiner Fahrzeugkombination andere Fahrlinie wählt als vergleichsweise nur mit dem Zugfahrzeug.

Besonders ist auf die Beobachtung der Fahrspur des Anhängers in besonderen Situationen, wie zum Beispiel beim Befahren von Kurven, beim engen Einbiegen nach rechts, während des Überholens oder beim Wiedereinordnen nach Überholvorgängen zu achten. Dadurch kann erkannt werden, ob dem Kandidaten die geänderten Abmessungen der Fahrzeugkombination bewusst sind

8.8 Klasse F

Bei der Klasse F handelt es sich um eine nationale österreichische Klasse, die nicht von der Richtlinie 2006/126/EG erfasst ist. Es sind somit rein nationale Bestimmungen anzuwenden. Für die Klasse F ist das entsprechende Protokoll zu verwenden.

Zur Prüfung sind eine zugelassene Zugmaschine (Bauartgeschwindigkeit mindestens 30 km/h) und ein zugelassener, gebremster Anhänger (Gesamtmasse mindestens 1000 kg) zu verwenden.

Bei der Fahrprüfung der Klasse F ist vom Fahrprüfer festzustellen, ob der Kandidat imstande ist, ein unter die Klasse F fallendes Fahrzeug sicher auf Straßen mit öffentlichem Verkehr zu lenken.

8.8.1 Überprüfungen am Fahrzeug

Die im Anhang angegebenen Überprüfungen sind entsprechend der Bauart des Prüfungsfahrzeuges/des Gespanns auszuwählen und zu bewerten. Dabei ist auf die Sicherheit auf der Straße einzugehen und nicht auf die Bedienung im Arbeitsbereich außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen.

8.8.2 Übungen im verkehrsfreien Raum

Die im Anhang angegebenen Abmessungen sind einzuhalten. Das Abstecken nur mit Stangen oder Leitkegel könnte unübersichtlich werden. Zur Verdeutlichung sollten Bänder, Ketten oder Ähnliches mitverwendet werden. Die Übungen sind in der angegebenen

Reihenfolge durchzuführen. Dabei wird unterschieden, ob der Kandidat mit einem Zentralachs- bzw. Starrdeichselanhänger oder mit einem Anhängewagen zur Prüfung antritt. Die Verwendung eines Einweisers bei Durchführung der Übungen ist nicht zulässig, der Kandidat muss die Übungen allein absolvieren.

Das Heranfahren an den Anhänger erfolgt ohne Einweiser. Der Kandidat darf aussteigen und Richtung und Entfernung überprüfen. Nach dem Ankuppeln ist die sichere Verbindung zwischen Zugfahrzeug und Anhänger zu kontrollieren (Kontrollstift) sowie selbständig die Bremsanschlüsse sowie die elektrische Anlage und das Funktionieren der Leuchten zu überprüfen. Ausschließlich zur Überprüfung der Leuchten kann sich der Kandidat eines Helfers bedienen.

8.8.3 Fahren im Verkehr

Es gibt grundsätzlich zwei Möglichkeiten den Teil C. einer F-Prüfung abzunehmen:

1. Alleinfahrt des Kandidaten, wobei der Prüfer in einem Begleitfahrzeug über Funk mit ihm verbunden ist oder
2. der Prüfer – und dies ist zu bevorzugen – nimmt auf einem hierfür geeigneten Sitz neben dem Kandidaten im/auf dem Fahrzeug Platz.

Der Kandidat soll zeigen, dass er imstande ist, seine Fahrlinie selbst zu wählen und sich gegenüber den Partnern im Verkehr richtig zu verhalten. Dies kann durch Ansagen einer Prüfstrecke bzw. Angabe eines Fahrtzieles oder durch Anweisungen über Funk erreicht werden.

Der Teil C. „Fahren im Verkehr“ wird mit dem Anhänger durchgeführt. Es ist bei der Beurteilung besonders auf die Eigenheiten des Prüfungsfahrzeuges, seine Abmessungen und Gewichte sowie insbesondere auf die erlaubte Fahrgeschwindigkeit des Fahrzeuges einzugehen. Die zulässige Geschwindigkeit des Prüfungsgespannes soll tunlichst erreicht werden.

Im Hinblick auf die Abmessungen des Prüfungsfahrzeuges ist auf die Wahl der richtigen Fahrlinie zu achten. Es muss dabei mitunter auch ein zweiter Fahrstreifen mitbenutzt werden, wobei vom Prüfer zu bedenken ist, dass im Ortsgebiet Bodenmarkierungen nach der Bodenmarkierungsverordnung nicht immer den Anforderungen eines Fahrzeuges der Klasse F samt Anhänger entsprechen. Besonders beim Einbiegen ist durch den Kandidaten das Ausscheren seines Fahrzeuges richtig abzuschätzen.

Der Kandidat muss zeigen, wie er sich aufgrund der Abmessungen, der möglichen Beschleunigung und der Geschwindigkeit seiner Fahrzeugkombination zu verhalten hat und von wo aus er das Einbiegemanöver einleitet. Speziell das Verhalten gegenüber den schnelleren Fahrzeugen ist vom Prüfer zu beurteilen. Es sind die notwendigen Spiegel zu verwenden.

9 Prüfungsergebnis

9.1 Bewertung

9.1.1 Generelle Richtlinie

Der Fahrprüfer hat ein Gesamturteil („bestanden“/„nicht bestanden“) über die Kenntnisse und Fahrfertigkeiten des Kandidaten auf Grund der einzelnen Bewertungen zu vergeben. Hinsichtlich der Fahrfertigkeiten wird auf die Richtlinie 2006/126/EG, Anhang II, verwiesen: „Der Prüfer muss sich während der gesamten Fahrprüfung sicher fühlen.“

Der Kandidat muss während der gesamten Prüfungsfahrt zeigen, dass er selbstständig das Fahrzeug auch in schwierigen Verkehrslagen verkehrsgerecht und sicher lenken und seine Fahrweise dem jeweiligen Verkehrsgeschehen anpassen kann. Er soll weiters zeigen, dass er seine Kenntnisse über die für das Lenken eines Kraftfahrzeuges geltenden Vorschriften anzuwenden versteht und mit den Gefahren des Straßenverkehrs und den zu ihrer Vermeidung erforderlichen Verhaltensweisen vertraut ist.

9.1.2 Bewertung der Fehler

Teil A. Überprüfungen am Fahrzeug

Auf dem Prüfungsprotokoll werden neben dem ausgewählten Themengebiet das Ergebnis in Form eines „ü“ (richtige Antwort), „L“ (richtige Antwort erst nach Hilfestellung) oder „M“ (falsche Antwort) angemerkt. Jedes Themengebiet ist für sich gesehen zu bewerten. Themengebiete, die nicht bewertet werden, wurden nicht überprüft. Bei der Bewertung ist - abgesehen vom Fall eines Prüfungsabbruches - zu beachten, dass der gesamte Teil A. mit maximal einem schweren Fehler (bzw. dessen Äquivalent) bewertet wird.

Teil B. Übungen im verkehrsfreien Raum

Die einzelnen Übungen sind durch ein „ü“ (Übung richtig durchgeführt), „L“ (Übung mit leichtem Fehler ausgeführt) oder „M“ (Übung falsch durchgeführt bzw. äußerst langsam durchgeführt bzw. Stangen, Leitkegel oder dergleichen bzw. fiktive Abgrenzungen berührt) zu bewerten. Das Ergebnis ist entsprechend zu dokumentieren. Das Ausbessern von leichten Fehlern im Zuge einer Wiederholung ist möglich. Mittlere und schwere Fehler können nicht verbessert werden. Eine Wiederholung verschafft dem Kandidaten demnach keinen Vorteil.

Im Falle, dass eine oder zwei Stangen, Leitkegel oder dergleichen angefahren (somit mehr als berührt) bzw. fiktive Abgrenzungen überfahren werden, ist der Teil B. mit „S“ („fiktive Kollision“) zu bewerten; die Fahrprüfung ist fortzusetzen. Bei einer realen Kollision mit einem anderen Objekt oder einer Person ist die Prüfung abzubrechen und mit „nicht bestanden“ zu beurteilen. Bei übermäßigem Zeitaufwand des Teils B. wird dieser abgebrochen und sodann mit „S“ bewertet.

Bei der Bewertung ist - abgesehen vom Fall eines Prüfungsabbruches- zu beachten, dass der gesamte Teil B. mit maximal einem schweren Fehler (bzw. dessen Äquivalent) bewertet wird.

Wenn bei der Durchführung der Übungen drei oder mehr Stangen, Leitkegel oder dergleichen angefahren (somit mehr als berührt) bzw. fiktive Abgrenzungen überfahren werden, kann angenommen werden, dass sich der Kandidat im Verkehr nicht mit der erforderlichen Sicherheit bewegen wird. Dies gilt auch, wenn die Durchführung einer Übung abgelehnt wird, darauf bestanden wird, die Übungen nur in Begleitung absolvieren zu wollen oder wenn die Inbetriebnahme des Prüfungsfahrzeuges nicht selbstständig durch den Kandidaten erfolgt. In solchen Fällen ist die Prüfung abzubrechen und mit „nicht bestanden“ zu beurteilen.

Teil C. Fahren im Verkehr

Die während der Fahrt auftretenden Fehler sind in die jeweils dafür vorgesehene Rubrik auf dem Prüfungsprotokoll einzutragen und als leicht (L), mittel (M) oder schwer (S) einzustufen. Der im Anhang enthaltene Mängelkatalog gibt hierfür eine Hilfestellung. In jeder Fehlerkategorie ist - ausgenommen *Mehrfachbewertung möglich* - jeweils nur eine Eintragung zulässig: „L“, „M“ oder „S“. Es ist Aufgabe des Fahrprüfers, aufgetretene Fahrfehler dahingehend einzustufen, ob es sich um Fehler handelt, die auch einem geübten Lenker hätten unterlaufen können oder ob Fahrfehler zu einer Behinderung eines anderen Verkehrsteilnehmers oder gar zu einer Gefährdung hätten führen können. Zu bedenken gilt, dass niemand über die Zeit einer gesamten Prüfungsdauer ein Fahrzeug ohne Fehler lenken kann!

Während der Fahrt sind dem Kandidaten keine Fehler vorzuhalten!

Hat ein Kandidat gleichartige Fehler in unterschiedlichen Situationen begangen, so ist dies im Protokoll in der entsprechenden Rubrik nur dann mehrfach anzumerken, wenn im Mängelkatalog die Formulierung *Mehrfachbewertung möglich* angegeben ist. Diese Mängelrubriken sind in den Prüfungsprotokollen eigens hervorgehoben.

Es ist nicht vorgesehen, dass Fehler, die unweigerlich aus der gleichen Situation resultieren, als zusätzliche Fehler vermerkt werden.

Beispiel: Wenn eine Kreuzung übersehen wird (3.27.), ist die daraus resultierende fehlende Geschwindigkeitsanpassung (3.28.) nicht als zusätzlicher Fehler zu werten (keine Doppelbewertung). Punkt (3.20.) kann zusätzlich zu anderen Fehlern herangezogen werden, sofern die Behinderung oder Gefährdung nicht ohnehin schon einen erschwerenden Umstand bei einer anderen Mängelkategorie darstellt.

Jede Handlung, die gem. § 4 Abs. 6 FSG eine Nachschulung zur Folge hat, führt jedenfalls zu einem negativen Prüfungsergebnis (S – nicht bestanden).

Zum Beispiel:

- Nichtanhaltens nach einem Verkehrsunfall – Fahrerflucht
- Fahren gegen die zulässige Fahrtrichtung (Einbahnstraße)
- Fahren entgegen der vorgesehenen Fahrtrichtung auf Autobahnen (Geisterfahrer)
- Überholen unter gefährlichen Umständen (Gefährdung, Behinderung, Geschwindigkeitsunterschied zu gering, gefahrloses Wiedereinordnen nicht möglich, auf und unmittelbar vor einem unregelmäßigem Schutzweg/einer Radfahrerüberfahrt)
- Nichtbeachten der Verkehrszeichen „Überholen verboten“, „Überholverbot für Lastkraftfahrzeuge“
- Verletzen des Vorrangs, wodurch ein Vorrangberechtigter zu unvermitteltem Bremsen oder Ablenken seines Fahrzeuges genötigt wird
- Nichtbeachten des Armzeichens „Halt“
- Nichtbeachten des Rotlichtes oder des gemeinsam mit dem roten Licht leuchtenden Gelblichtes
- Geschwindigkeitsüberschreitungen von mehr als 20 km/h im Ortsgebiet und mehr als 40 km/h auf Freilandstraßen (restriktivere Handhabung im Freilandgebiet, siehe unmittelbar danach bei (9.1.3.))

9.1.3 Ergebnis der Bewertung

Ein Kandidat besteht die Fahrprüfung nicht, wenn

- sein Gesamtfehlerkalkül (= sämtliche Fehler aus den Teilen A., B. und C.) mehr als zwei schwere Fehler (unter Berücksichtigung des Umrechnungsschlüssels) beträgt; dabei reicht bereits ein Überhang von einem „leichten Fehler“ aus
- ein Nachschulungsdelikt (§ 4 Abs. 6 FSG) begangen wird
- ein Abbruch wegen schwerer Gefährdung (siehe 9.3.) erfolgt
- ein Vormerkdelikt (§ 30a Abs. 2 FSG) begangen wird
- bei idealen Bedingungen grundlos langsam gefahren wird bzw. die erlaubte Höchstgeschwindigkeit um mehr als 20 km/h überschritten wird (siehe Mängelkatalog) sowie
- in Fällen, in denen dies im Fahrprüfungshandbuch an separater Stelle ausdrücklich angeführt wird.

Umrechnungsschlüssel für die Fehlerkategorien (Äquivalente)

- 3 leichte Fehler stellen 1 mittleren Fehler dar
- 3 mittlere Fehler stellen 1 schweren Fehler dar

Hinweis

Natürlich sind auch die im Teil A. bzw. B. der Fahrprüfung festgestellten Fehler – wie schon zuvor unter (9.1.3.) erwähnt – im Gesamtfehlerkalkül zu berücksichtigen. Dabei ist so vorzugehen, dass alle den jeweiligen Themengebieten zugeordneten Fehler in die korrespondierenden Gesamtkalküle der Teile A. und B. einzutragen sind (bei Teil B. bspw.: Verzögerung (L), Umkehren (L), Parklücke (M)). Dies ergibt im Gesamtkalkül Teil B.: 2x (L) + 1x (M)). Auf die Deckelung mit einem schweren Fehler (9.1.2.) ist sowohl beim Teil A. als auch beim Teil B. zu achten!

9.2 Prüfungsergebnis

9.2.1 Feststellung des Prüfungsergebnisses

Das Ergebnis der praktischen Prüfung kann erst am Ende der Prüfung festgelegt werden. Die praktische Prüfung ist unter Beachtung der bestehenden Vorgaben zu beenden, wenn der Kandidat alle vier Teile der Prüfung gemäß dem Prüfungsprotokoll absolviert hat oder wenn die Prüfung vorzeitig abgebrochen wurde. Der Prüfer gibt nach Beendigung der Prüfung entsprechend den Beurteilungskriterien ein Gesamturteil („bestanden“/„nicht bestanden“) über die vom Kandidaten bei der praktischen Fahrprüfung gezeigte Leistung ab.

9.2.2 Mitteilung des Prüfungsergebnisses

Der Fahrprüfer hat mit dem Kandidaten den Prüfungsablauf einschließlich Stärken und Schwächen schwerpunktmäßig und situationsgerecht zu besprechen sowie die Gründe für seine Entscheidung zu erläutern. Er soll erst am Ende des Gesprächs das Ergebnis der Prüfung verkünden (siehe im Übrigen (7.2.2.)).

Jenen Kandidaten, welche die deutsche Sprache nicht oder nicht ausreichend beherrschen, können die Erläuterungen des Fahrprüfers auch vom Fahrlehrer oder von einem Sprachhelfer, der kein Dolmetscher sein muss, übersetzt werden.

9.3 Vorzeitiger Abbruch der praktischen Prüfung

9.3.1 Generelle Richtlinie

Die praktische Fahrprüfung darf nur aus wichtigen Gründen vorzeitig abgebrochen werden. Der Fahrprüfer hat den Abbruchgrund sowohl dem Kandidaten als auch dem Fahrlehrer/der Begleitperson mitzuteilen. Auf dem Prüfungsprotokoll sind die aktuelle Uhrzeit und eine kurze Begründung einzutragen. Gem. § 6 Abs. 9 und 10 der Fahrprüfungsverordnung darf die praktische Prüfung aus folgenden Gründen vorzeitig abgebrochen werden:

1. Bei schwerer Gefährdung oder deren Verhinderung durch einen Eingriff (9.3.2.1.)
2. wenn sich die Gefährdung konkret ausgewirkt hat (Zusammenstoß)
3. wenn berechtigte Zweifel an der gesundheitlichen Eignung bestehen
4. wenn der Kandidat es verlangt.
5. Zusätzlich bei Prüfungen für die Klassen A1, A2 und A:

Wenn der Kandidat im verkehrsfreien Raum stürzt oder so schwere Fahrfehler begeht, dass seine persönliche Sicherheit beim Fahren im Verkehr gefährdet erscheinen muss.

Keinesfalls darf die Prüfung vorzeitig beendet werden nur weil der Kandidat bereits so viele Fahrfehler begangen hat, dass er die Prüfung nicht bestehen wird. Desgleichen liegt kein Abbruchgrund vor, wenn nach dem Mängelkatalog ein Fehler mit „S-nicht bestanden“ zu bewerten ist. Sofern keine anderen Umstände vorliegen, die einen Abbruch rechtfertigen, ist die Prüfung in allen Teilen abzunehmen.

§ 6 Abs. 10 FSG-PV

Zusätzlich ist die praktische Fahrprüfung abubrechen, wenn dem Kandidaten nicht zugemutet werden kann, die Fahrt wegen eines unvorhergesehenen Ereignisses, wie etwa unverschuldeter Unfall, Witterungseinflüsse oder Fahrzeugdefekt fortzusetzen.

Im Falle eines Prüfungsabbruchs gem. § 6 Abs. 10 kann der Kandidat bei der folgenden praktischen Prüfung verlangen, nur das Fahren im Verkehr zu wiederholen, falls die Überprüfungen am Fahrzeug und die Fahrübungen abgelegt wurden.

9.3.2 Abbruchgründe

9.3.2.1 Schwere Gefährdung

Vorzeitiger Prüfungsabbruch, wenn der Kandidat durch seine Verhaltensweise (Verletzung von grundlegenden Verkehrsregeln) andere Verkehrsteilnehmer auf schwere Weise gefährdet hat oder eine solche Situation nur durch das Eingreifen des neben dem Kandidaten Sitzenden verhindert werden konnte.

Dieser Abbruchgrund setzt ein derart krasses Fehlverhalten des Kandidaten voraus, dass eine schwere Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer entweder bereits verschuldet oder nur durch einen Fahrlehrer- oder Begleitereingriff verhindert werden konnte. Bei Ausbleiben einer Reaktion des Fahrlehrers oder der Begleitperson muss

es auch dem Fahrprüfer zugestanden werden, einer konkreten Gefahrensituation mit derselben Folge zu begegnen. Ein sicherheitsrelevanter Eingriff eines Assistenz- bzw. Unfallpräventionssystems (Notbremsassistent, Spurhalteassistent, Eingriff des ESP mit Aufleuchten der Kontrollleuchte, ...) ist einem Fahrlehrer-, Begleiter- oder Prüfereingriff gleichzuhalten. Dieser Abbruchgrund tritt jedenfalls auch dann ein, wenn der Kandidat ein Delikt gem. § 30a Abs. 2 FSG (Vormerkdelikte) begeht.

Zum Beispiel:

- Missachten des Alkoholverbotes
- Gefährdung von Fußgängern am Schutzweg
- Nichtbeachten des Verkehrszeichens „Halt“, wobei Lenker anderer Fahrzeuge zu unvermitteltem Bremsen oder Ablenken genötigt werden
- Nichtbeachten des Rotlichtes, wobei Lenker anderer Fahrzeuge zu unvermitteltem Bremsen oder Ablenken genötigt werden
- Befahren des Pannestreifens mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen und dadurch Behinderung von Einsatzfahrzeugen, Fahrzeugen des Straßendienstes, der Straßenaufsicht oder des Pannendienstes
- Befahren einer Rettungsgasse mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen
- Befahren einer Rettungsgasse mit einspurigen Kraftfahrzeugen und dadurch Behinderung von Einsatzfahrzeugen, Fahrzeugen des Straßendienstes, der Straßenaufsicht oder des Pannendienstes
- Nichtbeachten von Lichtzeichen, des Löffelrades oder von akustischen Signalen an Eisenbahnkreuzungen
- Missachten sich abwärts bewegender Schrankenbäume sowie Umfahren von geschlossenen Schranken bei Eisenbahnkreuzungen
- Vorhersehbares Anhalten auf Eisenbahnkreuzungen
- Sicherheitsabstand unter 0,4 Sekunden

Ein Fahrlehrer- oder Begleitereingriff, der nicht unmittelbar zur Verhinderung einer Gefährdung dient, reicht nicht aus, um den vorzeitigen Abbruch der Prüfungsfahrt zu rechtfertigen. So stellt zwar beispielsweise das Einschalten der Beleuchtung, der Belüftungsanlage etc. durch die neben dem Kandidaten sitzende Person einen Eingriff dar, dieser darf aber nicht ohne weiteres zum vorzeitigen Abbruch der Prüfungsfahrt führen.

Die Fahrprüfung kann aber dann abgebrochen werden, wenn der Kandidat ein Verhalten erkennen lässt, das mit dem jederzeitigen Eintritt einer erheblichen Gefährdung (bei Weiterfahrt Gefahr im Verzug) entweder anderer Verkehrsteilnehmer oder der Insassen des Prüfungsfahrzeuges gerechnet werden muss. Dies ist beispielsweise auch dann der Fall, wenn ein zweites, nachfolgendes Fahrschulfahrzeug bei einem durchzuführenden Fahrstreifenwechsel wiederholt Hilfestellung („Windschatten“) gibt, weil der Kandidat zur selbstständigen, gefahrlosen Ausführung nicht in der Lage ist.

9.3.2.2 Unfall

Bei einem Unfall während der Prüfungsfahrt ist vom Prüfer einzuschätzen, ob der Unfall durch ein Fehlverhalten des Kandidaten (mit)verschuldet wurde oder nicht. Wurde der Verkehrsunfall vom Kandidaten (mit)verschuldet, so ist die Prüfungsfahrt abzubrechen und mit „nicht bestanden“ zu bewerten.

Der Kandidat muss auf jede wahrnehmbare Berührung einer Person, eines Tieres oder einer Sache durch das Prüfungsfahrzeug reagieren. Erkennt der Kandidat dies nicht, ist der/die Fahrlehrer/Begleitperson zu ersuchen, die erforderlichen Maßnahmen einzuleiten.

9.3.2.3 Gesundheitliche Zweifel

Ablehnung einer Prüfungsabnahme

Der Fahrprüfer ist berechtigt die Abnahme der praktischen Prüfung abzulehnen, wenn der Kandidat körperlich nicht in der Lage ist, ein Kraftfahrzeug sicher zu lenken (z. B. behindernder Gipsverband).

Der Fahrprüfer hat die Abnahme der Prüfung auch dann abzulehnen, wenn die dem Kandidaten von der Behörde auferlegten Sehbehelfe, Sitzpolster etc. bei der Prüfungsfahrt nicht verwendet werden; ausgenommen davon ist der Code 01.01 (Brille), wenn ersatzweise Kontaktlinsen vom Kandidaten getragen werden. Dem Kandidaten ist zunächst die sofortige Verwendung der Behelfe aufzutragen. Sind derartige Behelfe nicht vorhanden, ist die Abhaltung der Prüfung abzulehnen. Die Ablehnung der Abnahme der Prüfung durch den Fahrprüfer gilt nicht als negative Entscheidung des Fahrprüfers, sondern als Nichtantritt („nicht angetreten“).

Vorzeitiger Prüfungsabbruch

Ergibt sich erst im Zuge der Prüfung der begründete Verdacht einer Beeinträchtigung des Kandidaten z. B. durch Alkohol, Medikamente, Suchtgifte etc., ist die Prüfung vorzeitig abzubrechen und der Grund hierfür sowie die negative Beurteilung („nicht bestanden“) auf dem Prüfungsprotokoll zu begründen.

9.3.2.4 Vorzeitiger Prüfungsabbruch auf Verlangen des Kandidaten

Es kommt mitunter vor, dass der Kandidat selbst den Abbruch der Prüfung verlangt. Dies kann durch die Stresssituation begründet sein oder falls sich der Kandidat der Situation nicht gewachsen fühlt oder der Kandidat erkennt selbst, dass er noch nicht in der Lage ist, ein Fahrzeug in Eigenverantwortung sicher im Verkehr zu lenken.

Verlangt der Kandidat während der Prüfung einen Abbruch, ist dieser Abbruch als „nicht bestanden“ zu werten und auf dem Prüfungsprotokoll unter Angabe der aktuellen Uhrzeit und des Abbruchgrundes einzutragen. Ein Rücktritt des Kandidaten vor Beginn der Prüfung gilt als Nichtantritt („nicht angetreten“).

9.3.2.5 Fahrfehler im verkehrsfreien Raum im Rahmen der Klassen A1, A2 und A

Ein vorzeitiger Prüfungsabbruch hat zu erfolgen, wenn der Kandidat im verkehrsfreien Raum stürzt oder so schwere Fahrfehler begeht, dass seine persönliche Sicherheit beim Fahren im Verkehr gefährdet erscheinen muss. Der Abbruch führt zu einem Nichtbestehen („nicht bestanden“) der Prüfung. Der Abbruchgrund ist im Prüfungsprotokoll ebenso einzutragen wie die aktuelle Uhrzeit.

Beispiel

Wird ein Hindernis (Leitkegel) durch den Kandidaten angefahren und dadurch in seiner Position am Boden sichtlich verändert oder das Hindernis (Leitkegel, fiktive Begrenzung) überfahren, ist – in Verbindung mit anderen Fehlern – davon auszugehen, dass ein Abbruchgrund vorliegt. Ein Abbruchgrund liegt jedenfalls dann vor, wenn der Kandidat den Eindruck eines unsicheren, gefährdenden Fahrens („Motorrad fährt mit dem Lenker“) vermittelt (siehe im Übrigen Anhang 1 Teil B).

9.3.2.6 Prüfung nicht zumutbar

Vorzeitiger Prüfungsabbruch, wenn die Fortsetzung der Prüfung dem Kandidaten nicht zugemutet werden kann.

Während der Prüfungsfahrt können Umstände auftreten, die eine Fortsetzung der Prüfung nicht gestatten oder eine solche dem Kandidaten nicht zugemutet werden kann. So können Witterungseinflüsse, wie z. B. starke Regenfälle, starker Schneefall, Hagel, plötzlich auftretendes Glatteis etc. eine Weiterfahrt unzumutbar erscheinen lassen.

Weiters kann die Fortsetzung der Prüfungsfahrt durch einen auftretenden Fahrzeugdefekt oder auf Grund eines nicht vom Kandidaten verschuldeten Unfalles unmöglich werden. Dem Kandidaten kann es aber auch nicht ohne weiteres zugemutet werden, die Prüfungsfahrt zufolge eines Schocks nach einem solchen Unfall mit demselben Prüfungsfahrzeug oder mit einem anderen Prüfungsfahrzeug fortzusetzen.

Der Fahrprüfer trägt den vorzeitigen Abbruch der Prüfung unter Angabe der aktuellen Uhrzeit und des Abbruchgrundes im Prüfungsprotokoll ein. Die bereits absolvierten Teile der Prüfung werden entsprechend bewertet und die Bewertung dem Kandidaten mitgeteilt. In diesem Falle wäre dem Kandidaten zu erklären, dass er bei der folgenden praktischen Prüfung verlangen kann, nur das Fahren im Verkehr zu wiederholen, falls die Teile A. und B. von ihm abgelegt wurden. Dies hat er vor Beginn der nächsten Prüfung dem Fahrprüfer bekanntzugeben und mit dem Prüfungsprotokoll der abgebrochenen Prüfung zu belegen.

Anhang 1: Klassen A1/A2/A

Teil A. Überprüfungen am Fahrzeug (Reihenfolge laut Prüfungsprotokoll)

Auf die Bauart und die Eigenheiten des Prüfungsfahrzeuges eingehen, wobei Rückschlüsse auf andere Fahrzeugtypen zulässig sind.

Reifen/Räder

Reifen/Profil

- Profiltiefe beurteilen
- Blickkontrolle auf mögliche Reifenschäden
- Überprüfung, ob Profil gleichmäßig abgenutzt ist (verstärkter Reifenverschleiß-Gründe)

Reifenbezeichnung

- Kontrolle der Zulässigkeit der Reifen (Betriebsanleitung, Zulassungsbescheinigung)
- Wichtige Aufschriften am Reifen (Kennzeichnungen)
- Laufrichtung

Räder

- Wuchtgewichte zeigen (wenn vorhanden)
- Folge von verlorenem Wuchtgewicht erklären
- Leichtmetallfelgen, Blickkontrolle (Schäden)
- Speichenräder, Blickkontrolle (Schäden)

Reifendruck

- Zeigen des Sollwertes (Betriebsanleitung, Aufschrift am Fahrzeug)
- Erklären der Kontrolle (Sichtkontrolle nicht genau genug!)
- Zu hoher/zu niedriger Luftdruck
- Zeigen des Ventils
- Ventilkappen vorhanden

Fahrwerk

Gabelkopflager (Lenklager)

- Lagerspiel
- Leichtgängigkeit
- Lenkungsämpfer (wenn vorhanden)

Radaufhängung/Federung

- Federspannung, Verstellmöglichkeit zeigen (nicht durchführen)
- Stoßdämpferüberprüfung, Dichtheit (Sichtkontrolle) bzw. Dämpfung
- Radlager, Spiel
- Schwingenlager, Spiel

Bremsanlage

Vorratsbehälter

- Zeigen der Vorratsbehälter für die Vorderradbremse
- und für die Hinterradbremse (wenn vorhanden)
- Kontrolle des Bremsflüssigkeitsstandes
- Ursachen und Maßnahmen bei zu geringem Bremsflüssigkeitsstand

Bremsprobe

- Funktion der Bremsleuchten überprüfen, Hand- und Fußbremse getrennt
- Rollbremsprobe
- Fahrbremsprobe

Bremsdruckprobe

- Beide Bremsen betätigen, Leerweg und Druckprobe am Bremshebel
- Bremsscheibe kontrollieren
- Bremsleitungen kontrollieren (Dichtheit)
- Belagsabnutzung kontrollieren (Kerbe)

Seilzug, Gestänge

- Abnutzung kontrollieren
- Nachstellnotwendigkeit bei Trommel

Beleuchtung

Lichtstufen

- Einschalten einzelner bzw. aller Lichtstufen
- Erklären der Lichtstufen

Überprüfen der Beleuchtung

- Zustand (Sauberkeit, Beschädigungen)
- Funktionskontrolle (vorne und hinten)
- Blinkerkontrolle

Signal- und Warneinrichtungen

Betätigen der Lichthupe

- Betätigungsvorrichtung zeigen lassen
- Funktionskontrolle

Betätigen der Hupe

- Betätigungsvorrichtung zeigen lassen
- Funktionskontrolle (wenn dies örtlich zulässig ist)

Betätigen der Alarmblinkanlage (wenn vorhanden)

- Betätigungsvorrichtung zeigen lassen
- Funktionskontrolle

Flüssigkeitsstände

Motoröl

- Öleinfüllöffnung zeigen
- Ölstand kontrollieren

Kühlflüssigkeit (wenn vorhanden)

- Kühlflüssigkeitsstand kontrollieren (Behälter)
- Nachfüllen
- Zeigen der Flüssigkeitstemperatur-kontrollleuchte (wenn vorhanden)

Fahrbereitschaft/Absichern

Lenkersperre

- Zeigen
- Sperre lösen
- Sperre versperren

Zündschloss

- Verschiedene Zündschlüsselstellungen erklären

Warn- und Kontrolleinrichtungen

- Zeigen und erklären der Warn- und Kontrollleuchten (z. B. Leerlaufkontrolle)
- Ursachen für ein Aufleuchten
- Verhalten beim Aufleuchten
- Zeigen und erklären der Armaturen (z. B. Geschwindigkeitsmesser, Drehzahlmesser)
- Zeigen und erklären von Bedienungseinrichtungen (z. B. Notausschalter)

Kraftstoff

- Tanken (Füllöffnung) bzw. Aufladen (Ladestecker)
- Art des Kraftstoffs bzw. Antriebs (Benzin, Diesel, Elektro, ...)
- Kontrolle Füllstands-bzw. Ladezustandsanzeige
- Stellungen des Kraftstoffhahnes (wenn vorhanden)

Batterie

- Spannung
- Wartung

Antrieb

Kettenantrieb

- Spannung prüfen, Spannvorrichtungen, zulässiger
- Kettendurchhang lt. Betriebsanleitung oder Aufschrift am Fahrzeug
- Dehnung prüfen
- Schmierung prüfen
- Kontrolle Flucht der Kettenräder

Zahnriemenantrieb

- Spannung prüfen, Spannvorrichtungen

Kardanwellenantrieb

- Kontrolle Ölaustritte

Sonstiges

Kennzeichen, § 57a KFG Plakette

- Kennzeichentafel verschmutzt oder beschädigt
- § 57a Plakette, Lochung, Toleranz

Zubehör

- Verbandzeug

Teil B. Übungen im verkehrsfreien Raum (Prüfplatz)

Die Übungen im verkehrsfreien Raum bestehen aus vier Übungsgruppen, wobei alle Übungen in beliebiger Reihenfolge nach Vorgabe des Prüfers durchzuführen sind. Verhalten wie auf öffentlicher Verkehrsfläche, Kontroll- und Sicherungsblicke. Blinkersetzen ist mit Ausnahme der Übung „Enges Einbiegen“ nicht erforderlich.

Je nach Beschaffenheit des Platzes müssen nicht alle Übungen in einem einzigen Ablauf (= Parcours) aufgestellt sein, d. h. einzelne Übungen können auch nacheinander auf derselben Fläche aufgestellt werden, wobei bei mehreren Kandidaten eine Übung nach und nach von allen Kandidaten absolviert wird, hierauf wird die nächste Übung aufgestellt und so fort. Die Übungen sind hinsichtlich der Abmessungen entsprechend der Skizzen aufzustellen, wobei bei einigen Übungen auf die Witterungs- bzw. Platzverhältnisse (trocken, nass) abzustellen ist.

Es sind Leitkegel zu verwenden, die eine Mindesthöhe von 15 cm aufweisen. Die Leitkegelgröße ist nicht nachzumessen. Die Fahrprüfer sind jedoch angehalten zu schätzen, ob diese Vorgabe eingehalten wird.

Messen der Geschwindigkeit – Zeitpunkt und Ort der Messung

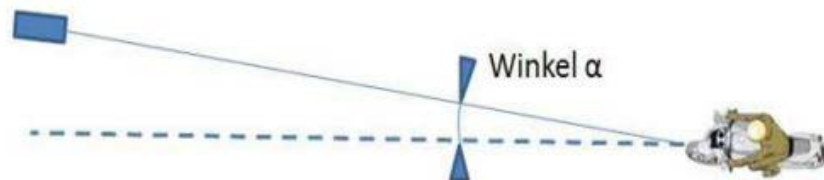
Die Geschwindigkeitsmessung erfolgt bei der Übung „Vermeiden eines Hindernisses“ in der „Box“ bzw. bei der „Gefahrenbremsung“ unmittelbar vor Beginn der Bremsstrecke.

Vermeiden von Abweichungen bei der Geschwindigkeitsmessung mit einer Radarpistole

Die Messgenauigkeit ist von der Position des Fahrprüfers abhängig. Eine optimale Messung der eingehaltenen Fahrgeschwindigkeit ist dann gegeben, wenn sich der Kandidat möglichst direkt auf die Radarpistole zubewegt.

Die zweckmäßigste Messposition des Fahrprüfers ist demnach im Verlauf bzw. am Ende der Bremsstrecke (möglichst kleiner Winkel α zur Fahrlinie des Motorradlenkers) gelegen, da sodann Winkelabweichungen, die Fehlmessungen provozieren, nicht zu erwarten sind.

Winkel für
Geschwindigkeitsmessungen



1 Rangieren ohne Motor

Zugang zum Motorrad von links

1.1. Motorrad vom Ständer heben

Hauptständer (wenn vorhanden)

- Achten auf richtige Handhabung

Seitenständer

- Kontrolle, ob der Seitenständer vollständig eingeklappt ist
- Überprüfung des Zündunterbrecherschalters (wenn vorhanden)

1.2. Motorrad schieben

Motorrad geradeaus schieben

- Richtiges Halten des Motorrades (Finger auf der Vorderradbremse, Kontakt Oberschenkel - Motorrad)

Wenden des Motorrades

- Richtiges Halten des Motorrades
- Wenden um 180 Grad

1.3. Motorrad auf den Ständer heben

Hauptständer (wenn vorhanden)

- Achten auf richtige Handhabung
- Entscheidend ist nicht die Körperkraft

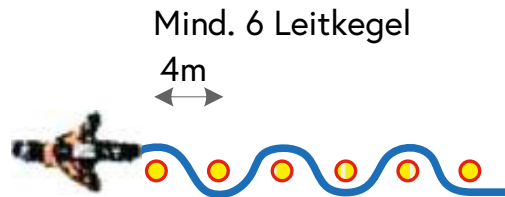
Seitenständer

- Achten auf richtige Handhabung
- Sicheres Abstellen am Seitenständer

2 Übungen im langsamen Geschwindigkeitsbereich

2.1. Langsamer Slalom

Übungsaufbau
"langsamer Slalom"



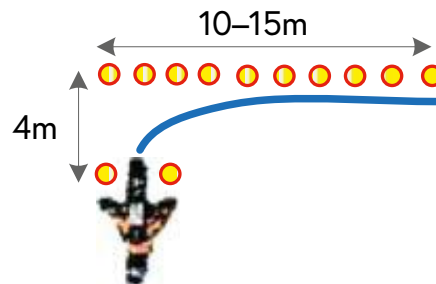
- Es sind mindestens sechs Leitkegel im Abstand von je 4 m aufzustellen
- Der Kandidat muss im Schrittempo eine möglichst gleichmäßige Linie durch die
- Leitkegel fahren (Blicksprünge zum entferntesten Leitkegel)
- Der Slalom muss in einem Zug gefahren werden

Beurteilen

- Leitkegel dürfen nicht berührt werden
- Möglichst gleichmäßige Linie fahren
- Entsprechende Lenkbewegungen
- Richtige Sitzposition (Knieschluss), Halten des Gleichgewichtes, wobei die Füße auf den Rasten verbleiben
- Passendes Tempo
- Richtige Blickführung

2.2. Enges Einbiegen

Übungsaufbau
"enges Einbiegen"



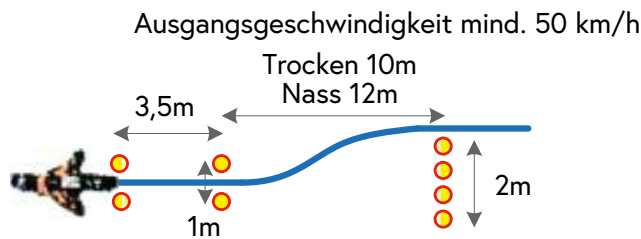
- Aufstellen im 90 Grad-Winkel (Ausgangsposition) zu auszuführender Richtungsänderung
- Übung kann nach rechts oder links durchgeführt werden, sollte aber möglichst nach rechts erfolgen (wenn dies örtlich möglich ist)
- Der kurveninnere Fuß stützt im Stillstand ab
- Kontrollierte annähernd rechtwinkelige Richtungsänderung unmittelbar nach dem Anfahren
- Blickführung bereits beim Wegfahren in Einbiegerichtung

Beurteilen

- Richtungsänderung schon unmittelbar beim Wegfahren beginnen
- „Rundes“ Wegfahren
- Richtige Blickführung

3 Übungen im höheren Geschwindigkeitsbereich

3.1. Vermeiden eines Hindernisses



Übungsaufbau "Vermeiden von Hindernissen"

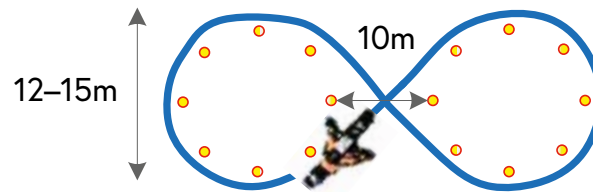
- Die Übung kann nach links oder nach rechts durchgeführt werden
- Der Prüfer kann die Seite der Ausweichbewegung vorgeben; gibt er keine Seite an, so kann der Kandidat die Seite frei wählen
- Anfahrtrichtung im 90 Grad-Winkel zum Hindernis
- Beschleunigen auf mindestens 50 km/h kurz vor der Ausweichbewegung (Geschwindigkeitsmessung erforderlich!); bei zu geringer Geschwindigkeit ist die Übung zu wiederholen
- Blickführung am Hindernis vorbei
- Fahrtrichtung nach dem Hindernis wieder parallel zur Anfahrtrichtung

Beurteilen

- Ausreichende Ausgangsgeschwindigkeit
- „Drücken“ des Motorrads ist zulässig
- Beim Ausweichen sind die Bremsen zu lösen.
- Leitkegel dürfen nicht berührt werden (zu frühes oder nicht ausreichendes Ausweichen)
- Richtige Blickführung
- Länge des Bremsweges nach dem Vermeiden des Hindernisses ist nicht entscheidend

Gelingt es bei drei Versuchen nicht, die Übung einmal mit der erforderlichen Mindestgeschwindigkeit (Ausgangsgeschwindigkeit mindestens 50 km/h) fehlerfrei zu absolvieren, erscheint die persönliche Sicherheit des Kandidaten beim Fahren im Verkehr gefährdet. Die Prüfung ist abzubrechen und mit „nicht bestanden“ zu beurteilen.

3.2. 8er für weite Kurvenfahrt



- Es sind mindestens 16 Leitkegel aufzustellen
- Fahren mindestens im 2. Gang
- Sichtbares Herausbeschleunigen aus der Kurve bzw. Gaswegnehmen vor der Kurve
- Mindestens zwei Achterschleifen mit korrekter Körperhaltung und Blickführung

Beurteilen

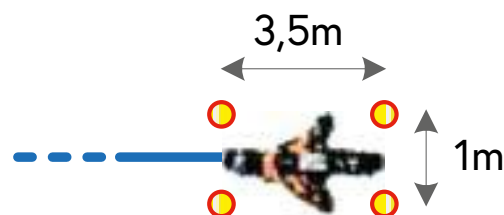
- Körperhaltung
- Blickführung im Kurvenverlauf weit voraus
- Dynamischer Tempowechsel und deutliche Schräglage
- Rundes Fahren (kein maßgebliches Abweichen von der Kreisform)

Gelingt es bei drei Versuchen nicht, eine deutliche Schräglage in den Kurven zu erreichen, erscheint - in Verbindung mit anderen Fehlern - die persönliche Sicherheit des Kandidaten beim Fahren im Verkehr gefährdet. Die Prüfung ist abzubrechen und mit „nicht bestanden“ zu beurteilen.

4 Bremsübungen

4.1. Zielbremsung

Ausgangsgeschwindigkeit ca. 30 km/h

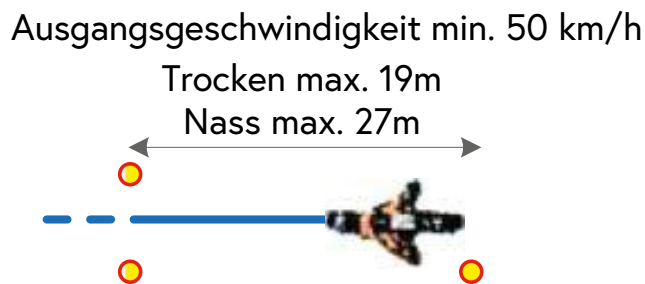


- Die Zielbox, ist mit vier Leitkegel zu markieren, Länge 3,5 m
- Beschleunigen auf ca. 30 km/h (keine Geschwindigkeitsmessung)
- Eingangs soll stärker gebremst werden
- Dann dosiertes Abbremsen zum definierten Ziel (Zielbox)

Beurteilen

- Ausreichende Ausgangsgeschwindigkeit
- Dosiertes, degressives Bremsen zum Anhalten
- Erreichen der notwendigen Verzögerung
- Richtige Bremskraftverteilung Vorder-/Hinterrad (beide Bremsen!)
- Kein Nachhelfen mit Kupplung und Motor
- Endstellung des Motorrades; das Motorrad muss beim Bremsen in der Spur bleiben und sodann
- zur Gänze in der Zielbox stehen
- Richtige Blickführung (nicht knapp vor das Motorrad)

4.2. Gefahrenbremsung



Übungsaufbau
"Gefahrenbremsung"

- Der Anfang der Bremsstrecke ist mit zwei Leitkegel zu markieren, der Endpunkt des maximal zulässigen Bremsweges mit einem Leitkegel
- Beschleunigen auf mindestens 50 km/h (Geschwindigkeitsmessung erforderlich!); bei zu geringer Geschwindigkeit ist die Übung zu wiederholen
- Möglichst rasches Erreichen der maximalen Bremswirkung gleich nach Beginn des Bremsvorganges
- Räder sollen nicht blockieren

Beurteilen

- Ausreichende Ausgangsgeschwindigkeit
- Rasches Aufbauen der maximalen Bremswirkung, Erreichen der notwendigen Verzögerung
- Richtige Bremskraftverteilung Vorder-/Hinterrad (beide Bremsen!)
- Kurzes Blockieren eines Rades ist zulässig
- Endstellung des Motorrades; das Motorrad muss beim Bremsen in der Spur bleiben, am Leitkegel am Ende des zulässigen Bremsweges darf nicht vorbeigefahren werden
- Richtige Blickführung (nicht knapp vor das Motorrad)

Gelingt es bei drei Versuchen nicht, die Übung einmal mit der erforderlichen Mindestgeschwindigkeit (Ausgangsgeschwindigkeit mindestens 50 km/h) fehlerfrei zu

absolvieren, erscheint die persönliche Sicherheit des Kandidaten beim Fahren im Verkehr gefährdet. Die Prüfung ist abzubrechen und mit „nicht bestanden“ zu beurteilen.

Erläuterndes Beispiel zu den Übungen 3.1. und 4.2.

Der Kandidat hat beim ersten Versuch mit zu geringer Ausgangsgeschwindigkeit einen Leitkegel berührt. Beim dritten Versuch – nachdem die Geschwindigkeit beim zweiten Versuch wieder zu gering war, ansonsten aber kein Fehler passiert ist – absolviert er die Übung mit ausreichender Geschwindigkeit. Das Berühren des Leitkegels bedeutet einen mittleren Fehler „M“. Dieser kann nicht verbessert werden (siehe (9.1.2.)). Da die Übung im dritten Versuch aber fehlerfrei ausgeführt wurde, wird die Prüfung fortgeführt.

Teil C. Fahren im Verkehr

Prüfungsdauer und Prüfstrecken müssen so bemessen sein, dass die Fähigkeiten und Verhaltensweisen gemäß der folgenden Aufstellung beurteilt werden können. Da Motorradfahrer vielfach Freilandstraßen benutzen, sollte die Fahrprüfung hier einen Schwerpunkt setzen. Der Kandidat soll den überwiegenden Teil der Prüfung vor dem Begleitfahrzeug fahren. Die Prüfung hat daher, wenn es die Verkehrsverhältnisse, die Witterung, der Straßenzustand etc. zulassen, einen eigenständigen Überholvorgang eines mehrspurigen Kraftfahrzeuges zu beinhalten. Demnach verläuft der erste Teil der Fahrt hinter und nach dem Überholvorgang der verbleibende Teil der Prüfungsfahrt vor dem Begleitfahrzeug, in welchem der Prüfer sitzt. Während der Prüfungsfahrt ist eine Funkverbindung vom Prüfer zum Kandidaten erforderlich.

Vor Beginn der Ausfahrt soll der Fahrprüfer den Ablauf der Prüfungsfahrt erklären (zunächst Nachfahren, dann selbständiges Überholen, schließlich Vorausfahren mit Ansage der Prüfstrecke durch den Prüfer). Die Fahrtrichtungsdurchsagen des Prüfers sind vom Kandidaten jeweils durch Kopfnicken zu bestätigen. Der Prüfer hat den Kandidaten darauf aufmerksam zu machen, dass der Kandidat unaufgefordert anzuhalten hat, falls das Begleitfahrzeug – etwa bedingt durch Rotlicht einer Verkehrslichtsignalanlage – „abreißt“.

Inhalte der Prüfung (5.1.), (8.1.3.)

- Wegfahren: Einordnen in den Fließverkehr
- Fahren auf geraden Straßen: Auch Befahren von Engstellen
- Fahren in Kurven: Enge, kurvenreiche Straßen
- Befahren von und einbiegen auf Kreuzungen: Überqueren, Einbiegen, mit und ohne Bodenmarkierungen
- Richtungsänderungen, Fahrstreifenwechsel: Mehrmaliges Einbiegen in beide Richtungen, mehrere Fahrstreifenwechsel, auch bei höherer Geschwindigkeit
- Autobahn/Autostraße/Schnellstraße: Ist eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erlaubt, so sollen mindestens 80 km/h gefahren werden, sofern Verkehr und Witterung es zulassen, mit Beschleunigungs- und Verzögerungsstreifen
- Überholen: Begleitendes Fahrschulfahrzeug oder sonstiges mehrspuriges Kraftfahrzeug, unter Umständen weitere Überholvorgänge (Fuhrwerk, Radfahrer etc.), Überholtwerden
- Befahren von besonderen Straßenstellen: Eisenbahnkreuzungen, Straßen mit Straßenbahn, Kreisverkehr, längere Steigungen und Gefälle

Prüfstrecke (5.1.9.)

Es sollen mindestens drei der vier Verkehrsräume befahren werden:

- Verkehrsberuhigte Gebiete: z. B. 30 km/h, Fußgänger, Kinder, Radfahrer
- Ortsgebiet: 50 km/h, starker Verkehr, Kreuzungen, Verkehrslichtsignale

- Freilandstraßen: Über 50 km/h, Landesstraßen, kurvenreich
- Autobahnen, Autostraßen, Schnellstraßen: Zulässige Geschwindigkeit mindestens 80 km/h, Richtgeschwindigkeit mindestens 100 km/h; möglichst mit Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen

Beurteilungskriterien (5.2.)

- Defensives und partnerbewusstes Fahren
 - Unter Beachtung der Straßen- und Witterungsverhältnisse
 - Unter Beachtung und Einbeziehung der Handlungen anderer Straßenbenutzer
 - Unter Beachtung der schwächeren Verkehrsteilnehmer
 - Unter Beachtung des Grundsatzes eines vorausschauenden Fahrens
 - Unter Beachtung der Gewährleistung eines sicheren, leichten und flüssigen Verkehrs
 - Unter Beachtung einer ökonomischen Fahrweise
- Sichere Handhabung des Fahrzeuges: Beurteilung der richtigen Benützung und Bedienung aller für die Verkehrs- und Betriebssicherheit notwendigen Einrichtungen des Fahrzeuges
- Verkehrsbeobachtung: Richtige Blicktechnik, 2-S-Blick,, Verwendung der Spiegel
- Vorrang: Erkennen der Vorrangverhältnisse und richtiges Verhalten, Vorfahrt für Linienbusse
- Wahl der Fahrlinie und des Fahrstreifens: Richtige Blicktechnik (gerade Fahrlinie), richtige Wahl des Fahrstreifens, Fahrlinie innerhalb des Fahrstreifens, sicherer Fahrstreifenwechsel (Blicktechnik, Beobachtung des übrigen Verkehrs, sicheres Lenken, auch bei höherer Geschwindigkeit)
- Eingehaltene Sicherheitsabstände: Hintereinanderfahren, Seitenabstand beim Überholen mindestens 1 m (zu berücksichtigen sind die davon abweichenden Vorgaben beim korrekten Überholen von Radfahrern, sonstigen einspurigen Fahrzeugen sowie Schienenfahrzeugen), Abstand vom Fahrbahnrand
- Wahl der Fahrgeschwindigkeit: Geschwindigkeit den Witterungs- und Straßenverhältnissen anpassen, Beachtung der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs, erlaubte Höchstgeschwindigkeit nicht überschreiten
- Verkehrszeichen, Lichtsignale, Bodenmarkierungen: Verkehrszeichen erkennen und Verhalten darauf einstellen; Verkehrslichtsignal erkennen und abschätzen, ob in die Kreuzung eingefahren werden darf; Erkennen von und richtiges Verhalten bei Bodenmarkierungen, Überfahren von Sperrlinien oder Sperrflächen nur wenn durch den übrigen Verkehr erforderlich
- Fahrtrichtungsanzeiger, Warneinrichtungen: Richtiges Entscheiden über Blinkersetzen und rechtzeitiges Ausschalten, falls erforderlich Warnzeichen abgeben
- Bremsen, anhalten: Degressiv bremsen, nicht zu rasch an anhaltende/s Fahrzeug/e heranfahren

Im Prüfungsprotokoll einzutragen (Mängelkatalog – Fahrfehler)

Ebene, Steigung, Gefälle

(A 3.01.) Anfahrtsicherheit

Der Kandidat muss durch rasches Finden des Haltepunktes des Kupplungshebels mit entsprechender Blickführung ruckfrei mit dosiertem Gas anfahren. Er darf dabei die Kupplung nicht unnötig lange schleifen lassen. Bergauf darf das Fahrzeug kaum merkbar zurückrollen.

Mögliche Fehler

- Motor abwürgen (L)
 - Wiederholt (M)
 - Ständig (S)
- Falsche Kupplungsbetätigung (L)
 - Wiederholt (M)
 - Ständig (S)
- Anfahren in einer Steigung
 - Kaum merkbares Zurückrollen (0)
 - Zurückrollen bis ca. 30 cm (L)
 - Zurückrollen mehr als ca. 30 cm (M)
 - Wiederholt mehr als ca. 30 cm (S)
 - Unkontrolliertes Zurückrollen (S)
- Wegfahren mit beiden Beinen am Boden (L)
 - Wiederholt (M)
 - Ständig (S)
- „Wackeliges“ Anfahren (M)
 - Wiederholt (S)
- Blicktechnik
 - Kein vollständiger 2-S-Blick (M)
 - Wiederholt (S)
 - Fehlendes Blickverhalten (S)

(A 3.02.) Gangwahl

Selbstständige Wahl des zweckmäßigen Ganges. Erkennen der Schaltzeitpunkte entsprechend der Situation.

Mögliche Fehler

- Zu niedriger Gang (L)
 - Wiederholt (M)
 - Ständig (S)
- Zu hoher Gang (L)
 - Wiederholt (M)
 - Ständig (S)
- Motor absterben (M)
 - Wiederholt (S)
- Ständiges Bremsen mit Betriebsbremse/n beim Bergabfahren (S)
- Grundlos ohne Gang/ausgekuppelt (M)
 - Wiederholt (S)

(A 3.03.) Nebenhandlungen

Rasches Auffinden und richtiges Betätigen von Bedienungseinrichtungen. Beurteilen, ob das Einschalten einer Einrichtung erforderlich ist.

Mögliche Fehler

- Ein-/Ausschalten erforderlich
 - Keine Reaktion bzw. Bedienungseinrichtung nicht gefunden (S)
 - Falsche Lichtstufe (S)
- Betätigen der Bedienungseinrichtung
 - Suchen der Bedienungseinrichtung (L), (M)
 - Spurunsicherheit (Lenkbewegung) bei Bedienung (M), (S)
- Zu langes Wegschauen von der Fahrbahn (M)
- Bei Beeinträchtigung der Verkehrsbeobachtung (S)
 - Unbeabsichtigtes Bremsen während der Fahrt (M)

(A 3.04.) Abstellen und Sichern

Durchführen aller Handlungen zum sicheren Abstellen und Verlassen des Fahrzeuges.

Mögliche Fehler

- Kein Anzeigen oder zu spätes Anzeigen beim Ein- oder Ausfahren in die oder aus der Parkposition (M)
- Nicht geeignete Parkposition (nicht platzsparend) (M)
- Unkontrolliertes An- oder Überfahren des Randsteins (S)
- Motor durch Auslassen der Kupplung bei eingelegtem Gang abstellen
 - Fahrzeug eingebremst, nur kleiner Ruck (L)

- Fahrzeug nicht eingebremst (M)
- Fahrzeug nicht korrekt absichern (L)
 - Fahrzeug fällt um (S)
- Absteigen ohne Blick nach hinten
 - Ohne möglichen Folgeverkehr (schräg abgestellt) (L)
 - Bei möglichem Folgeverkehr (S)
- Bei längerem Anhalten (Bahnübergang, Baustelle usw.):
Erfordernis zum Abstellen des Motors nicht erkannt (L)

Spurgestaltung (Gerade, Kurve)

Achten auf Blicktechnik, Richtungsblick, Tunnelblick, richtige Blickführung und richtige Blicksprünge. Beurteilungsmöglichkeit durch Spurgestaltung und Reaktion, eventuell unangepasste Fahrgeschwindigkeit.

(A 3.05.) Wahl des Fahrstreifens (Spurstreifen)

Mehrfachwertung möglich

Wahl des richtigen Fahrstreifens und Benützung der Straße unter Bedachtnahme der Straßen-, Verkehrs- und Sichtverhältnisse.

Mögliche Fehler

- Falschen Fahrstreifen gewählt (z. B. Rechtsfahrordnung, Bodenmarkierungen etc.) (M), (S)
- Verbotenes Befahren von Teilen der Straße (z. B. Fahrstreifen für Omnibusse, Radfahrstreifen, Gehsteig, Pannestreifen) (M), (S)
- Spätes Erkennen eines unbenützbaren Fahrstreifens (Fahrbahnverengung, Reißverschlussystem, Bauarbeiten, Beginn eines Parkstreifens etc.) (L), (M)
 - Dabei bis zum Hindernis gefahren (M), (S)

(A 3.06.) Spur innerhalb des Fahrstreifens (Spurstreifen)

Wahl der Fahrspur unter Bedachtnahme der Fahrstreifenbreite, Fahrgeschwindigkeit, Seitenabstände, Fahrbahnbeschaffenheit und anderer Verkehrsteilnehmer.

Mögliche Fehler

- Zu weit rechts oder links, ohne Bodenmarkierung (L), (M)
 - Mit Bodenmarkierung (M)
- Befahren unbefestigter Straßenteile (S)
- Bei Gegenverkehr nicht äußerst rechts (S)
- Zu geringer Seitenabstand zu nebenher fahrendem Fahrzeug (M), (S)
- Nichtbeachten von schadhafte Fahrbahnstellen (L)
- Vor unübersichtlichen Kurven oder Kuppen nicht äußerst rechts (S)
- Nicht äußerst rechts bei schlechter Sicht (S)
- Nicht äußerst rechts beim Überholtwerden (S)

- Nichtbeachten von kritischen Fahrbahnstellen (Bodenmarkierungen, Kanaldeckel, Splitt und dergleichen) (L)
 - Wiederholt (M)

(A 3.07.) Spursicherheit, Blickverhalten

Bei Geradeausfahrt soll der Blick überwiegend in eine Entfernung, die ungefähr 10–20 Sekunden Fahrzeit entspricht, gerichtet sein. Beim Kurvenfahren muss durch die richtige Blicktechnik (Blicksprünge) eine „runde“, der Kurvenkrümmung angepasste, Fahrlinie ermöglicht werden.

Mögliche Fehler

Bei Geradeausfahrt:

- Tunnelblick, Blick zu weit nach vorne/zu kurz (M)
 - Über längere Zeit (S)
- Orientierung am Gegenverkehr oder am Überholten, „Anvisieren, mit Blick hängen bleiben“ (S)
- Spurabweichung gegenüber der korrekten Fahrlinie (L)
 - Wiederholt (M)
 - Bei erheblicher Spurabweichung (S)
- Keine gerade Fahrlinie (Pendeln)
 - Gering (L)
 - Stark (M)
 - Ständig (S)

Zusätzlich bei Kurvenfahrt:

- Lenkkorrektur wegen zu kleinem Kurvenradius (L)
- Lenkkorrektur wegen zu großem Kurvenradius (L)

Tempogestaltung

Der Kandidat muss sein Tempo den Straßen-, Witterungs-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen anpassen. Er hat erforderlichenfalls die Geschwindigkeit rechtzeitig zu verringern. Weiters hat er die Eigenschaften seines Fahrzeuges und der Ladung (Topcase, Seitenkoffer) zu berücksichtigen.

(A 3.09.) Zu langsam (behindernd)

Der Kandidat soll jeweils eine Fahrgeschwindigkeit wählen, die von einem ordnungsgemäß geprägten Lenker an dieser Stelle eingehalten wird. Er soll im Verkehr regelkonform und unauffällig „mitschwimmen“.

Mögliche Fehler

- Zu geringes Tempo selbst bemerkt und korrigiert (0)
- Deutlich langsamer als „angepasste Geschwindigkeit“ (M)
 - Wiederholt (S)
- Zögernde Beschleunigung (L)
 - Daraus resultierende Behinderung (M)
- Bei idealen Bedingungen überwiegend
 - Ortsgebiet < 40 km/h (S – nicht bestanden)
 - Freilandstraße < 80 km/h (S – nicht bestanden)
 - Autobahn < 100 km/h (S – nicht bestanden)

(A 3.10.) Zu schnell für die Situation

Der Kandidat muss sein Tempo den Straßen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen sowie der verwendeten Beleuchtung (Abblendlicht, Fernlicht) anpassen. Weiters hat er die Eigenschaften seines Fahrzeuges, sein eigenes Können und seine Verfassung zu berücksichtigen.

Mögliche Fehler

- Kein Fahren auf Sicht
 - Mit leicht überhöhter Geschwindigkeit (M)
 - Mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit (S)
- Kein Fahren auf halbe Sicht
 - Geschwindigkeit reduziert, jedoch noch zu schnell für halbe Sicht (M)
 - Deutlich überhöhte Geschwindigkeit oder Erfordernis nicht erkannt (S)
- Kein Fahren auf Gefahrensicht
 - Passiert Gefahrenstelle mit leicht überhöhter Geschwindigkeit (M)
 - Passiert Gefahrenstelle mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit (S)
 - Annäherungsgeschwindigkeit höher als es das Fahren auf Gefahrensichtweite zulässt (S)
- Zu schnell für Witterung, Fahrbahn etc.
 - Ohne Beeinträchtigung der Fahrstabilität (M)
 - Mit Beeinträchtigung der Fahrstabilität (S)

(A 3.11.) Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit

Mehrfachwertung möglich

Der Kandidat hat die allgemeinen Geschwindigkeitsbeschränkungen und entsprechende Verkehrszeichen zu beachten.

Mögliche Fehler

(jeweils ausgehend von der gerade erlaubten Höchstgeschwindigkeit)

- Geringfügige Überschreitung selbstständig, zeitnah korrigiert (O)
- Geringfügige Überschreitung von bis zu 5 km/h (L)
- Überschreitung von mehr als 5 km/h (M)
- Überschreitung von mehr als 10 km/h (S)
- Überschreitung von mehr als 20 km/h (S – nicht bestanden)

(A 3.12.) Sicherheitsabstände

Der Kandidat soll einen gleichmäßigen und richtigen Sicherheitsabstand hinter einem anderen Fahrzeug einhalten.

Mögliche Fehler

- Zu geringer Abstand, sofort selbst korrigiert (O)
 - Zu geringer Abstand (M)
 - Ständig oder deutlich (S)
 - Extrem geringer Sicherheitsabstand (unter 0,4 Sekunden)
(Vormerkdelikt – Abbruch)
- Bei Kolonnenfahrt grundlos zu großer Abstand (L)
 - Wiederholt oder über längere Zeit (M)

Fahrstreifenwechsel

Sicheres Umspuren beim Fahrstreifenwechsel. Fahrstreifenwechsel können vom Prüfer auch angeordnet werden. Unter diesen Punkt fällt nicht der Fahrstreifenwechsel beim Vorbeifahren bzw. Überholen oder beim Ein- und Ausfahren (Autobahn).

(A 3.13.) Verkehrsbeurteilung, Kontaktaufnahme

Richtige Blickkontrollen nach vorne und nach hinten (2-S-Blick), rechtzeitiges Anzeigen. Beurteilen der anderen Verkehrsteilnehmer nach deren Spur- und Spurtverhalten und deren Zeichengebung.

Mögliche Fehler

- Erkennt einen notwendigen Fahrstreifenwechsel nicht oder zu spät und muss daher anhalten (M)
- Kein vollständiger 2-S-Blick (M)
 - Wiederholt (S)
- Fehlendes Blickverhalten (S)
- Übersehen eines anderen Fahrzeuges (S)

(A 3.14.) Beachten der Bodenmarkierungen

Der Kandidat muss beim Fahrstreifenwechsel die vorhandenen Bodenmarkierungen beachten. Das Überfahren von Bodenmarkierungen ist nur dann zulässig, wenn es für die Aufrechterhaltung der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs erforderlich ist.

Mögliche Fehler

- Überfahren von Sperr-, Randlinien und/oder Sperrflächen, wenn die Bodenmarkierung kaum sichtbar ist (L)
- Fahren auf Sperr- oder Randlinie (M), (S)
 - Eindeutiges Überfahren (S)
 - Befahren einer Sperrfläche (S)
- Richtungspfeile nicht einhalten und entgegen Richtungspfeil weiterfahren (S)

(A 3.15.) Rechtzeitige Anzeige

Der Kandidat muss den Fahrstreifenwechsel so rechtzeitig anzeigen, dass sich andere Straßenbenutzer auf den angezeigten Vorgang ohne Gefährdung einstellen können.

Mögliche Fehler

- Zu frühe Anzeige (L)
 - Wiederholt (M)
 - Bei „Verwirrung“ anderer Verkehrsteilnehmer (S)
- Kein Anzeigen oder zu spätes Anzeigen (M)
 - Wiederholt (S)
- Nicht koordiniert mit 2-S-Blick (M)
 - Wiederholt (S)
- Blinker wird nach Fahrmanöver nicht ausgeschaltet (L), (M)
 - Bei möglicher Irreführung anderer Verkehrsteilnehmer (z.B. Kreuzung blinkend geradeaus übersetzen) (S)

(A 3.16.) Richtige Ausführung

Der Fahrstreifenwechsel darf erst durchgeführt werden, wenn andere Straßenbenutzer nicht behindert werden. Im geeigneten Augenblick muss der Kandidat den Fahrstreifenwechsel entschlossen durchführen.

Mögliche Fehler

- Zögerliche Durchführung (L)
- Kein ausreichender Tiefenabstand nach dem Fahrstreifenwechsel (M)
- Lenkeinschlag nicht der Geschwindigkeit angepasst („eckig“) (M)
 - Wiederholt (S)
- Falsche Geschwindigkeitseinschätzung des/der Fahrzeuge/s am anderen Fahrstreifen (S)
- Behinderung eines anderen Fahrzeuges (S)

Sonstiges Verhalten

(A 3.17.) Beachten der Verkehrsvorschriften

Mehrfachwertung möglich

Die Kenntnis der Verkehrsvorschriften allein ist zu wenig, die Verkehrsvorschriften müssen sinnvoll angewandt und eingehalten werden.

Mögliche Fehler

- Verkehrszeichen
 - Hinweiszeichen/Wegweiser nicht beachtet (L)
 - Gefahrenzeichen nicht beachtet (M)
 - Vorschriftszeichen nicht beachtet (S)
 - Vorschriftszeichen nicht beachtet und dadurch gegen die zulässige Fahrtrichtung gefahren (S – nicht bestanden)
- Umkehren, Rückwärtsfahren, Zufahren
 - Verbote nicht beachtet, ohne jedoch dadurch gegen die zulässige Fahrtrichtung zu fahren (M), (S)
- Befahren der Rettungsgasse bei Staubildung
 - Dadurch Behinderung von Einsatzfahrzeugen, Fahrzeugen des Straßendienstes, der Straßenaufsicht oder des Pannendienstes (Vormerkdelikt – Abbruch)
 - Ohne Behinderung bevorzugter Straßenbenützer (M)
- Steigert die Geschwindigkeit beim Überholtwerden (M)
 - Wesentlich (S)

(A 3.18.) Verhalten bei besonderen Partnern

Mehrfachwertung möglich

Bevorzugte Straßenbenützer genießen Rechte, die ihre Rechtfertigung darin erfahren, dass sie entweder zu besonderen Zwecken, etwa im Interesse des Gemeinwohles tätig sind (Einsatzfahrzeuge, Fahrzeuge des Straßendienstes etc.) oder, dass sie einem besonderen Schutzbedürfnis unterliegen (Kinder, gehbeeinträchtigte Personen etc.). Ihnen gegenüber ist eine besondere Rücksichtnahme erforderlich. Der Kandidat hat in diesem Umstand Rechnung tragendes Verhalten zu zeigen.

Mögliche Fehler

- Verhalten gegenüber Einsatzfahrzeug (Nichterkennen, Platz machen) (S)
- Verhalten gegenüber Straßenbahn (unzulässiges Befahren von Gleisen bzw. Gleiskörpern, unmittelbares Queren von Gleisen, Missachten von gebotenen Ausweichen) (S)
- Links Vorbeifahren an Linienbus in Haltestelle (Geschwindigkeit, Abstand, Blicktechnik) (M), (S)
- Nicht Beachten des Vorbeifahrverbotes an Schulbussen (S)

- Nicht Beachten des Verbotes im Bereich einer Haltestelle rechts an einem Linienbus oder einer Straßenbahn vorbeizufahren (S)
- Nicht angepasstes Verhalten bei Personen, die aus dem Vertrauensgrundsatz ausgenommen sind (Geschwindigkeit, Abstand) (S)

(A 3.19.) Voraussehen der Gefahr

Hier ist insbesondere auf das Erkennen von „verborgenen“ Gefahren zu achten (z. B. Ladegut auf der Straße, offene Fahrzeurtüren bei stehenden Fahrzeugen, Staubbildung etc.). Ebenso ist auf das Verhalten bei seitlicher Sichtbehinderung durch haltende bzw. parkende Fahrzeuge oder Büsche zu achten.

Mögliche Fehler

- Spätes Erkennen, dann richtige Reaktion (L), (M)
- Keine Reaktion (S)

(A 3.20.) Behinderung, Gefährdung

Mehrfachwertung möglich

Hier ist eine zusätzliche Bewertung zu anderen Fehlern möglich, sofern die Behinderung oder Gefährdung nicht schon einen erschwerenden Umstand bei einer anderen Mängelkategorie darstellt.

Mögliche Fehler

- Kein Bremsen des anderen Verkehrsteilnehmers erforderlich (nur Gas wegnehmen) (0)
- Bremsen erforderlich (L), (M)
- Starkes Bremsen oder Ausweichen eines anderen Fahrzeuglenkers erforderlich (S)
- Behindern eines Busses beim Verlassen der Haltestelle (S)
- Behindern einer Straßenbahn bei deren Weiterfahrt (S)

Vorbeifahren, Überholen

Richtige Blickkontrollen nach vorne und nach hinten. Der Kandidat muss beurteilen, ob ein Vorbeifahren bzw. Überholen erlaubt und möglich bzw. gegebenenfalls erforderlich ist; rechtzeitiges Anzeigen. Der Vorgang des Vorbeibewegens muss rasch, sicher und ohne Behinderung von anderen Verkehrsteilnehmern durchgeführt werden.

(A 3.21.) Verkehrsbeurteilung, Kontaktaufnahme, Blicktechnik

Der Kandidat beurteilt, ob ein Vorbeifahren bzw. Überholen aufgrund der Verkehrsverhältnisse und der sonstigen Umstände möglich ist und in welcher Form die Kontaktaufnahme zu erfolgen hat. Jedes dieser Manöver benötigt eine angemessene Blicktechnik (2-S-Blick!).

Mögliche Fehler

- Fährt hinter langsamen Verkehrsteilnehmer nach, obwohl ein Überholen leicht möglich wäre (Fahrrad, Traktor) (M)
 - Wiederholt oder über längere Strecke (S)
- Keine ausreichende Kontaktaufnahme, obwohl erforderlich (M)
- Kein vollständiger 2-S-Blick (M)
 - Wiederholt (S)
- Fehlendes Blickverhalten (S)
- Überholt trotz des Vorschriftszeichens „Überholen verboten“ (S – nicht bestanden)
- Überholt auf oder unmittelbar vor einem unregelmäßigem Schutzweg oder einer Radfahrerüberfahrt (S – nicht bestanden)

(A 3.22.) Überholsicht, Behinderung

Der Kandidat beurteilt, ob ein Vorbeifahren bzw. Überholen aufgrund der allgemeinen Verkehrslage und der sonstigen Umstände möglich ist.

Mögliche Fehler

- Setzt an (Umspuren), obwohl die Verkehrslage, die Straßen- oder Sichtverhältnisse ein Vorbeifahren bzw. Überholen nicht erlauben (S)
- Kommt es durch das Überholmanöver zu einer Behinderung oder ist dafür nicht genügend Platz vorhanden (S – nicht bestanden)

(A 3.23.) Rechtzeitige Anzeige

Der Kandidat muss den Vorbeifahr- bzw. Überholvorgang so rechtzeitig anzeigen, dass sich andere Straßenbenutzer auf den angezeigten Vorgang ohne Gefährdung einstellen können.

Mögliche Fehler

- Zu frühe Anzeige (L)
 - Wiederholt (M)
 - Bei „Verwirrung“ anderer Verkehrsteilnehmer (S)
- Kein Anzeigen oder zu spätes Anzeigen (M)
 - Wiederholt (S)
- Nicht koordiniert mit 2-S-Blick (M)
 - Wiederholt (S)
- Blinker wird nach dem Fahrmanöver nicht ausgeschaltet (L), (M)
 - Bei möglicher Irreführung anderer Verkehrsteilnehmer (z. B. Kreuzung blinkend geradeaus übersetzen) (S)

(A 3.24.) Beschleunigen

Der Kandidat muss, wenn erforderlich, zurückschalten. Da die Beobachtung der richtigen Ausführung des Schaltvorganges schwierig ist, kann nur aufgrund des Fahrverhaltens indirekt auf die passende Ausführung geschlossen werden. Das Fahrzeug sollte jedenfalls merklich beschleunigen.

Mögliche Fehler

- Zu wenig Gas geben (M)
- Kein Zurückschalten, obwohl Drehzahl zu niedrig (M)
- Überholen mit zu geringem Geschwindigkeitsunterschied (S)
 - Dadurch andere Straßenbenützer behindert (S – nicht bestanden)

(A 3.25.) Seitenabstand

Abhängig von Geschwindigkeit und gefahrenerhöhenden Umständen, muss bei mehrspurigen Fahrzeugen mindestens 1,5 Meter und bei unbeweglichen Objekten mindestens 1 Meter Seitenabstand eingehalten werden. Bei Schienenfahrzeugen genügt ein Seitenabstand von mindestens 0,5 Meter. Diese Abstandsrichtwerte können bei ausreichender Geschwindigkeitsreduktion auch unterschritten werden, ohne dass dies als Mangel gewertet werden muss.

Beim Überholen von Radfahrern und Rollerfahrern (§ 88b StVO) muss der Seitenabstand im Ortsgebiet mindestens 1,5 Meter und außerhalb des Ortsgebietes mindestens 2 Meter betragen; bei einer gefahrenen Geschwindigkeit des Überholenden von höchstens 30 km/h kann der Seitenabstand der Verkehrssicherheit entsprechend reduziert werden.

Mögliche Fehler

- Abstand unterschritten (M)
 - Deutlich (S)
- Nicht angepasstes Verhalten bei Personen (Geschwindigkeit, Abstand) (S)

(A 3.26.) Wiedereinordnen

Der Kandidat hat sich vor dem Wiedereinordnen zu überzeugen, dass ein ausreichend großer Sicherheitsabstand zum überholten Fahrzeug gegeben ist. Es muss mindestens ein 1-Sekunden-Sicherheitsabstand eingehalten werden.

Mögliche Fehler

- Knapp, zu geringer Sicherheitsabstand (M)
 - Wiederholt (S)
 - „Hineindrängen“, dadurch andere Straßenbenutzer behindert (S – nicht bestanden)
- Zu lange auf linker Spur fahren (M)
- Kein Kontrollblick (M)
- Bei gefahren erhöhender Situation (z. B. zwei Fahrstreifen rechts, im Bereich von Autobahnauffahrten etc.) (S)
- Verringert nach dem Überholvorgang grundlos die Geschwindigkeit (M), (S)

Befahren von Querstellen

Zu achten ist auf das bewusste Wahrnehmen von Querstellen (Gefahr des Übersehens!), das richtige Annähern, falls erforderlich das rechtzeitige Verringern der Geschwindigkeit, Beurteilen der Verkehrslage (Schutzweg, Vorrangsituation etc.), folgerichtiges Entscheiden, rasches Übersetzen.

(A 3.27.) Verkehrsbeurteilung

Mehrfachwertung möglich

Wichtig ist das rechtzeitige Erkennen von Querstellen, wie Straßen- und Eisenbahnkreuzungen, Schutzwegen und Radfahrerüberfahrten sowie der jeweils geltenden Vorrangsituation. Der Kandidat hat sich vorschriftsgemäß und verkehrsgerecht zu verhalten.

Mögliche Fehler

- Nicht Erkennen einer Kreuzung bzw. Querstelle (S)
- Vorrangverzicht bei unübersichtlicher Straßenstelle (L)
- Vorrangsituation falsch beurteilt (unbegründeter Vorrangverzicht) (M)
- Nichtbeachten von Lichtzeichen, des Löffelrades oder von akustischen Signalen an einer Eisenbahnkreuzung (Vormerkdelikt – Abbruch)
- Missachten sich abwärts bewegender Schrankenbäume oder Umfahren von geschlossenen Schranken bei einer Eisenbahnkreuzung (Vormerkdelikt – Abbruch)
- Anhalten auf einer Eisenbahnkreuzung, obwohl dies vorhersehbar war (Vormerkdelikt – Abbruch)
- Verstoß gegen sonstige beim Befahren von Eisenbahnkreuzungen geltende Vorschriften (M), (S)

(A 3.28.) Richtiges Annähern

Der Kandidat hat die Annäherungsgeschwindigkeit unter Berücksichtigung des vorhandenen Sehtrichters und der Vorrangsituation sowie durch Verwenden beider Betriebsbremsen anzupassen.

Mögliche Fehler

- Keine Geschwindigkeitsanpassung (S)
- Zu spätes Bremsen (M)
- Kein degressives Bremsen (M)
- Zu frühe Geschwindigkeitsreduktion (M)
- Zu frühes Anhalten vor der Kreuzung (M)
- Unbegründeter Halt an der Ordnungslinie (M)
- Nicht beide Bremsen verwendet (M), (S)

(A 3.29.) Wartepflichterfüllung

Hat der Kandidat bei einer Querstelle Wartepflicht, so hat er dies durch sein Verhalten anderen Verkehrsteilnehmern rechtzeitig erkennbar zu machen.

Mögliche Fehler

- Falsche Einschätzung der Wartepflichtsituation
 - Kein Bremsen des Vorrangberechtigten erforderlich (nur Gas wegnehmen) (0)
 - Bremsen des Vorrangberechtigten erforderlich (L), (M)
 - Unvermitteltes Bremsen oder Ablenken des Vorrangberechtigten erforderlich (S – nicht bestanden)
- Kein eindeutiges Verhalten für Querverkehr erkennbar (z. B. langsames Weiterrollen, abruptes Bremsen unmittelbar nach dem Anfahren etc.) (M), (S)

(A 3.30.) STOP-Tafel, Arm- und Lichtzeichen (Anhalten)

Mehrfachwertung möglich

Der Kandidat hat bei einer „STOP-Tafel“ entweder an der Haltelinie oder an der Sichtlinie anzuhalten. Vor geregelten Kreuzungen ist darauf zu achten, dass Fußgänger oder Radfahrer auf einem Schutzweg oder einer Radfahrerüberfahrt nicht behindert werden. Auf jeden Fall muss das Fahrzeug ganz zum Stehen kommen.

Mögliche Fehler

- STOP-Tafel
 - Tastet sich langsam vor (0)
 - Kandidat hält an ungeeigneter Stelle an (M)
 - Kandidat hält nicht, zu spät oder deutlich zu früh an (S)
 - Nichtbeachten des Verkehrszeichens „Halt“, wobei ein oder mehrere Lenker anderer Fahrzeuge zum unvermittelten Bremsen oder Ablenken genötigt werden (Vormerkdelikt – Abbruch)

- Armzeichen
 - Nichtbeachten des Armzeichens „Arm senkrecht nach oben“ (M), (S)
 - Nichtbeachten des Armzeichens „Arm quer“ (S – nicht bestanden)
- Lichtzeichen
 - Ungerechtfertigtes Anhalten bei Grün (S)
 - Ungerechtfertigtes Anhalten bei Grün-Blinken (M)
 - Halt nach der Haltelinie, Querungshilfe etc. (M)
 - Einfahren bei Gelb (M), (S)
 - Einfahren bei Rot (S – nicht bestanden)
 - Nichtbeachten des Rotlichtes, wobei ein oder mehrere Lenker anderer Fahrzeuge zum unvermittelten Bremsen oder Ablenken genötigt werden (Vormerkdelikt – Abbruch)
 - Nach dem Anhalten nicht rechtzeitig fahrbereit gemacht (L)
 - Kein Anfahren bei Grün (M)

(A 3.31.) Fußgänger, Radfahrer

Mehrfachwertung möglich

Fußgängern oder Radfahrern ist das Überqueren des Schutzweges oder der Radfahrerüberfahrt zu ermöglichen, wenn sie sich auf solchen befinden oder diese erkennbar benützen wollen. Beim Einbiegen ist Fußgängern, die die Fahrbahn bereits betreten haben, auch ohne Schutzweg das unbehinderte und ungefährdete Überqueren zu ermöglichen.

Mögliche Fehler

- Ungenügende Sicherungsblicke (S)
- Fußgänger bzw. Radfahrer wird bei der Querung behindert (S)
- Gefährdung eines oder mehrerer Fußgänger, der/die einen Schutzweg vorschriftsmäßig benützt/benützen (Vormerkdelikt – Abbruch)
- Unbegründetes Anhalten bei Schutzweg oder Radfahrerüberfahrt (L)
 - Wiederholt (M)
 - Ständig (S)

(A 3.32.) Blicktechnik

Zu beachten sind der richtige Pendelblick und Sicherungsblick.

Mögliche Fehler

- Fehlende oder nicht rechtzeitige Blicke auf Querkommende oder Einmündende
 - Im Zug einer Vorrangstraße (L)
 - Ohne Vorrangstraße, einmalig (M)
 - Ohne Vorrangstraße, wiederholt (S)
- Spurbabweichung beim Queren (falsche Blicktechnik)
 - Einmalig (L)

- Wiederholt (M)
- Ständig (S)
- Übersehen anderer Verkehrsteilnehmer (S)

(A 3.33.) Rasches Verlassen

Ist das Weiterfahren möglich hat der Kandidat, ohne zu zögern, die Querstelle zu verlassen. Wichtig für ein zügiges Weiterfahren ist die Wahl des richtigen Ganges.

Mögliche Fehler

- Zögern beim Weiterfahren (L), (M)
- Zu geringe Beschleunigung (M)
 - Wiederholt (S)
- Einfahren in die Kreuzung, obwohl ein Verlassen nicht möglich ist (M), (S)

Einbiegen

Rechtzeitig Fahrtrichtungsänderung anzeigen und Geschwindigkeit anpassen, richtig einordnen, nach rechts in engem Bogen, nach links tangential in weitem Bogen. Beachten der anderen Verkehrsteilnehmer, insbesondere Fußgänger und Radfahrer.

(A 3.34.) Rechtzeitige Anzeige, Tempoanpassung

Der Kandidat hat das Einbiegen so rechtzeitig anzuzeigen, dass sich andere Straßenbenutzer auf den angezeigten Vorgang einstellen können.

Mögliche Fehler

- Zu frühe Anzeige (L)
 - Wiederholt (M)
 - Bei „Verwirrung“ anderer Verkehrsteilnehmer (S)
- Kein Anzeigen oder zu spätes Anzeigen (M)
 - Wiederholt (S)
- Nicht koordiniert mit 2-S-Blick (M)
 - Wiederholt (S)
- Blinker wird nach Fahrmanöver nicht ausgeschaltet (L), (M)
 - Bei möglicher Irreführung anderer Verkehrsteilnehmer (z. B. Kreuzung blinkend geradeaus übersetzen) (S)
- Geschwindigkeit
 - Zu frühes Verringern der Geschwindigkeit (L)
 - Zu spätes Verringern der Geschwindigkeit (M)
 - Kein ausreichendes Verringern der Geschwindigkeit (S)

(A 3.35.) Einordnen

Will der Kandidat nach links einbiegen, so hat er sein Fahrzeug auf dem der Fahrbahnmitte nächst gelegenen Fahrstreifen seiner Fahrtrichtung, in Einbahnen jedoch auf dem linken Fahrstreifen, der Fahrbahn einzuordnen. Vor dem Rechtseinbiegen hat er sich auf dem rechten Fahrstreifen einzuordnen.

Mögliche Fehler

- Spätes Einordnen (M)
- Versäumt das Einordnen und fährt vorschriftsgemäß weiter (L)
- Versäumt das Einordnen und fährt nicht vorschriftsgemäß weiter (M), (S)
- Ordnet sich richtig ein und fährt nicht vorschriftsgemäß weiter (S)
- Ordnet sich zu knapp vor einer Straßenbahn ein (S)
- Falsch eingeordnet (z. B. Überragen der Fahrbahnmitte im Gegenverkehr, falsch eingeordnet in Einbahnstraßen, Markierung von Einbiegestreifen überragt, verkehrsgünstige Aufstellung usw.) (M), (S)

(A 3.36.) Blickverhalten

Vor dem Einordnen/Einbiegen hat sich der Kandidat zu vergewissern, dass er andere Verkehrsteilnehmer nicht gefährdet oder behindert (2-S-Blick, Kontrollblick).

Mögliche Fehler

- Kein vollständiger 2-S-Blick (M)
 - Wiederholt (S)
- Fehlendes Blickverhalten (S)
- Übersehen eines anderen Fahrzeuges (S)
- Kein Kontrollblick auf Fußgänger/Radfahrer (S)
- Kein Kontrollblick auf eine von hinten nachfolgende Straßenbahn (S)

(A 3.37.) Fahrspur beim Einbiegen

Nach rechts ist in engem Bogen, nach links in tangential weitem Bogen einzubiegen.

Mögliche Fehler

- Rechts einbiegen in zu großem Bogen (L), (M)
 - Wiederholt (M), (S)
- Rechts einbiegen in zu engem Bogen (L), (M)
 - Wiederholt (M), (S)
 - Bei Überfahren des Fahrbahnrandes (S)
- Links einbiegen nach dem Mittelpunkt (L), (M)
 - Wiederholt (M), (S)
- Links einbiegen in zu engem Bogen (L), (M)
 - Wiederholt (M), (S)

- Unkontrollierter Fahrstreifenwechsel beim Einbiegen bei mehreren Fahrstreifen zum Einbiegen (S)

Hohes Tempo (Autobahn, Freiland)

Die Prüfung sollte, wenn es das örtliche Straßennetz zulässt, auch eine Fahrt auf einer Autobahn beinhalten.

(A 3.38.) Einfahren

Es ist möglichst frühzeitig mit der Einschätzung zu beginnen, ob ein Wechsel auf den ersten Fahrstreifen gefahrlos möglich ist. Ist dies der Fall, hat der Kandidat am Beschleunigungsstreifen zügig zu beschleunigen und seine Fahrgeschwindigkeit dem Tempo anzupassen, das die Fahrzeuge einhalten, die den ersten Fahrstreifen benützen. Ist ein gefahrloses „Einflechten“ infolge sehr dichten Verkehrs gerade nicht möglich, ist das Fahrzeug erst dann kräftig und ohne zu zögern unter Ausnützung des Beschleunigungsstreifens zu beschleunigen, wenn Aussicht auf ein Umspuren ohne Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer besteht. Der Wechsel auf den ersten Fahrstreifen der Autobahn hat jedenfalls mit einer entsprechenden Blickführung (2-S-Blick) einherzugehen.

Mögliche Fehler

- Kein vollständiger 2-S-Blick (M)
 - Wiederholt (S)
- Fehlendes Blickverhalten (S)
- Kein Anzeigen oder zu spätes Anzeigen (M)
 - Wiederholt (S)
- Anzeige nicht koordiniert mit 2-S-Blick (M)
 - Wiederholt (S)
- Einordnen ohne Beachtung des Nachfolgeverkehrs (S)
- Keine oder unzureichende Geschwindigkeitsanpassung am Beschleunigungsstreifen bzw. der Beschleunigungsstreifen wird nicht ausreichend ausgenützt (M), (S)
- Verringern der Geschwindigkeit auf dem Beschleunigungsstreifen oder Anhalten am Ende des Beschleunigungsstreifens (S)
- Fährt beim Einfahren, ohne dass ein Ausnahmetatbestand vorliegt, am Pannestreifen weiter (S)

(A 3.39.) Ausfahren

Wenn es die Länge des Verzögerungstreifens zulässt, darf der Kandidat die Geschwindigkeit erst am Verzögerungstreifen verringern.

Mögliche Fehler

- Fehlendes Blickverhalten (M), (S)
- Kein Anzeigen oder zu spätes Anzeigen (M)
 - Wiederholt (S)
- Anzeige nicht koordiniert mit Blickverhalten (M)
 - Wiederholt (S)
- Zu frühes Verringern der Geschwindigkeit (noch vor dem Verzögerungstreifen) (M), (S)
- Zu spätes Einordnen am Verzögerungstreifen und/oder Einordnen ohne Beachtung des Nachfolgeverkehrs (S)
- Keine Geschwindigkeitsanpassung am Verzögerungstreifen (M), (S)
- Zu hohe Geschwindigkeit bei der Ausfahrt (M), (S)

Anhang 2: Klasse B

Teil A. Überprüfungen am Fahrzeug (Reihenfolge laut Prüfungsprotokoll)

Auf die Bauart und die Eigenheiten des Prüfungsfahrzeuges eingehen, wobei Rückschlüsse auf andere Fahrzeugtypen zulässig sind.

Reifen/Räder

Reifen/Profil

- Profiltiefe beurteilen
- Indikatorstelle zeigen
- Blickkontrolle auf mögliche Reifenschäden
- Überprüfung, ob Profil gleichmäßig abgenutzt ist (verschiedene Abnutzung – Gründe)
- Sommer-/Winterreifen (auch Verwendung)

Reifenbezeichnung

- Kontrolle der Zulässigkeit der Reifen (Betriebsanleitung, Zulassungsbescheinigung)
- Wichtige Aufschriften am Reifen (Kennzeichnungen)
- Laufrichtung

Räder

- Wuchtgewichte zeigen (wenn vorhanden)
- Folge von verlorenem Wuchtgewicht erklären
- Blickkontrolle auf mögliche Felgenschäden

Reifendruck

- Zeigen des Sollwertes (Betriebsanleitung, Aufschrift am Fahrzeug)
- Erklären der Kontrolle (Sichtkontrolle nicht genau genug!)
- Zu hoher/zu niedriger Luftdruck, Reifendruck-Kontrollsystem
- Zeigen des Ventils
- Ventilkappen vorhanden

Radwechsel

- Zeigen des Reserverades/Notrad/Reparaturset
- Zeigen des für einen Radwechsel notwendigen Werkzeuges und Wagenhebers
- Radwechsel erklären

Bremsanlage

Vorratsbehälter

- Zeigen des Vorratsbehälters
- Kontrolle des Bremsflüssigkeitsstandes
- Ursachen und Maßnahmen bei zu geringem Bremsflüssigkeitsstand

Bremsprobe

- Funktion der Bremsleuchten überprüfen
- Leerweg überprüfen, Maßnahmen bei zu großem Leerweg
- Widerstand und Dichtheit überprüfen
- Prüfung des Bremskraftverstärkers
- Rollbremsprobe
- Fahrbremsprobe

Feststellbremse

- Prüfung der Wirksamkeit, Anfahrprobe
- Leerweg überprüfen (Rasten), Maßnahmen bei zu großem Leerweg

Beleuchtung

Lichtstufen

- Einschalten einzelner bzw. aller Lichtstufen inkl. Zusatzbeleuchtungen
- Erklären der Lichtstufen und Zusatzbeleuchtungen

Überprüfen der Beleuchtung

- Zustand (Sauberkeit, Beschädigungen)
- Funktionskontrolle (vorne und hinten)
- Blinkerkontrolle
- Leuchtweitenregulierung

Signal- und Warneinrichtungen

Betätigen der Lichthupe

- Betätigungsvorrichtung zeigen lassen
- Funktionskontrolle

Betätigen der Hupe

- Betätigungsvorrichtung zeigen lassen
- Funktionskontrolle (wenn dies örtlich zulässig ist)

Betätigen der Alarmblinkanlage

- Betätigungsvorrichtung zeigen lassen
- Funktionskontrolle

Lenkung

Überprüfung der Lenkung

- Leerweg überprüfen
- Kontrolle der Lenkhilfe (Servo), inklusive Flüssigkeitsstand
- Überprüfung beim „Ziehen“ oder „Flattern“ der Lenkung

Ausreichende Sicht

Scheibenwischer

- Einschalten der verschiedenen Stufen

Scheibenwaschanlage

- Betätigen

Scheibengebläse

- Einschalten der verschiedenen Stufen
- Luftverteilung einstellen (Defrosterstellung)

Scheiben-/Spiegelheizung

- Ein- und Ausschalten

Flüssigkeitsstände

Motoröl

- Öleinfüllöffnung zeigen
- Ölstand kontrollieren

Kühlflüssigkeit

- Kühlflüssigkeitsstand kontrollieren (Behälter)
- Nachfüllen
- Zeigen des Fernthermometers

Scheibenwaschanlage

- Kontrolle am Vorratsbehälter
- Nachfüllen

Kraftstoff

- Tanken (Füllöffnung) bzw. Aufladen (Ladestecker)
- Art des Kraftstoffes bzw. Antriebs (Benzin, Diesel, Elektro, ...)
- Kontrolle, Füllstands- bzw. Ladezustandsanzeige

Batterie

Pole/Anschlüsse

- Kontrolle
- Befestigung
- Batterie Hauptschalter (wenn vorhanden)

Flüssigkeitsstand/Ladezustand bei wartungsfreier Batterie

- Kontrolle
- Flüssigkeitsstand (Schrauböffnung, Schauglas)

Keilriemen/Keilrippenriemen

- Spannung
- Zustand

Kontrolleinrichtungen

Warn- und Kontrollleuchten

- Zeigen und erklären der Warn- und Kontrollleuchten
- Ursachen für ein Aufleuchten
- Verhalten beim Aufleuchten

Armaturen und Bedienungseinrichtungen

- Zeigen und erklären der Armaturen (z. B. Geschwindigkeitsmesser, Drehzahlmesser)
- Zeigen und erklären von Bedienungseinrichtungen (z. B. Tempomat)

Innenkontrollen

Sitzposition, Spiegel

- Sitzeinstellung (durchgetretene Kupplung, gebeugtes Knie)
- Außenspiegel
- Innenspiegel
- Richtige Einstellung

Kopfstütze

- Richtige Einstellung

Sicherheitsgurt

- Gurt richtig anlegen
- Höhenverstellung nutzen

Lenkrad

- Richtige Einstellung

Sonstiges

Kennzeichen, § 57a KFG Plakette

- Kennzeichentafeln verschmutzt oder beschädigt
- § 57a KFG Plakette, Lochung, Toleranz

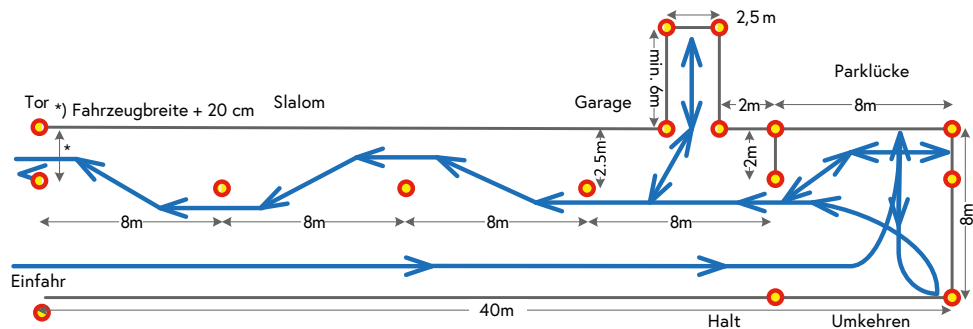
Zubehör

- Verbandzeug
- Pannendreieck
- Warnweste

Teil B. Übungen im verkehrsfreien Raum (Prüfplatz)

Die Übungen im verkehrsfreien Raum bestehen aus sieben Einzelübungen, von denen mindestens drei in beliebiger Reihenfolge nach Vorgabe des Prüfers durchzuführen sind. Die Übungen Umkehren und Parklücke sind verpflichtend vorgeschrieben. Verhalten wie auf öffentlicher Verkehrsfläche, Kontroll- und Sicherungsblicke ausführen, Blinker setzen.

Übungsaufbau
"Prüfplatz"



1. Verzögerung

- Beschleunigen auf ca. 30 km/h (keine Geschwindigkeitsmessung)
- Eingangs soll stärker gebremst werden
- Das Fahrzeug muss beim Bremsen in der Spur bleiben

Beurteilen

- Ausreichende Ausgangsgeschwindigkeit
- Degressives Bremsen
- Ausreichende Bremswirkung
- Kein vorzeitiger Stillstand

2. Halt

- Dosiertes Abbremsen zum definierten Ziel (Stangen, Markierung etc.)
- Der Kandidat muss knapp vor dem Ziel zum Stillstand kommen
- Der Motor darf nicht abgewürgt werden
- Nach dem Halt muss der Kandidat im ersten Gang wieder anfahren

Beurteilen

- Dosiertes degressives Bremsen zum Anhalten
- Erreichen der notwendigen Verzögerung
- Kein Nachhelfen mit Kupplung und Motor
- Endstellung des Kraftwagens, anhalten knapp vor dem Ziel

3. Umkehren

- Seitliche Begrenzungen durch Stangen, Leitkegel oder dergleichen (z. B. Bänder) markieren
- Die seitlichen Begrenzungen dürfen nicht berührt oder überfahren werden
- Das Umkehren muss mit höchstens zweimal Rückwärtsfahren gelingen

Beurteilen

- Richtiges Wechseln der Fahrtrichtung
- Richtiges Lenken beim Vor- und Rückwärtsfahren
- Kontroll- und Sicherungsblicke
- Richtiges Blinken

4. Parklücke

- Die Parklücke ist durch Stangen, Leitkegel oder dergleichen deutlich zu markieren
- Das Fahrzeug soll möglichst in einem Zug eingeparkt werden
- Das Fahrzeug muss innerhalb der Markierungen und möglichst parallel zur seitlichen Begrenzung stehen
- Die Begrenzungen der Parklücke vorne und hinten dürfen weder berührt noch überfahren werden
- Die seitliche Begrenzung darf überragt, aber nicht überfahren werden

Beurteilen

- Zwei Korrekturzüge sind zulässig. Jeder weitere Korrekturzug bedeutet einen zusätzlichen Versuch
- Das Fahrzeug ist möglichst parallel zur seitlichen Begrenzung abzustellen
- Das Fahrzeug ist entsprechend platzsparend knapp an der seitlichen Begrenzung abzustellen (seitlicher Abstand maximal 40 cm)
- Blickverhalten („Ausscheren“ des Fahrzeuges, Kontroll- und Sicherungsblicke)
- Richtiges Blinken

5. Garage

- Die Garage ist durch Stangen, Leitkegel oder dergleichen deutlich zu markieren. Es sollen damit „Wände“ dargestellt werden
- Die Länge der Garage hat mindestens 6 m zu betragen (in den Prüfungsprotokollen werden 8 m angegeben)
- Die Abmessungen der Garage müssen klar erkennbar sein
- Es ist möglichst in einem 90 Grad-Rückwärtsbogen in die Garage einzufahren
- Mit dem Fahrzeug ist möglichst nahe an die „Rückwand“ heranzufahren
- Das Fahrzeug muss innerhalb der Markierungen stehen
- Es ist möglichst in einem 90 Grad-Vorwärtsbogen aus der Garage auszufahren

Beurteilen

- Zwei Korrekturzüge sind zulässig. Jeder weitere Korrekturzug bedeutet einen zusätzlichen Versuch.
- Berühren der Leiteinrichtungen bzw. Wände nicht zulässig, nicht über die seitlichen und hinteren Begrenzungen ragen (Wände!)
- Das Fahrzeug ist möglichst parallel zu den „Seitenwänden“ abzustellen
- Möglichkeit des Aussteigens beachten
- Blickverhalten (Kontroll- und Sicherungsblicke)
- Richtiges Blinken

6. Slalom

- Es sind vier Leitkegel oder Stangen im Abstand von je 8 m aufzustellen
- Der Kandidat muss im Schrittempo eine möglichst gleichmäßige Linie durch die Leiteinrichtungen fahren (Blicksprünge zur entferntesten Leiteinrichtung)
- Der Slalom muss ohne Zurückschieben gefahren werden
- Es ist auf eine ordentliche Lenkradführung zu achten (Übergreifen)

Beurteilen

- Leiteinrichtungen dürfen nicht berührt werden
- Möglichst gleichmäßige Linie fahren
- Richtige Lenkradführung
- Passendes Tempo
- Richtige Blickführung

7. Tor

- Das Tor ist deutlich durch Leitkegel oder Stangen darzustellen
- Die Torbreite ergibt sich aus den äußeren Fahrzeugbegrenzungen (inkl. Außenspiegel) plus links und rechts je 10 cm
- Das Tor ist mit ca. 10–20 km/h zu passieren (keine Geschwindigkeitsmessung)

Beurteilen

- Die Leiteinrichtungen dürfen nicht berührt werden
- Angemessene Geschwindigkeit

Teil C. Fahren im Verkehr

Inhalte der Prüfung (5.1.)

- Wegfahren: Einordnen in den Fließverkehr
- Fahren auf geraden Straßen: Auch Befahren von Engstellen
- Fahren in Kurven: Enge, kurvenreiche Straßen
- Befahren von und einbiegen auf Kreuzungen: Überqueren, Einbiegen, mit und ohne Bodenmarkierungen
- Richtungsänderungen, Fahrstreifenwechsel: Mehrmaliges Einbiegen in beide Richtungen, mehrere Fahrstreifenwechsel, auch bei höherer Geschwindigkeit
- Autobahn/Autostraße/Schnellstraße: Ist eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erlaubt, so sollen mindestens 80 km/h gefahren werden, sofern Verkehr und Witterung es zulassen, mit Beschleunigungs- und Verzögerungsstreifen
- Überholen (bspw. Aufzählung): Zweites Fahrschulfahrzeug oder sonstiges mehrspuriges Kraftfahrzeug, Fuhrwerk, Radfahrer etc., Überholtwerden
- Befahren von besonderen Straßenstellen: Eisenbahnkreuzungen, Straßen mit Straßenbahn, Kreisverkehr, längere Steigungen und Gefälle

Prüfstrecke (5.1.9.)

Es sollen mindestens drei der vier Verkehrsräume befahren werden:

- Verkehrsberuhigte Gebiete: z. B. 30 km/h, Fußgänger, Kinder, Radfahrer
- Ortsgebiet: 50 km/h, starker Verkehr, Kreuzungen, Verkehrslichtsignale
- Freilandstraßen: Über 50 km/h, Landesstraßen, kurvenreich
- Autobahnen, Autostraßen, Schnellstraßen: Zulässige Geschwindigkeit mindestens 80 km/h, Richtgeschwindigkeit mindestens 100 km/h; möglichst mit Beschleunigungs- und Verzögerungsstreifen

Beurteilungskriterien (5.2.)

- Defensives und partnerbewusstes Fahren
 - Unter Beachtung der Straßen- und Witterungsverhältnisse
 - Unter Beachtung und Einbeziehung der Handlungen anderer Straßenbenutzer
 - Unter Beachtung der schwächeren Verkehrsteilnehmer
 - Unter Beachtung des Grundsatzes eines vorausschauenden Fahrens
 - Unter Beachtung der Gewährleistung eines sicheren, leichten und flüssigen Verkehrs
 - Unter Beachtung einer ökonomischen Fahrweise
- Sichere Handhabung des Fahrzeuges: Beurteilung der richtigen Benützung und Bedienung aller für die Verkehrs- und Betriebssicherheit notwendigen Einrichtungen des Fahrzeuges
- Verkehrsbeobachtung: Richtige Blicktechnik, 3-S-Blick, Verwendung der Spiegel

- Vorrang: Erkennen der Vorrangverhältnisse und richtiges Verhalten, Vorfahrt für Linienbusse
- Wahl der Fahrlinie und des Fahrstreifens: Richtige Blicktechnik (gerade Fahrlinie, keine fortwährenden Korrekturen am Lenkrad), richtige Wahl des Fahrstreifens, Fahrlinie innerhalb des Fahrstreifens, sicherer Fahrstreifenwechsel (Blicktechnik, Beobachtung des übrigen Verkehrs, sicheres Lenken, auch bei höherer Geschwindigkeit), richtiges Lenken beim Einbiegen
- Eingehaltene Sicherheitsabstände: Hintereinanderfahren (anzählen der Sekunden zulässig), Seitenabstand beim Überholen (mindestens 1 m, zu berücksichtigen sind die davon abweichenden Vorgaben beim korrekten Überholen von Radfahrern, sonstigen einspurigen Fahrzeugen sowie Schienenfahrzeugen), Abstand vom Fahrbahnrand
- Wahl der Fahrgeschwindigkeit: Geschwindigkeit den Witterungs- und Straßenverhältnissen anpassen, Beachtung der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs, erlaubte Höchstgeschwindigkeit nicht überschreiten
- Verkehrszeichen, Lichtsignale, Bodenmarkierungen: Verkehrszeichen erkennen und Verhalten darauf einstellen; Verkehrslichtsignal erkennen und abschätzen, ob in die Kreuzung eingefahren werden darf; Erkennen von und richtiges Verhalten bei Bodenmarkierungen, Überfahren von Sperrlinien oder Sperrflächen nur wenn durch den übrigen Verkehr erforderlich
- Fahrtrichtungsanzeiger, Warneinrichtungen: Richtiges Entscheiden über Blinkersetzen und rechtzeitiges Ausschalten, falls erforderlich Warnzeichen abgeben
- Bremsen, anhalten: Degressiv bremsen, nicht zu rasch an anhaltende/s Fahrzeug/e heranfahren
- Umweltfreundliches und sparsames Fahren: Richtige Gangwahl, Schaltanzeige und Drehzahlmesser beachten, Motorbremse richtig einsetzen

Im Prüfungsprotokoll einzutragen (Mängelkatalog – Fahrfehler)

Ebene, Steigung, Gefälle

(B 3.01.) Anfahrtsicherheit

Der Kandidat muss durch rasches Finden des Haltepunktes des Kupplungspedals mit entsprechender Blickführung ruckfrei mit dosiertem Gas anfahren. Er darf dabei die Kupplung nicht unnötig lange schleifen lassen. Bergauf darf das Fahrzeug kaum merkbar zurückrollen. Das Anfahren mit der Handbremse kann vom Prüfer angeordnet werden.

Mögliche Fehler

- Motor abwürgen (L)
 - Wiederholt (M)
 - Ständig (S)
- Falsche Kupplungsbetätigung (L)
 - Wiederholt (M)
 - Ständig (S)
- Wegfahren mit versehentlich angezogener Feststellbremse:
 - Selbst bemerkt und korrigiert (0)
 - Weiterfahrt ohne Bemerken (M), (S)
- Anfahren in einer Steigung
 - Kaum merkbares Zurückrollen (0)
 - Zurückrollen bis ca. 30 cm (L)
 - Zurückrollen mehr als ca. 30 cm (M)
 - Wiederholt mehr als ca. 30 cm (S)
 - Unkontrolliertes Zurückrollen (S)
- Blicktechnik
 - Kein vollständiger 3-S-Blick (M)
 - Wiederholt (S)
 - Fehlendes Blickverhalten (S)

(B 3.02.) Gangwahl

Exakte Führung des Schalthebels. Handstellung beachten! Selbstständige Wahl des zweckmäßigsten Ganges. Erkennen der Schaltzeitpunkte entsprechend der Situation.

Mögliche Fehler

- Zu niedriger Gang (L)
 - Wiederholt (M)
 - Ständig (S)
- Zu hoher Gang (L)
 - Wiederholt (M)
 - Ständig (S)

- Motor absterben (M)
 - Wiederholt (S)
- Ständiges Bremsen mit Betriebsbremse beim Bergabfahren (S)
- Grundlos ohne Gang/ausgekuppelt (M)
 - Wiederholt (S)

(B 3.03.) Nebenhandlungen

Rasches Auffinden und richtiges Betätigen von Licht, Wischer, Heizung, Fensterheber etc. Beurteilen, ob das Einschalten einer Bedienungseinrichtung erforderlich ist.

Mögliche Fehler

- Ein-/Ausschalten erforderlich (Dunkelheit, Nebel, Regen, angelaufene Scheiben etc.)
 - Keine Reaktion bzw. Bedienungseinrichtung nicht gefunden (S)
 - Falsche Lichtstufe (M), (S)
- Betätigen der Bedienungseinrichtung
 - Suchen der Bedienungseinrichtung (L), (M)
 - Lenkbewegung bei Bedienung (M)
 - Zu langes Wegschauen von der Fahrbahn (M)
- Bei Beeinträchtigung der Verkehrsbeobachtung (S)

(B 3.04.) Abstellen und Sichern

Durchführen aller Handlungen zum sicheren Abstellen und Verlassen des Fahrzeuges.

Mögliche Fehler

- Kein Anzeigen oder zu spätes Anzeigen beim Ein- oder Ausfahren in die oder aus der Parkposition (M)
- Nicht geeignete Parkposition
(nicht verkehrsgerecht, Aussteigen nicht möglich) (M)
- Unkontrolliertes An- oder Überfahren des Randsteins (S)
- Motor durch Auslassen der Kupplung bei eingelegtem Gang abstellen
 - Fahrzeug eingebremst, nur kleiner Ruck (L)
 - Fahrzeug nicht eingebremst (M)
- Fahrzeug nicht korrekt absichern (Gang, Feststellbremse) (M)
- Aussteigen ohne Blick nach hinten
 - Ohne möglichen Folgeverkehr (z. B. Schrägparkplatz) (L)
 - Bei möglichem Folgeverkehr (z. B. Längsparkplatz) (S)
- Bei längerem Anhalten (Bahnübergang, Baustelle usw.): Erfordernis zum Abstellen des Motors nicht erkannt (L)

Spurgestaltung (Gerade, Kurve)

Achten auf Blicktechnik, Richtungsblick, Tunnelblick, richtige Blickführung und richtige Blicksprünge.

(B 3.05.) Wahl des Fahrstreifens

Mehrfachwertung möglich

Wahl des richtigen Fahrstreifens und Benützung der Straße unter Bedachtnahme der Straßen-, Verkehrs- und Sichtverhältnisse.

Mögliche Fehler

- Falschen Fahrstreifen gewählt
(z. B. Rechtsfahrordnung, Bodenmarkierungen etc.) (M), (S)
- Verbotenes Befahren von Teilen der Straße (z. B. Fahrstreifen für Omnibusse, Radfahrstreifen, Gehsteig, Pannestreifen (sofern nicht Vormerkdelikt, siehe dazu (B 3.18.)) (M), (S)
- Spätes Erkennen eines unbenützbaren Fahrstreifens (Fahrbahnverengung, Reißverschlussystem, Bauarbeiten, Beginn eines Parkstreifens etc.) (L), (M)
 - Dabei bis zum Hindernis gefahren (M), (S)

(B 3.06.) Spur innerhalb des Fahrstreifens

Wahl der Fahrspur unter Bedachtnahme der Fahrstreifenbreite, Fahrgeschwindigkeit, Seitenabstände, Fahrbahnbeschaffenheit und anderer Verkehrsteilnehmer.

Mögliche Fehler

- Zu weit rechts oder links,
 - ohne Bodenmarkierung (L), (M)
 - mit Bodenmarkierung (M)
- Befahren unbefestigter Straßenteile (S)
- Bei Gegenverkehr nicht äußerst rechts (S)
- Zu geringer Seitenabstand zu nebenher fahrendem Fahrzeug (M), (S)
- Nichtbeachten von schadhaften Fahrbahnstellen (L)
- Vor unübersichtlichen Kurven oder Kuppen nicht äußerst rechts (S)
- Nicht äußerst rechts bei schlechter Sicht (S)
- Nicht äußerst rechts beim Überholtwerden (S)

(B 3.07.) Spursicherheit, Blickverhalten

Bei Geradeausfahrt soll der Blick überwiegend in eine Entfernung, die ungefähr 10-20 Sekunden Fahrzeit entspricht, gerichtet sein. Beim Kurvenfahren muss durch die richtige Blicktechnik (Blicksprünge) eine „runde“, der Kurvenkrümmung angepasste, Fahrlinie ermöglicht werden.

Mögliche Fehler

Bei Geradeausfahrt:

- Tunnelblick
 - Blick zu weit nach vorne/zu kurz (M)
 - Über längere Zeit (S)
- Orientierung am Gegenverkehr oder am Überholten, „Anvisieren, mit Blick hängen bleiben“ (S)
- Spurabweichung gegenüber der korrekten Fahrlinie (L)
 - Wiederholt (M)
 - Bei erheblicher Spurabweichung (S)
- Keine gerade Fahrlinie (Pendeln)
 - Gering (L)
 - Stark (M)
 - Ständig (S)
- Blick auf Schalthebel (L), (M)
 - Wiederholt (M), (S)

Zusätzlich bei Kurvenfahrt:

- Lenkkorrektur wegen zu kleinem Kurvenradius (L)
- Lenkkorrektur wegen zu großem Kurvenradius (L)

(B 3.08.) Lenkradführung

Im Normalfall beide Hände am Lenkrad, richtige Haltung des Lenkrades, Übergreifen in der Kurve, Zurückstellen der Lenkung zum Geradeausfahren durch Zurücklenken oder durch kontrolliertes Zurückgleiten des Lenkrades.

Mögliche Fehler

- Falsche Handhaltung am Lenkrad (L)
 - Wiederholt (M)
- Kein Übergreifen beim Kurvenfahren, Einbiegen (z. B. „Melken“, „Tellerwaschen“) (M)
 - Wiederholt (S)
- Ohne Grund mit einer Hand lenken (z. B. zweite Hand am Schalthebel) (M)
 - Wiederholt (S)
- Keine Hand am Lenkrad (S)

Tempogestaltung

Der Kandidat muss sein Tempo den Straßen-, Witterungs-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen anpassen. Er hat erforderlichenfalls die Geschwindigkeit rechtzeitig zu verringern. Weiters hat er die Eigenschaften seines Fahrzeuges und der Ladung zu berücksichtigen.

(B 3.09.) Zu langsam (behindernd)

Der Kandidat soll jeweils eine Fahrgeschwindigkeit wählen, die von einem ordnungsgemäß geprägten Lenker an dieser Stelle eingehalten wird. Er soll im Verkehr regelkonform und unauffällig „mitschwimmen“.

Mögliche Fehler

- Zu geringes Tempo selbst bemerkt und korrigiert (0)
- Deutlich langsamer als „angepasste Geschwindigkeit“ (M)
 - Wiederholt (S)
- Zögernde Beschleunigung (L)
 - Daraus resultierende Behinderung (M)
- Bei idealen Bedingungen überwiegend
 - Ortsgebiet < 40 km/h (S – nicht bestanden)
 - Freilandstraße < 80 km/h (S – nicht bestanden)
 - Autobahn < 100 km/h (S – nicht bestanden)
- Zu _E: Ortsgebiet < 40 km/h (S – nicht bestanden)
- Zu _E: Freilandstraße < 60 km/h (S – nicht bestanden)
- Zu _E: Autobahn < 70 km/h (S – nicht bestanden)

(B 3.10.) Zu schnell für die Situation

Der Kandidat muss sein Tempo den Straßen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen sowie der verwendeten Beleuchtung (Abblendlicht, Fernlicht) anpassen. Weiters hat er die Eigenschaften seines Fahrzeuges, sein eigenes Können und seine Verfassung zu berücksichtigen.

Mögliche Fehler

- Kein Fahren auf Sicht
 - Mit leicht überhöhter Geschwindigkeit (M)
 - Mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit (S)
- Kein Fahren auf halbe Sicht
 - Geschwindigkeit reduziert, jedoch noch zu schnell für halbe Sicht (M)
 - Deutlich überhöhte Geschwindigkeit oder Erfordernis nicht erkannt (S)
- Kein Fahren auf Gefahrensicht
 - Passiert Gefahrenstelle mit leicht überhöhter Geschwindigkeit (M)
 - Passiert Gefahrenstelle mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit (S)
 - Annäherungsgeschwindigkeit höher als es das Fahren auf Gefahrensichtweite zulässt (S)

- Zu schnell für Witterung, Fahrbahn etc.
 - Ohne Beeinträchtigung der Fahrstabilität (M)
 - Mit Beeinträchtigung der Fahrstabilität (S)

(B 3.11.) Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit

Mehrfachwertung möglich

Der Kandidat hat die allgemeinen Geschwindigkeitsbeschränkungen und entsprechende Verkehrszeichen zu beachten.

Mögliche Fehler

(jeweils ausgehend von der gerade erlaubten Höchstgeschwindigkeit):

- Geringfügige Überschreitung selbstständig, zeitnah korrigiert (O)
- Geringfügige Überschreitung von bis zu 5 km/h (L)
- Überschreitung von mehr als 5 km/h (M)
- Überschreitung von mehr als 10 km/h (S)
- Überschreitung von mehr als 20 km/h (S – nicht bestanden)

(B 3.12.) Sicherheitsabstände

Der Kandidat soll einen gleichmäßigen und richtigen Sicherheitsabstand hinter einem anderen Fahrzeug einhalten.

Mögliche Fehler

- Zu geringer Abstand, sofort selbst korrigiert (O)
 - Zu geringer Abstand (M)
 - Ständig oder deutlich (S)
 - Extrem geringer Sicherheitsabstand (unter 0,4 Sekunden)
(Vormerkdelikt – Abbruch)
- Bei Kolonnenfahrt grundlos zu großer Abstand (L)
 - Wiederholt oder über längere Zeit (M)

Fahrstreifenwechsel

Sicheres Umspuren beim Fahrstreifenwechsel. Fahrstreifenwechsel können vom Prüfer auch angeordnet werden. Unter diesen Punkt fällt nicht der Fahrstreifenwechsel beim Vorbeifahren bzw. Überholen oder beim Ein- und Ausfahren (Autobahn).

(B 3.13.) Verkehrsbeurteilung, Kontaktaufnahme

Richtige Blickkontrollen nach vorne und nach hinten (3-S-Blick), rechtzeitiges Anzeigen. Beurteilen der anderen Verkehrsteilnehmer nach deren Spur- und Spurtverhalten und deren Zeichengebung.

Mögliche Fehler

- Erkennt einen notwendigen Fahrstreifenwechsel nicht oder zu spät und muss daher anhalten (M)
- Kein vollständiger 3-S-Blick (M)
 - Wiederholt (S)
- Fehlendes Blickverhalten (S)
- Übersehen eines anderen Fahrzeuges (S)

(B 3.14.) Beachten der Bodenmarkierungen

Der Kandidat muss beim Fahrstreifenwechsel die vorhandenen Bodenmarkierungen beachten. Das Überfahren von Bodenmarkierungen ist nur dann zulässig, wenn es für die Aufrechterhaltung der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs erforderlich ist.

Mögliche Fehler

- Überfahren von Sperr-, Randlinien und/oder Sperrflächen
 - Wenn die Bodenmarkierung kaum sichtbar ist (L)
 - Fahren auf Sperr- oder Randlinie (M), (S)
 - Eindeutiges Überfahren (S)
 - Befahren einer Sperrfläche (S)
- Richtungspfeile nicht einhalten: Entgegen Richtungspfeil weiterfahren (S)

(B 3.15.) Rechtzeitige Anzeige

Der Kandidat muss den Fahrstreifenwechsel so rechtzeitig anzeigen, dass sich andere Straßenbenützer auf den angezeigten Vorgang ohne Gefährdung einstellen können.

Mögliche Fehler

- Zu frühe Anzeige (L)
 - Wiederholt (M)
 - Bei „Verwirrung“ anderer Verkehrsteilnehmer (S)
- Kein Anzeigen oder zu spätes Anzeigen (M)
 - Wiederholt (S)
- Nicht koordiniert mit 3-S-Blick (M)
 - Wiederholt (S)
- Blinker wird nach Fahrmanöver nicht ausgeschaltet (L), (M)
 - Bei möglicher Irreführung anderer Verkehrsteilnehmer (z. B. Kreuzung blinkend geradeaus übersetzen) (S)

(B 3.16.) Richtige Ausführung

Der Fahrstreifenwechsel darf erst durchgeführt werden, wenn andere Straßenbenützer nicht behindert werden. Im geeigneten Augenblick muss der Kandidat den Fahrstreifenwechsel entschlossen durchführen.

Mögliche Fehler

- Zögerliche Durchführung (L)
- Kein ausreichender Tiefenabstand nach dem Fahrstreifenwechsel (M)
- Lenkeinschlag nicht der Geschwindigkeit angepasst („eckig“) (M)
Wiederholt (S)
- Falsche Geschwindigkeitseinschätzung des/der Fahrzeuge/s am anderen Fahrstreifen (S)
- Behinderung eines anderen Fahrzeuges (S)

Sonstiges Verhalten

(B 3.17.) Beachten der Verkehrsvorschriften

Mehrfachwertung möglich

Die Kenntnis der Verkehrsvorschriften allein ist zu wenig, die Verkehrsvorschriften müssen sinnvoll angewandt und eingehalten werden.

Mögliche Fehler

- Verkehrszeichen
 - Hinweiszeichen/Wegweiser nicht beachtet (L)
 - Gefahrenzeichen nicht beachtet (M)
 - Vorschriftszeichen nicht beachtet (S)
 - Vorschriftszeichen nicht beachtet und dadurch gegen die zulässige Fahrtrichtung gefahren (S – nicht bestanden)
- Umkehren, Rückwärtsfahren, Zufahren: Verbote nicht beachtet, ohne jedoch dadurch gegen die zulässige Fahrtrichtung zu fahren (M), (S)
- Befahren der Rettungsgasse bei Staubildung (Vormerkdelikt – Abbruch)
- Steigert die Geschwindigkeit beim Überholtwerden (M)
 - Wesentlich (S)

(B 3.18.) Verhalten bei besonderen Partnern

Mehrfachwertung möglich

Bevorzugte Straßenbenützer genießen Rechte, die ihre Rechtfertigung darin erfahren, dass sie entweder zu besonderen Zwecken, etwa im Interesse des Gemeinwohles tätig sind (Einsatzfahrzeuge, Fahrzeuge des Straßendienstes etc.) oder, dass sie einem besonderen Schutzbedürfnis unterliegen (Kinder, gehbeeinträchtigte Personen etc.). Ihnen gegenüber ist eine besondere Rücksichtnahme erforderlich. Der Kandidat hat in diesem Umstand Rechnung tragendes Verhalten zu zeigen.

Mögliche Fehler

- Verhalten gegenüber Einsatzfahrzeug (Nichterkennen, Platz machen) (S)
- Behinderung von Einsatzfahrzeugen, Fahrzeugen des Straßendienstes, der Straßenaufsicht oder des Pannendienstes durch Befahren des Pannestreifens (Vormerkdelikt – Abbruch)
- Verhalten gegenüber Straßenbahn (unzulässiges Befahren von Gleisen bzw. Gleiskörpern, unmittelbares Queren von Gleisen, Missachten von gebotenen Ausweichen) (S)
- Links Vorbeifahren an Linienbus in Haltestelle (Geschwindigkeit, Abstand, Blicktechnik) (M), (S)
- Nicht Beachten des Vorbeifahrverbotes an Schulbussen (S)
- Nicht Beachten des Verbotes im Bereich einer Haltestelle rechts an einem Linienbus oder einer Straßenbahn vorbeizufahren (S)
- Nicht angepasstes Verhalten bei Personen, die aus dem Vertrauensgrundsatz ausgenommen sind (Geschwindigkeit, Abstand) (S)

(B 3.19.) Voraussehen der Gefahr

Hier ist insbesondere auf das Erkennen von „verborgenen Gefahren“ zu achten (z. B. Ladegut auf der Straße, offene Fahrzeurtüren bei stehenden Fahrzeugen, Staubbildung etc.). Ebenso ist auf das Verhalten bei seitlicher Sichtbehinderung durch haltende bzw. parkende Fahrzeuge oder Büsche zu achten.

Mögliche Fehler

- Spätes Erkennen, dann richtige Reaktion (L), (M)
 - Keine Reaktion (S)

(B 3.20.) Behinderung, Gefährdung

Mehrfachwertung möglich

Hier ist eine zusätzliche Bewertung zu anderen Fehlern möglich, sofern die Behinderung oder Gefährdung nicht schon einen erschwerenden Umstand bei einer anderen Mängelkategorie darstellt.

Mögliche Fehler

- Kein Bremsen des anderen Verkehrsteilnehmers erforderlich (nur Gas wegnehmen) (0)
- Bremsen erforderlich (L), (M)
- Starkes Bremsen oder Ausweichen eines anderen Fahrzeuglenkers erforderlich (S)
- Behindern eines Busses beim Verlassen der Haltestelle (S)
- Behindern einer Straßenbahn bei der Weiterfahrt (S)

Vorbeifahren, Überholen

Richtige Blickkontrollen nach vorne und nach hinten. Der Kandidat muss beurteilen, ob ein Vorbeifahren bzw. Überholen erlaubt und möglich bzw. gegebenenfalls erforderlich ist; rechtzeitig Anzeigen. Der Vorgang des Vorbeibewegens muss rasch, sicher und ohne Behinderung von anderen Verkehrsteilnehmern durchgeführt werden.

(B 3.21.) Verkehrsbeurteilung, Kontaktaufnahme, Blicktechnik

Der Kandidat beurteilt, ob ein Vorbeifahren bzw. Überholen aufgrund der Verkehrsverhältnisse und der sonstigen Umstände möglich ist und in welcher Form die Kontaktaufnahme zu erfolgen hat. Jedes dieser Manöver benötigt eine angemessene Blicktechnik (3-S-Blick!).

Mögliche Fehler

- Fährt hinter langsamen Verkehrsteilnehmer nach, obwohl ein Überholen leicht möglich wäre (Fahrrad, Traktor) (M)
 - Wiederholt oder über längere Strecke (S)
- Keine ausreichende Kontaktaufnahme, obwohl erforderlich (M)
- Kein vollständiger 3-S-Blick (M)
 - Wiederholt (S)
- Fehlendes Blickverhalten (S)
- Überholt trotz des Vorschriftszeichens „Überholen verboten“ (S – nicht bestanden)
- Überholt auf oder unmittelbar vor einem unregelmäßigem Schutzweg oder einer Radfahrerüberfahrt (S – nicht bestanden)

(B 3.22.) Überholsicht, Behinderung

Der Kandidat beurteilt, ob ein Vorbeifahren bzw. Überholen aufgrund der allgemeinen Verkehrslage und der sonstigen Umstände möglich ist.

Mögliche Fehler

- Setzt an (Umspuren), obwohl die Verkehrslage, die Straßen- oder Sichtverhältnisse ein Vorbeifahren bzw. Überholen nicht erlauben (S)
- Kommt es durch das Überholmanöver zu einer Behinderung oder ist dafür nicht genügend Platz vorhanden (S – nicht bestanden)

(B 3.23.) Rechtzeitige Anzeige

Der Kandidat muss den Vorbeifahr- bzw. Überholvorgang so rechtzeitig anzeigen, dass sich andere Straßenbenutzer auf den angezeigten Vorgang ohne Gefährdung einstellen können.

Mögliche Fehler

- Zu frühe Anzeige (L)
 - Wiederholt (M)
 - Bei „Verwirrung“ anderer Verkehrsteilnehmer (S)
- Kein Anzeigen oder zu spätes Anzeigen (M)
 - ,Wiederholt (S)
- Nicht koordiniert mit 3-S-Blick (M)
 - Wiederholt (S)
- Blinker wird nach dem Fahrmanöver nicht ausgeschaltet (L), (M)
 - Bei möglicher Irreführung anderer Verkehrsteilnehmer (z. B. Kreuzung blinkend geradeaus übersetzen) (S)

(B 3.24.) Beschleunigen

Der Kandidat muss, wenn erforderlich, zurückschalten. Es ist darauf zu achten, dass der Schaltvorgang rasch durchgeführt und das Beschleunigungsvermögen des Fahrzeuges gut ausgenutzt wird.

Mögliche Fehler

- Zu wenig Gas geben (M)
- Kein Zurückschalten, obwohl Drehzahl zu niedrig (M)
- Überholen mit zu geringem Geschwindigkeitsunterschied (S)
 - Dadurch andere Straßenbenutzer behindert (S – nicht bestanden)

(B 3.25.) Seitenabstand

Abhängig von Geschwindigkeit und gefahrenerhöhenden Umständen, muss bei mehrspurigen Fahrzeugen mindestens 1,5 Meter und bei unbeweglichen Objekten mindestens 1 Meter Seitenabstand eingehalten werden. Bei Schienenfahrzeugen genügt ein Seitenabstand von mindestens 0,5 Meter. Diese Abstandsrichtwerte können bei ausreichender Geschwindigkeitsreduktion auch unterschritten werden, ohne dass dies als Mangel gewertet werden muss.

Beim Überholen von Radfahrern und Rollerfahrern (§ 88b StVO) muss der Seitenabstand im Ortsgebiet mindestens 1,5 Meter und außerhalb des Ortsgebietes mindestens 2 Meter betragen; bei einer gefahrenen Geschwindigkeit des Überholenden von höchstens 30 km/h kann der Seitenabstand der Verkehrssicherheit entsprechend reduziert werden.

Mögliche Fehler

- Abstand unterschritten (M)
 - Deutlich (S)
- Nicht angepasstes Verhalten bei Personen (Geschwindigkeit, Abstand) (S)

(B 3.26.) Wiedereinordnen

Der Kandidat hat sich vor dem Wiedereinordnen zu überzeugen, dass ein ausreichend großer Sicherheitsabstand zum überholten Fahrzeug gegeben ist. Es muss mindestens ein 1-Sekunden-Sicherheitsabstand eingehalten werden.

Mögliche Fehler

- Knapp, zu geringer Sicherheitsabstand (M)
 - Wiederholt (S)
 - „Hineindrängen“, dadurch andere Straßenbenützer behindert (S – nicht bestanden)
- Zu lange auf linker Spur fahren (M)
- Kein Kontrollblick (M)
- Bei gefahren erhöhender Situation (z. B. zwei Fahrstreifen rechts, im Bereich von Autobahnauffahrten etc.) (S)
- Verringert nach dem Überholvorgang grundlos die Geschwindigkeit (M), (S)

Befahren von Querstellen

Zu achten ist auf das bewusste Wahrnehmen von Querstellen (Gefahr des Übersehens!), das richtige Annähern, falls erforderlich das rechtzeitige Verringern der Geschwindigkeit, Beurteilen der Verkehrslage (Schutzweg, Vorrangsituation etc.), folgerichtiges Entscheiden, rasches Übersetzen.

(B 3.27.) Verkehrsbeurteilung

Mehrfachwertung möglich

Wichtig ist das rechtzeitige Erkennen von Querstellen, wie Straßen- und Eisenbahnkreuzungen, Schutzwegen und Radfahrerüberfahrten sowie der jeweils geltenden Vorrangsituation. Der Kandidat hat sich verkehrsgerecht und vorschriftsgemäß zu verhalten.

Mögliche Fehler

- Nicht Erkennen einer Kreuzung bzw. Querstelle (S)
- Vorrangverzicht bei unübersichtlicher Straßenstelle (L)
- Vorrangsituation falsch beurteilt (unbegründeter Vorrangverzicht) (M)
- Nichtbeachten von Lichtzeichen, des Löffelrades oder von akustischen Signalen an einer Eisenbahnkreuzung (Vormerkdelikt – Abbruch)
- Missachten sich abwärts bewegender Schrankenbäume oder Umfahren von geschlossenen Schranken bei einer Eisenbahnkreuzung (Vormerkdelikt – Abbruch)

- Anhalten auf einer Eisenbahnkreuzung, obwohl dies vorhersehbar war (Vormerkdelikt – Abbruch)
- Verstoß gegen sonstige beim Befahren von Eisenbahnkreuzungen geltende Vorschriften (M), (S)

(B 3.28.) Richtiges Annähern

Der Kandidat hat die Annäherungsgeschwindigkeit unter Berücksichtigung des vorhandenen Sehtrichters und der Vorrangsituation sowie durch Verwenden der Betriebsbremse anzupassen.

Mögliche Fehler

- Keine Geschwindigkeitsanpassung (S)
- Zu spätes Bremsen (M)
- Kein degressives Bremsen (M)
- Zu frühe Geschwindigkeitsreduktion (M)
- Unbegründeter Halt an der Ordnungslinie (M)

(B 3.29.) Wartepflichterfüllung

Hat der Kandidat bei einer Querstelle Wartepflicht, so hat er dies durch sein Verhalten anderen Verkehrsteilnehmern rechtzeitig erkennbar zu machen.

Mögliche Fehler

- Falsche Einschätzung der Wartepflichtsituation:
- Kein Bremsen des Vorrangberechtigten erforderlich (nur Gas wegnehmen) (O)
 - Bremsen des Vorrangberechtigten erforderlich (L), (M)
 - Unvermitteltes Bremsen oder Ablenken des Vorrangberechtigten erforderlich (S – nicht bestanden)
- Kein eindeutiges Verhalten für Querverkehr erkennbar (z. B. langsames Weiterrollen, abruptes Bremsen unmittelbar nach dem Anfahren etc.) (M), (S)

(B 3.30.) STOP-Tafel, Arm- und Lichtzeichen (Anhalten)

Mehrfachwertung möglich

Der Kandidat hat bei einer „STOP-Tafel“ entweder an der Haltelinie oder an der Sichtlinie anzuhalten. Vor geregelten Kreuzungen ist darauf zu achten, dass Fußgänger oder Radfahrer auf einem Schutzweg oder einer Radfahrerüberfahrt nicht behindert werden. Auf jeden Fall muss das Fahrzeug ganz zum Stehen kommen.

Mögliche Fehler

- STOP-Tafel
 - Tastet sich langsam vor (O)
 - Kandidat hält an ungeeigneter Stelle an (M)
 - Kandidat hält nicht, zu spät oder deutlich zu früh an (S)

- Nichtbeachten des Verkehrszeichens „Halt“, wobei ein oder mehrere Lenker anderer Fahrzeuge zum unvermittelten Bremsen oder Ablenken genötigt werden (Vormerkdelikt – Abbruch)
- Armzeichen
 - Nichtbeachten des Armzeichens „Arm senkrecht nach oben“ (M), (S)
 - Nichtbeachten des Armzeichens „Arm quer“ (S – nicht bestanden)
- Lichtzeichen
 - Ungerechtfertigtes Anhalten bei Grün (S)
 - Ungerechtfertigtes Anhalten bei Grün-Blinken (M)
 - Halt nach der Haltelinie, Querungshilfe etc. (M)
 - Einfahren bei Gelb (M), (S)
 - Einfahren bei Rot (S – nicht bestanden)
 - Nichtbeachten des Rotlichtes, wobei ein oder mehrere Lenker anderer Fahrzeuge zum unvermittelten Bremsen oder Ablenken genötigt werden (Vormerkdelikt – Abbruch)
 - Nach dem Anhalten nicht rechtzeitig fahrbereit gemacht (L)
 - Kein Anfahren bei Grün (M)

(B 3.31.) Fußgänger, Radfahrer

Mehrfachwertung möglich

Fußgängern oder Radfahrern ist das Überqueren des Schutzweges oder der Radfahrerüberfahrt zu ermöglichen, wenn sie sich auf solchen befinden oder diese erkennbar benützen wollen. Beim Einbiegen ist Fußgängern, die die Fahrbahn bereits betreten haben, auch ohne Schutzweg das unbehinderte und ungefährdete Überqueren zu ermöglichen.

Mögliche Fehler

- Ungenügende Sicherheitsblicke (S)
- Fußgänger bzw. Radfahrer wird bei der Querung behindert (S)
- Gefährdung eines oder mehrerer Fußgänger, der/die einen Schutzweg vorschriftsmäßig benützt/benützen (Vormerkdelikt – Abbruch)
- Unbegründetes Anhalten bei Schutzweg oder Radfahrerüberfahrt (L)
 - Wiederholt (M)
 - Ständig (S)

(B 3.32.) Blicktechnik

Zu beachten sind der richtige Pendelblick und Sicherheitsblick.

Mögliche Fehler

- Fehlende oder nicht rechtzeitige Blicke auf Querkommende oder Einmündende
 - Im Zug einer Vorrangstraße (L)
 - Ohne Vorrangstraße, einmalig (M)

- Ohne Vorrangstraße, wiederholt (S)
- Spurabweichung beim Queren (falsche Blicktechnik)
 - Einmalig (L)
 - Wiederholt (M)
 - Ständig (S)
- Übersehen anderer Verkehrsteilnehmer (S)

(B 3.33.) Rasches Verlassen

Ist das Weiterfahren möglich hat der Kandidat, ohne zu zögern, die Querstelle zu verlassen. Wichtig für ein zügiges Weiterfahren ist die Wahl des richtigen Ganges.

Mögliche Fehler

- Zögern beim Weiterfahren (L), (M)
- Zu geringe Beschleunigung (M)
 - Wiederholt (S)
- Einfahren in die Kreuzung, obwohl ein Verlassen nicht möglich ist (M), (S)

Einbiegen

Rechtzeitig Fahrtrichtungsänderung anzeigen und Geschwindigkeit anpassen, richtig einordnen, nach rechts in engem Bogen, nach links tangential in weitem Bogen. Beachten der anderen Verkehrsteilnehmer, insbesondere Fußgänger und Radfahrer.

(B 3.34.) Rechtzeitige Anzeige, Tempoanpassung

Der Kandidat hat das Einbiegen so rechtzeitig anzuzeigen, dass sich andere Straßenbenutzer auf den angezeigten Vorgang einstellen können.

Mögliche Fehler

- Anzeige
 - Zu frühe Anzeige (L)
 - Wiederholt (M)
 - Bei „Verwirrung“ anderer Verkehrsteilnehmer (S)
 - Kein Anzeigen oder zu spätes Anzeigen (M)
 - Wiederholt (S)
 - Nicht koordiniert mit 3-S-Blick (M)
 - Wiederholt (S)
 - Blinker wird nach Fahrmanöver nicht ausgeschaltet (L), (M)
 - Bei möglicher Irreführung anderer Verkehrsteilnehmer (z. B. Kreuzung blinkend geradeaus übersetzen) (S)
- Geschwindigkeit
 - Zu frühes Verringern der Geschwindigkeit (L)
 - Zu spätes Verringern der Geschwindigkeit (M)
 - Kein ausreichendes Verringern der Geschwindigkeit (S)

(B 3.35.) Einordnen

Will der Kandidat nach links einbiegen, so hat er sein Fahrzeug auf dem der Fahrbahnmitte nächst gelegenen Fahrstreifen seiner Fahrtrichtung, in Einbahnen jedoch auf dem linken Fahrstreifen, der Fahrbahn einzuordnen. Vor dem Rechtseinbiegen hat er sich auf dem rechten Fahrstreifen einzuordnen.

Mögliche Fehler

- Spätes Einordnen (M)
- Versäumt das Einordnen und fährt vorschriftsgemäß weiter (L)
- Versäumt das Einordnen und fährt nicht vorschriftsgemäß weiter (M), (S)
- Ordnet sich richtig ein und fährt nicht vorschriftsgemäß weiter (S)
- Ordnet sich zu knapp vor einer Straßenbahn ein (S)
- Falsch eingeordnet (z. B. Überragen der Fahrbahnmitte im Gegenverkehr, falsch eingeordnet in Einbahnstraßen, Markierung von Einbiegestreifen überragt, verkehrsgünstige Aufstellung usw.) (M), (S)

(B 3.36.) Blickverhalten

Vor dem Einordnen/Einbiegen hat sich der Kandidat zu vergewissern, dass er andere Verkehrsteilnehmer nicht gefährdet oder behindert (3-S-Blick, Kontrollblick).

Mögliche Fehler

- Kein vollständiger 3-S-Blick (M)
 - Wiederholt (S)
- Fehlendes Blickverhalten (S)
 - Übersehen eines anderen Fahrzeuges (S)
 - Kein Kontrollblick auf Fußgänger/Radfahrer (S)
 - Kein Kontrollblick auf von hinten nachfolgende Straßenbahn (S)
- Zu _E: Kein Kontrollblick auf Anhänger (S)

(B 3.37.) Fahrspur beim Einbiegen

Nach rechts ist in engem Bogen, nach links tangential in weitem Bogen einzubiegen.

Mögliche Fehler

- Rechts einbiegen in zu großem Bogen (L), (M)
 - Wiederholt (M), (S)
- Rechts einbiegen in zu engem Bogen (L), (M)
 - Wiederholt (M), (S)
 - Bei Überfahren des Fahrbahnrandes (S)
- Links einbiegen nach dem Mittelpunkt (L), (M)
 - Wiederholt (M), (S)
- Links einbiegen in zu engem Bogen (L), (M)
 - Wiederholt (M), (S)

- Unkontrollierter Fahrstreifenwechsel beim Einbiegen bei mehreren Fahrstreifen zum Einbiegen (S)

Hohes Tempo (Autobahn, Freiland)

Die Prüfung sollte, wenn es das örtliche Straßennetz zulässt, auch eine Fahrt auf einer Autobahn beinhalten.

(B 3.38.) Einfahren

Es ist möglichst frühzeitig mit der Einschätzung zu beginnen, ob ein Wechsel auf den ersten Fahrstreifen gefahrlos möglich ist. Ist dies der Fall, hat der Kandidat am Beschleunigungsstreifen zügig zu beschleunigen und seine Fahrgeschwindigkeit dem Tempo anzupassen, das die Fahrzeuge einhalten, die den ersten Fahrstreifen benützen. Ist ein gefahrloses „Einflechten“ infolge sehr dichten Verkehrs gerade nicht möglich, ist das Fahrzeug erst dann kräftig und ohne zu zögern unter Ausnützung des Beschleunigungsstreifens zu beschleunigen, wenn Aussicht auf ein Umspuren ohne Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer besteht. Der Wechsel auf den ersten Fahrstreifen der Autobahn hat jedenfalls mit einer entsprechenden Blickführung (3-S-Blick) einherzugehen.

Mögliche Fehler

- Kein vollständiger 3-S-Blick (M)
 - Wiederholt (S)
- Fehlendes Blickverhalten (S)
- Kein Anzeigen oder zu spätes Anzeigen (M)
 - Wiederholt (S)
- Anzeige nicht koordiniert mit 3-S-Blick (M)
 - Wiederholt (S)
- Einordnen ohne Beachtung des Nachfolgeverkehrs (S)
- Keine oder unzureichende Geschwindigkeitsanpassung am Beschleunigungsstreifen bzw. der Beschleunigungsstreifen wird nicht ausreichend ausgenützt (M), (S)
- Verringern der Geschwindigkeit auf dem Beschleunigungsstreifen oder Anhalten am Ende des Beschleunigungsstreifens (S)
- Fährt beim Einfahren, ohne dass ein Ausnahmetatbestand vorliegt, am Pannestreifen weiter (sofern nicht Vormerkdelikt, siehe dazu (B 3.18.)) (S)

(B 3.39.) Ausfahren

Wenn es die Länge des Verzögerungstreifens zulässt, darf der Kandidat die Geschwindigkeit erst am Verzögerungstreifen verringern.

Mögliche Fehler

- Fehlendes Blickverhalten (M), (S)
- Kein Anzeigen oder zu spätes Anzeigen (M)
 - Wiederholt (S)
- Anzeige nicht koordiniert mit Blickverhalten (M)
 - Wiederholt (S)
- Zu frühes Verringern der Geschwindigkeit (noch vor dem Verzögerungstreifen) (M), (S)
- Zu spätes Einordnen am Verzögerungstreifen und/oder Einordnen ohne Beachtung des Nachfolgeverkehrs (S)
- Keine Geschwindigkeitsanpassung am Verzögerungstreifen (M), (S)
- Zu hohe Geschwindigkeit bei der Ausfahrt (M), (S)

Anhang 3: Klasse C1/C

Teil A. Überprüfungen am Fahrzeug (Reihenfolge laut Prüfungsprotokoll)

Auf die Bauart und die Eigenheiten des Prüfungsfahrzeuges eingehen, wobei Rückschlüsse auf andere Fahrzeugtypen zulässig sind. Kein Kippen des Führerhauses, Kandidat braucht die erforderlichen Handgriffe nur zeigen können.

Reifen/Räder

Reifen/Profil

- Profiltiefe beurteilen
- Blickkontrolle auf mögliche Reifenschäden
- Überprüfung, ob Profil gleichmäßig abgenutzt ist (verschiedene Abnutzung - Gründe)
- Sommer-/Winterreifen (auch Verwendung)
- Nachschneiden von Reifen

Reifenbezeichnung

- Kontrolle der Zulässigkeit der Reifen (Betriebsanleitung, Zulassungsbescheinigung)
- Wichtige Aufschriften am Reifen (Kennzeichnungen)
- Laufrichtung (gegebenenfalls)

Räder

- Wuchtgewichte zeigen (wenn vorhanden)
- Folge von verlorenem Wuchtgewicht erklären
- Blickkontrolle auf mögliche Felgenschäden
- Kontrolle der Radmutter, Sichtkontrolle (lose), Radmutternschutz
- Kontrolle auf Fremdkörper, Zwischenraum bei Zwillingreifen

Reifendruck

- Zeigen des Sollwertes (Betriebsanleitung, Aufschrift am Fahrzeug)
- Erklären der Kontrolle (Sichtkontrolle nicht genau genug!)
- Zu hoher/zu niedriger Luftdruck
- Zeigen des Ventils
- Ventilkappen vorhanden

Radwechsel

- Zeigen des Reserverades
- Zeigen des für einen Radwechsel notwendigen Werkzeuges und Wagenhebers
- Radwechsel erklären

Schneeketten

- Zeigen
- Montage erklären

Bremsanlage

Vorratsbehälter

- Zeigen der Vorratsbehälter
- Kontrolle auf Beschädigungen
- Entwässern der Behälter
- Bei LKW mit kombinierter Bremse,
- Vorratsbehälter, Flüssigkeitsstand
- Zeigen der wesentlichen Elemente
- Kontrolle Lufttrockner

Füllzeit

- Erklärung und Kontrolle der Füllzeit
- Mögliche Mängel (Ursachen für lange/kurze Füllzeiten)
- Prüfen der Luftbeschaffungsanlage

Dichtheit

- Dichtheitsprüfung aller Teile der Bremsanlage
- Kontrolle durch Hören auf Luftgeräusche
- Überprüfung des Mehrkreisschutzventils

Abnützung der Bremsbeläge

- Zu hoher Druckabfall bei Dichtheitsprüfung in Vollbremsstellung mit Hilfe des Manometers am Armaturenbrett
- Kontrollleuchte am Armaturenbrett zeigen
- Notwendigkeit des Tausches der Bremsbeläge erklären (Kontrolle mittels Schaulochs, Verschleißanzeige)
- Kontrolle ALB (nur wenn möglich)
- Kontrolle Bremszylinder (Hub der Kolbenstange) (nur wenn möglich)
- Not-Löseeinrichtung

Bremsprobe

- Funktion der Bremsleuchten überprüfen
- ABS-Kontrollleuchte (kurzes, dauerhaftes Aufleuchten)
- Rollbremsprobe
- Fahrbremsprobe

Feststellbremse

- Prüfung der Wirksamkeit

Verlangsamereinrichtungen

- Motorstaubremsen
- Retarder

Außenkontrollen

Überprüfen der Beleuchtung, Warneinrichtungen

- Rundgangkontrolle
- Vorhandensein der vorgeschriebenen Beleuchtung
- Zustand (Sauberkeit, Beschädigungen)
- Einschalten einzelner bzw. aller Lichtstufen inkl. Zusatzbeleuchtungen
- Erklären der Lichtstufen und Zusatzbeleuchtungen
- Scheinwerfereinstellung erklären
- Signaleinrichtungen, Warntafeln

Rahmen und Unterfahrschutz

- Kontrolle der Befestigung
- Kontrolle auf Beschädigungen
- Unterfahrschutz verbogen, richtig eingestellt, Prüfung auf festen Sitz
- Spritzschutz
- Anhängervorrichtung

Federung

- Blattfedern, Kontrolle auf Blattbruch/fester Sitz (Klangprobe)
- Befestigung
- Luftfedern, Schäden am Balg
- Dichtheit

Unterlegkeil/e

- Vorhandensein (zeigen, anlegen)

Aufbau, Planen, Ladung

- Fahrerkabine, Beschädigungen, Durchrostungen am Aufbau
- Planenbefestigung
- Zustand bzw. Risse in der Plane
- Kontrolle aller Verriegelungen der Bordwände
- Sonstige Verschlüsse (z. B. Türverschlüsse, wenn vorhanden)
- Sicherung der Ladung
- Sichere Befestigung der Windleiteinrichtungen
- Reinigung nach Witterungseinflüssen (Eis, Schnee, ...)
- Kontrolle von Scheiben und Sichtfeld

Lenkung

Überprüfung der Lenkung

- Leerweg überprüfen
- Flüssigkeitsstand
- Sichtkontrolle auf Flüssigkeitsverlust

EU-Kontrollgerät

Bedienung

- Einbauschild EU-Kontrollgerät
- Prüfnachweis
- Bedeutung der Aufschriebe
- Verhalten bei Aufleuchten der Funktionskontrolllampen, bei Störung/Ausfall des Gerätes
- Durchführung händischer Aufzeichnungen, Mitführverpflichtung
- Verschiedene Einstellungen vornehmen (Uhr oder Fährbetrieb)
- Mischbetrieb analog/digital

Zeitgruppenschalter

- Zeitgruppenschalter einstellen
- Erklärung der Zeitgruppen
- Lenk-/Ruhezeiten

Analoges Kontrollgerät

- Schaublatt ausfüllen
- Schaublatt einlegen/Zuordnung zum Kontrollgerät

Digitales Kontrollgerät

- Tagesausdruck
- Papierwechsel
- Fehlermeldungen

Batterie

Pole/Anschlüsse

- Kontrolle
- Befestigung
- Batterie Hauptschalter (wenn vorhanden)

Flüssigkeitsstand/Ladezustand bei wartungsfreier Batterie

- Kontrolle
- Flüssigkeitsstand (Schrauböffnung, Schauglas)

Keilriemen/Keilrippenriemen

- Spannung
- Zustand

Flüssigkeitsstände

Motoröl

- Öleinfüllöffnung zeigen
- Ölstand kontrollieren
- Öldruckkontrollleuchte/Manometer zeigen

Kühlflüssigkeit

- Kühlflüssigkeitsstand kontrollieren (Behälter)
- Nachfüllen
- Zeigen des Fernthermometers

Scheibenwaschanlage

- Kontrolle am Vorratsbehälter
- Nachfüllen

AdBlue

- Flüssigkeitsstand kontrollieren

Kupplungsflüssigkeit

- Flüssigkeitsstand kontrollieren

Kraftstoff

- Tanken (Füllöffnung) bzw. Aufladen (Ladestecker)
- Art des Kraftstoffes bzw. Antriebes (Diesel, Elektro, ...)
- Kontrolle, Füllstands- bzw. Ladezustandsanzeige

Ausreichende Sicht

Scheibenwischer

- Einschalten der verschiedenen Stufen

Scheibenwaschanlage

- Betätigen

Scheibengebläse

- Einschalten der verschiedenen Stufen
- Luftverteilung einstellen (Defrosterstellung)

Scheiben-/Spiegelheizung

- Ein- und Ausschalten

Innenkontrollen

Sitz, Spiegel

- Sitzeinstellung (ergonomische Sitzposition)
- Anfahrspiegel
- Seitenspiegel
- Frontspiegel
- Rampenspiegel
- Richtige Einstellung
- Kamera- und Monitorsysteme

Kopfstütze

- Richtige Einstellung (wenn einstellbar)

Sicherheitsgurt

- Gurt richtig anlegen

Lenkrad

- Richtige Einstellung

Kontrolleinrichtungen

Warn- und Kontrollleuchten

- Zeigen und erklären der Warn- und Kontrollleuchten
- Ursachen für ein Aufleuchten
- Verhalten beim Aufleuchten

Armaturen und Bedienungseinrichtungen

- Zeigen und erklären der Armaturen (z. B. Geschwindigkeitsmesser, Drehzahlmesser)
- Zeigen und erklären von Bedienungseinrichtungen (z. B. Tempomat)

Sonstiges

Kennzeichnung, § 57a KFG Plakette

- Kennzeichentafeln verschmutzt oder beschädigt
- Aufschriften außen am Fahrzeug
- „Lärmarm-Zertifikat“ (Aufschrift, Dokument).
- § 57a KFG Plakette, Lochung, Toleranz

Zubehör

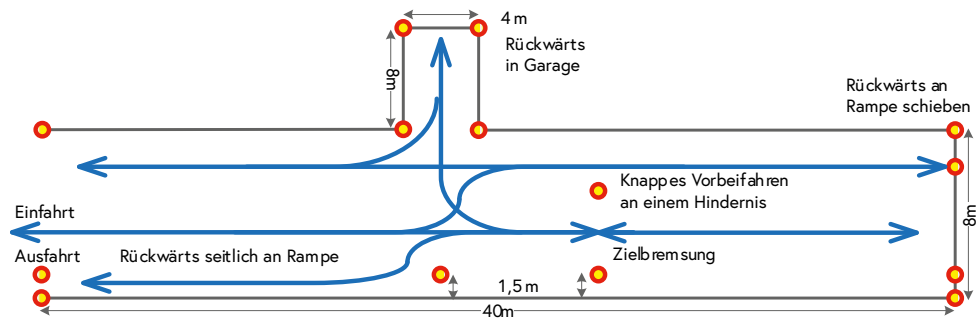
- Verbandzeug
- Pannendreieck
- Warnweste
- GO-Box

Teil B. Übungen im verkehrsfreien Raum (Prüfplatz)

Die Übungen im verkehrsfreien Raum bestehen aus fünf Einzelübungen, die in beliebiger Reihenfolge nach Vorgabe des Prüfers durchzuführen sind. Verhalten wie auf öffentlicher Verkehrsfläche, Kontroll- und Sicherungsblicke ausführen, Blinker setzen.

Bei einem LKW mit einer Gesamtlänge ab 9 Meter sind die Abmessungen für die Klassen D1/D zu verwenden.

Übungsaufbau
"Prüfplatz"



1. Zielbremsung

- Beschleunigen auf ca. 30 km/h (keine Geschwindigkeitsmessung)
- Eingangs soll stärker gebremst werden
- Dann dosiertes Abbremsen zum definierten Ziel (Stangen, Markierung etc.)
- Das Fahrzeug muss beim Bremsen in der Spur bleiben

Beurteilen

- Ausreichende Ausgangsgeschwindigkeit
- Dossiertes, degressives Bremsen zum Anhalten
- Erreichen der notwendigen Verzögerung
- Endstellung des Kraftwagens, anhalten knapp vor dem Ziel

2. Rückwärts seitlich an Rampe

- Die „Rampe“ ist durch mindestens zwei Stangen verbunden mit einem deutlich sichtbaren Band zu markieren, sofern nicht ohnehin eine natürliche Rampe zur Verfügung steht
- Höhe des Markierungsbandes zirka auf Höhe der Ladefläche
- Rückwärts nach rechts ca. 1,5 m versetzen
- Beim Rückwärtsfahren sind die Außenspiegel zu verwenden
- Möglichst nahe an die Rampe heranfahren

Beurteilen

- Rampe darf vom Fahrzeug nicht überragt und nicht überfahren werden
- Abstellen möglichst parallel zur Rampe
- Entfernung zur Rampe so nahe, dass ungehindertes Entladen bei geöffneter Bordwand möglich ist (maximal 0,5 m)
- Blickverhalten

3. Rückwärts in Garage

- Die Garage ist durch mindestens vier Stangen deutlich zu markieren. Es sollen damit „Wände“ dargestellt werden
- Die Länge der Garage hat 8 m zu betragen
- Die Abmessungen der Garage müssen klar erkennbar sein
- Es ist ausgehend von einer 8 m breiten Fahrbahn möglichst in einem 90 Grad-Rückwärtsbogen in die Garage einzufahren
- Mit dem Fahrzeug ist möglichst nahe an die „Rückwand“ heranzufahren
- Das Fahrzeug muss innerhalb der Markierungen stehen
- Es ist möglichst in einem 90 Grad-Vorwärtsbogen aus der Garage auszufahren
- Es ist beim Ein- und Ausfahren mindestens kurzzeitig der volle Lenkradeinschlag des Fahrzeuges auszunützen („enger Bogen“), wobei eine Vorgabe durch den Prüfer (von/nach rechts oder links) zulässig ist

Beurteilen

- Zwei Korrekturzüge sind zulässig. Jeder weitere Korrekturzug bedeutet einen zusätzlichen Versuch
- Berühren der Leiteinrichtungen bzw. Wände nicht zulässig, nicht über die seitlichen und hinteren Begrenzungen der Garage ragen (Wände!)
- Das Fahrzeug ist möglichst parallel zu den „Seitenwänden“ abzustellen
- Möglichkeit des Aussteigens beachten
- Blickverhalten (Kontroll- und Sicherungsblicke)
- Richtiges Blinken

4. Rückwärts an Rampe

- Die „Rampe“ ist durch mindestens zwei Stangen verbunden mit deutlich sichtbaren Bändern zu markieren, sofern nicht ohnehin eine natürliche Rampe zur Verfügung steht
- Die Rampe muss über die Rückblickspiegel deutlich zu erkennen sein
- Es muss mindestens zwei Fahrzeuglängen zurückgeschoben werden
- Möglichst nahe an die Rampe heranfahren

Beurteilen

- Der Kandidat darf einmal aussteigen und die Entfernung zur Rampe kontrollieren
- Die Rampe darf nicht überragt werden
- Entfernung zur Rampe deutlich weniger als 1 m
- Blickverhalten (es darf auch über das geöffnete Seitenfenster oder eine geöffnete Türe direkt zurückgeschaut werden)

5. Knappes Vorbeifahren an einem Hindernis

- Das Hindernis wird durch eine ausreichend hohe Stange oder dergleichen simuliert
- Es ist links am Hindernis vorbeizufahren
- Es ist mit Schrittgeschwindigkeit am Hindernis vorbeizufahren
- Der Abstand zwischen der rechten äußeren Fahrzeugbegrenzung (inkl. Außenspiegel) und dem Hindernis soll maximal 10 cm betragen

Beurteilen

- Kein Berühren oder Überragen des Hindernisses mit Teilen des Fahrzeuges
- Abstand der rechten äußeren Fahrzeugbegrenzung zum Hindernis

Teil C. Fahren im Verkehr

Inhalte der Prüfung (5.1.), (8.2.3.)

- Wegfahren: Einordnen in den Fließverkehr
- Fahren auf geraden Straßen: Auch Befahren von Engstellen
- Fahren in Kurven: Enge, kurvenreiche Straßen
- Befahren von und einbiegen auf Kreuzungen: Überqueren, Einbiegen, mit und ohne Bodenmarkierungen
- Richtungsänderungen, Fahrstreifenwechsel: Mehrmaliges Einbiegen in beide Richtungen, mehrere Fahrstreifenwechsel, auch bei höherer Geschwindigkeit
- Autobahn/Autostraße/Schnellstraße: Ist eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erlaubt, so soll möglichst die im Hinblick auf das Fahrzeug höchste zulässige Fahrgeschwindigkeit gefahren werden, sofern Verkehr und Witterung es zulassen, mit Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen
- Überholen (bspw. Aufzählung): Zweites Fahrschulfahrzeug oder sonstiges mehrspuriges Kraftfahrzeug, Fuhrwerk, Radfahrer etc., Überholtwerden
- Befahren von besonderen Straßenstellen: Eisenbahnkreuzungen, Straßen mit Straßenbahn, Kreisverkehr, längere Steigungen und Gefälle
- Dritte Bremse einsetzen

Prüfstrecke (8.2.3.)

In 45 Minuten ist es vielfach nicht möglich, alle vier Verkehrsräume anzufahren. Es sollen jedoch mindestens drei der vier Verkehrsräume befahren werden:

- Verkehrsberuhigte und Industriegebiete: Bereiche mit starkem LKW-Anteil, LKW-Ein- und Ausfahrten, Ladetätigkeit günstigenfalls mit Personenaufkommen
- Ortsgebiet: 50 km/h, starker Verkehr, Kreuzungen, Verkehrslichtsignale. Es sind nur solche Straßen im Ortsgebiet in die Prüfstrecken einzubeziehen, die üblicherweise mit Fahrzeugen dieser Klasse befahren werden
- Freilandstraßen: Über 50 km/h, Landesstraßen, kurvenreich, sodass erkannt wird, ob der Lenker die die Abmessungen des Fahrzeuges berücksichtigende, richtige Fahrlinie abschätzen kann
- Autobahnen, Autostraßen, Schnellstraßen: Zulässige Geschwindigkeit mindestens 80 km/h, die für das Prüfungsfahrzeug jeweils höchste zulässige Fahrgeschwindigkeit fahren, möglichst mit Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen

Beurteilungskriterien (5.2.), (8.2.3.)

- Defensives und partnerbewusstes Fahren
 - Unter Beachtung der Straßen- und Witterungsverhältnisse
 - Unter Beachtung und Einbeziehung der Handlungen anderer Straßenbenützer
 - Unter Beachtung der schwächeren Verkehrsteilnehmer
 - Unter Beachtung des Grundsatzes eines vorausschauenden Fahrens
 - Unter Beachtung der Gewährleistung eines sicheren, leichten und flüssigen Verkehrs
 - Unter Beachtung einer ökonomischen Fahrweise
- Sichere Handhabung des Fahrzeuges: Beurteilung der richtigen Benützung und Bedienung aller für die Verkehrs- und Betriebssicherheit notwendigen Einrichtungen des Fahrzeuges
- Verkehrsbeobachtung: Richtige Blicktechnik, Mehrfachsicherungsblick, Verwendung der Spiegel
- Vorrang: Erkennen der Vorrangverhältnisse und richtiges Verhalten, Vorfahrt für Linienbusse
- Wahl der Fahrlinie und des Fahrstreifens: Richtige Blicktechnik (gerade Fahrlinie, keine fortwährenden Korrekturen am Lenkrad), richtige Wahl des Fahrstreifens, Fahrlinie innerhalb des Fahrstreifens, sicherer Fahrstreifenwechsel (Blicktechnik, Beobachtung des übrigen Verkehrs, sicheres Lenken, auch bei höherer Geschwindigkeit), richtiges Lenken beim Einbiegen
- Eingehaltene Sicherheitsabstände: Hintereinanderfahren (anzählen der Sekunden zulässig), Seitenabstand beim Überholen (mindestens 1 m; zu berücksichtigen sind die davon abweichenden Vorgaben beim korrekten Überholen von Radfahrern, sonstigen einspurigen Fahrzeugen sowie Schienenfahrzeugen), Abstand vom Fahrbahnrand
- Wahl der Fahrgeschwindigkeit: Geschwindigkeit den Witterungs- und Straßenverhältnissen anpassen, Beachtung der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs, erlaubte Höchstgeschwindigkeit nicht überschreiten
- Verkehrszeichen, Lichtsignale, Bodenmarkierungen: Verkehrszeichen erkennen und Verhalten darauf einstellen; Verkehrslichtsignal erkennen und abschätzen, ob in die Kreuzung eingefahren werden darf; Erkennen von und richtiges Verhalten bei Bodenmarkierungen, Überfahren von Sperrlinien oder Sperrflächen nur wenn durch übrigen Verkehr oder bauartbedingt erforderlich
- Fahrtrichtungsanzeiger, Warneinrichtungen: Richtiges Entscheiden über Blinkersetzen und rechtzeitiges Ausschalten, falls erforderlich Warnzeichen abgeben
- Bremsen, anhalten: Degressiv bremsen, nicht zu rasch an anhaltende/s Fahrzeug/e heranfahren
- Umweltfreundliches und sparsames Fahren: Richtige Gangwahl, Berücksichtigung der Motordrehzahl (Drehzahlmesser beachten), Beschleunigung und Verzögerung, dritte Bremse richtig einsetzen

Im Prüfungsprotokoll einzutragen (Mängelkatalog – Fahrfehler)

Bei der Beurteilung der Mängel sind die Abmessungen des Fahrzeuges, das Gewicht, die Beschleunigung usw. vom Fahrprüfer besonders zu berücksichtigen.

Ebene, Steigung, Gefälle

(C 3.01.) Anfahrtsicherheit

Der Kandidat muss durch rasches Finden des Haltepunktes des Kupplungspedals mit entsprechender Blickführung ruckfrei mit dosiertem Gas anfahren. Er darf dabei die Kupplung nicht unnötig lange schleifen lassen. Bergauf darf das Fahrzeug kaum merkbar zurückrollen. Das Anfahren mit der Handbremse kann vom Prüfer angeordnet werden.

Mögliche Fehler

- Motor abwürgen (L)
 - Wiederholt (M)
 - Ständig (S)
- Falsche Kupplungsbetätigung (L)
 - Wiederholt (M)
 - Ständig (S)
- Wegfahren mit versehentlich angezogener Feststellbremse
 - Selbst bemerkt und korrigiert (0)
 - Weiterfahrt ohne Bemerken (M), (S)
- Anfahren in einer Steigung
 - Kaum merkbares Zurückrollen (0)
 - Zurückrollen bis ca. 30 cm (L)
 - Zurückrollen mehr als ca. 30 cm (M)
 - Wiederholt mehr als 30 cm (S)
 - Unkontrolliertes Zurückrollen (S)
- Blicktechnik
 - Keine vollständige Blickführung (M)
 - Wiederholt (S)
 - Fehlendes Blickverhalten (S)

(C 3.02.) Gangwahl

Exakte Führung des Schalthebels. Handstellung beachten! Selbstständige Wahl des zweckmäßigsten Ganges. Erkennen der Schaltzeitpunkte entsprechend der Situation.

Mögliche Fehler

- Zu niedriger Gang (L)
 - Wiederholt (M)
 - Ständig (S)

- Zu hoher Gang (L)
 - Wiederholt (M)
 - Ständig (S)
- Motor absterben (M)
 - Wiederholt (S)
- Ständiges Bremsen mit Betriebsbremse beim Bergabfahren (S)
- Grundlos ohne Gang/ausgekuppelt (M)
 - Wiederholt (S)
- Verlangsamieranlage
 - Während der gesamten Prüfungsfahrt nie verwendet, sofern erforderlich (M)
 - In längerem Gefälle nie verwendet (S)

(C 3.03.) Nebenhandlungen

Rasches Auffinden und richtiges Betätigen von Licht, Wischer, Heizung, Fensterheber etc. Beurteilen, ob das Einschalten einer Bedienungseinrichtung erforderlich ist.

Mögliche Fehler

- Ein-/Ausschalten erforderlich (Dunkelheit, Nebel, Regen, angelaufene Scheiben etc.)
 - Keine Reaktion bzw. Bedienungseinrichtung nicht gefunden (S)
 - Falsche Lichtstufe (M), (S)
- Betätigen der Bedienungseinrichtung
 - Suchen der Bedienungseinrichtung (L), (M)
 - Lenkbewegung bei Bedienung (M)
 - Zu langes Wegschauen von der Fahrbahn (M)
 - Bei Beeinträchtigung der Verkehrsbeobachtung (S)

(C 3.04.) Abstellen und Sichern

Durchführen aller Handlungen zum sicheren Abstellen und Verlassen des Fahrzeuges.

Mögliche Fehler

- Kein Anzeigen oder zu spätes Anzeigen beim Ein- oder Ausfahren in die oder aus der Parkposition (M)
- Nicht geeignete Parkposition (nicht verkehrsgerecht, Aussteigen nicht möglich) (M)
- Unkontrolliertes An- oder Überfahren des Randsteins (S)
- Motor durch Auslassen der Kupplung bei eingelegtem Gang abstellen
 - Fahrzeug eingebremst, nur kleiner Ruck (L)
 - Fahrzeug nicht eingebremst (M)
- Fahrzeug nicht korrekt absichern (Gang, Feststellbremse) (M)
- Aussteigen ohne Blick nach hinten
 - Ohne möglichen Folgeverkehr (z. B. Schrägparkplatz) (L)

- Bei möglichem Folgeverkehr (z. B. Längsparkplatz) (S)
- Bei längerem Anhalten (Bahnübergang, Baustelle usw.): Erfordernis zum Abstellen des Motors nicht erkannt (L)
- In Steigung/Gefälle keine zusätzliche Absicherung gegen Wegrollen (z. B. Keile usw.) (L)
- Zu _E: Keine Prüfung der Kontrollstellung (M)

Spurgestaltung (Gerade, Kurve)

Achten auf Blicktechnik, Richtungsblick, Tunnelblick, richtige Blickführung und richtige Blicksprünge.

(C 3.05.) Wahl des Fahrstreifens

Mehrfachwertung möglich

Wahl des richtigen Fahrstreifens und Benützung der Straße unter Bedachtnahme der Straßen-, Verkehrs- und Sichtverhältnisse.

Mögliche Fehler

- Falschen Fahrstreifen gewählt (z. B. Rechtsfahrordnung, Bodenmarkierungen, ...) (M), (S)
- Verbotenes Befahren von Teilen der Straße (z. B. Fahrstreifen für Omnibusse, Radfahrstreifen, Gehsteig, Pannestreifen (sofern nicht Vormerkdelikt, siehe dazu (C 3.18.)) (M), (S)
- Spätes Erkennen eines unbenützbaren Fahrstreifens (Fahrbahnverengung, Reißverschlussystem, Bauarbeiten, Beginn eines Parkstreifens etc.) (L), (M)
 - Dabei bis zum Hindernis gefahren (M), (S)

(C 3.06.) Spur innerhalb des Fahrstreifens

Wahl der Fahrspur unter Bedachtnahme der Fahrstreifenbreite, Fahrgeschwindigkeit, Seitenabstände, Fahrbahnbeschaffenheit und anderer Verkehrsteilnehmer.

Mögliche Fehler

- Zu weit rechts oder links, ohne Bodenmarkierung (L), (M)
 - Mit Bodenmarkierung (M)
- Befahren unbefestigter Straßenteile (S)
- Bei Gegenverkehr nicht äußerst rechts (S)
- Zu geringer Seitenabstand zu nebeneinanderfahrendem Fahrzeug (M), (S)
- Nichtbeachten von schadhafte Fahrbahnstellen (L)
- Vor unübersichtlichen Kurven oder Kuppen nicht äußerst rechts (S)
- Nicht äußerst rechts bei schlechter Sicht (S)
- Nicht äußerst rechts beim Überholtwerden (S)

(C 3.07.) Spursicherheit, Blickverhalten

Bei Geradeausfahrt soll der Blick überwiegend in eine Entfernung, die ungefähr 10-20 Sekunden Fahrzeit entspricht, gerichtet sein. Beim Kurvenfahren muss durch die richtige Blicktechnik (Blicksprünge) eine „runde“, der Kurvenkrümmung angepasste Fahrlinie ermöglicht werden.

Mögliche Fehler

Bei Geradeausfahrt:

- Tunnelblick, Blick zu weit nach vorne/zu kurz (M)
 - Über längere Zeit (S)
- Orientierung am Gegenverkehr oder am Überholten, „Anvisieren, mit Blick hängen bleiben“ (S)
- Spurabweichung gegenüber der korrekten Fahrlinie (L)
 - Wiederholt (M)
 - Bei erheblicher Spurabweichung (S)
- Keine gerade Fahrlinie (Pendeln)
 - Gering (L)
 - Stark (M)
 - Ständig (S)
- Blick auf Schalthebel (L), (M)
 - Wiederholt (M), (S)

Zusätzlich bei Kurvenfahrt:

- Lenkkorrektur wegen zu kleinem Kurvenradius (L)
- Lenkkorrektur wegen zu großem Kurvenradius (L)

(C 3.08.) Lenkradführung

Im Normalfall beide Hände am Lenkrad, richtige Haltung des Lenkrades, Übergreifen in der Kurve, Zurückstellen der Lenkung zum Geradeausfahren durch Zurücklenken oder durch kontrolliertes Zurückgleiten des Lenkrades.

Mögliche Fehler

- Falsche Handhaltung am Lenkrad (L)
 - Wiederholt (M)
- Kein Übergreifen beim Kurvenfahren, Einbiegen (z. B. „Melken“, „Tellerwaschen“) (M)
 - Wiederholt (S)
- Ohne Grund mit einer Hand lenken (z. B. zweite Hand am Schalthebel) (M)
 - Wiederholt (S)
- Keine Hand am Lenkrad (S)

Tempogestaltung

Der Kandidat muss sein Tempo den Straßen-, Witterungs-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen anpassen. Er hat erforderlichenfalls die Geschwindigkeit rechtzeitig zu verringern. Weiters hat er die Eigenschaften seines Fahrzeuges und der Ladung zu berücksichtigen.

(C 3.09.) Zu langsam (behindernd)

Der Kandidat soll jeweils eine Fahrgeschwindigkeit wählen, die von einem ordnungsgemäß geprägten Lenker an dieser Stelle eingehalten wird. Er soll im Verkehr regelkonform und unauffällig „mitschwimmen“.

Mögliche Fehler

- Zu geringes Tempo selbst bemerkt und korrigiert (0)
- Deutlich langsamer als „angepasste Geschwindigkeit“ (M)
 - Wiederholt (S)
- Zögernde Beschleunigung (L)
 - Daraus resultierende Behinderung (M)
- Bei idealen Bedingungen überwiegend
 - Ortsgebiet < 40 km/h (S – nicht bestanden)
 - Freilandstraße < 60 km/h (S – nicht bestanden)
 - Autobahn < 70 km/h (S – nicht bestanden)

Zu F

- Weniger als drei Viertel der Bauartgeschwindigkeit der Zugmaschine bzw. der zulässigen Geschwindigkeit des Gespanns (S – nicht bestanden)

(C 3.10.) Zu schnell für die Situation

Der Kandidat muss sein Tempo den Straßen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen sowie der verwendeten Beleuchtung (Abblendlicht, Fernlicht) anpassen. Weiters hat er die Eigenschaften seines Fahrzeuges, sein eigenes Können und seine Verfassung zu berücksichtigen.

Mögliche Fehler

- Kein Fahren auf Sicht
 - Mit leicht überhöhter Geschwindigkeit (M)
 - Mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit (S)
- Kein Fahren auf halbe Sicht
 - Geschwindigkeit reduziert, jedoch noch zu schnell für halbe Sicht (M)
 - Deutlich überhöhte Geschwindigkeit oder Erfordernis nicht erkannt (S)
- Kein Fahren auf Gefahrensicht
 - Passiert Gefahrenstelle mit leicht überhöhter Geschwindigkeit (M)
 - Passiert Gefahrenstelle mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit (S)

- Annäherungsgeschwindigkeit höher als es das Fahren auf Gefahrensichtweite zulässt (S)
- Zu schnell für Witterung, Fahrbahn etc.
 - Ohne Beeinträchtigung der Fahrstabilität (M)
 - Mit Beeinträchtigung der Fahrstabilität (S)

(C 3.11.) Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit

Mehrfachwertung möglich

Der Kandidat hat die allgemeinen Geschwindigkeitsbeschränkungen und entsprechende Verkehrszeichen zu beachten.

Mögliche Fehler

(jeweils ausgehend von der gerade erlaubten Höchstgeschwindigkeit):

- Geringfügige Überschreitung selbstständig, zeitnah korrigiert (0)
- Geringfügige Überschreitung von bis zu 5 km/h (L)
- Überschreitung von mehr als 5 km/h (M)
- Überschreitung von mehr als 10 km/h (S)
- Überschreitung von mehr als 20 km/h (S – nicht bestanden)

(C 3.12.) Sicherheitsabstände

Der Kandidat soll einen gleichmäßigen und richtigen Sicherheitsabstand hinter einem anderen Fahrzeug einhalten.

Mögliche Fehler

- Zu geringer Abstand, sofort selbst korrigiert (0)
- Zu geringer Abstand (M)
 - Ständig oder deutlich (S)
- Extrem geringer Sicherheitsabstand (unter 0,4 Sekunden)
(Vormerkdelikt – Abbruch)
- Bei Kolonnenfahrt grundlos zu großer Abstand (L)
 - Wiederholt oder über längere Zeit (M)

Fahrstreifenwechsel

Sicheres Umspuren beim Fahrstreifenwechsel. Fahrstreifenwechsel können vom Prüfer auch angeordnet werden. Unter diesen Punkt fällt nicht der Fahrstreifenwechsel beim Vorbeifahren bzw. Überholen oder beim Ein- und Ausfahren (Autobahn).

(C 3.13.) Verkehrsbeurteilung, Kontaktaufnahme

Richtige Blickkontrollen nach vorne und nach hinten (unbedingt Mehrfachsicherungsblick!), rechtzeitiges Anzeigen. Beurteilen der anderen Verkehrsteilnehmer nach deren Spur- und Spurtverhalten und deren Zeichengebung.

Mögliche Fehler

- Erkennt einen notwendigen Fahrstreifenwechsel nicht oder zu spät und muss daher anhalten (M)
- Keine vollständige Blickführung (M)
 - Wiederholt (S)
- Fehlendes Blickverhalten (S)
- Übersehen eines anderen Fahrzeuges (S)

(C 3.14.) Beachten der Bodenmarkierungen

Der Kandidat muss beim Fahrstreifenwechsel die vorhandenen Bodenmarkierungen beachten. Das Überfahren von Bodenmarkierungen ist nur dann zulässig, wenn es für die Aufrechterhaltung der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs erforderlich ist.

Mögliche Fehler

- Überfahren von Sperr-, Randlinien und/oder Sperrflächen
 - Wenn die Bodenmarkierung kaum sichtbar ist (L)
 - Fahren auf Sperr- oder Randlinie (M), (S)
 - Eindeutiges Überfahren (S)
 - Befahren einer Sperrfläche (S)
- Richtungspfeile nicht eingehalten: Entgegen Richtungspfeil weiterfahren (S)

(C 3.15.) Rechtzeitige Anzeige

Der Kandidat muss den Fahrstreifenwechsel so rechtzeitig anzeigen, dass sich andere Straßenbenutzer auf den angezeigten Vorgang ohne Gefährdung einstellen können.

Mögliche Fehler

- Zu frühe Anzeige (L)
 - Wiederholt (M)
 - Bei „Verwirrung“ anderer Verkehrsteilnehmer (S)
- Kein Anzeigen oder zu spätes Anzeigen (M)
 - Wiederholt (S)
- Nicht koordiniert mit Blickführung (M)
 - Wiederholt (S)
- Blinker wird nach Fahrmanöver nicht ausgeschaltet (L), (M)
- Bei möglicher Irreführung anderer Verkehrsteilnehmer (z. B. Kreuzung blinkend geradeaus übersetzen) (S)

(C 3.16.) Richtige Ausführung

Der Fahrstreifenwechsel darf erst durchgeführt werden, wenn andere Straßenbenützer nicht behindert werden. Im geeigneten Augenblick muss der Kandidat den Fahrstreifenwechsel entschlossen durchführen.

Mögliche Fehler

- Zögerliche Durchführung (L)
- Kein ausreichender Tiefenabstand nach dem Fahrstreifenwechsel (M)
- Lenkeinschlag nicht der Geschwindigkeit angepasst („eckig“) (M)
 - Wiederholt (S)
- Falsche Geschwindigkeitseinschätzung des/der Fahrzeuge/s am anderen Fahrstreifen (S)
- Behinderung eines anderen Fahrzeuges (S)

Sonstiges Verhalten

(C 3.17.) Beachten der Verkehrsvorschriften

Mehrfachwertung möglich

Die Kenntnis der Verkehrsvorschriften allein ist zu wenig, die Verkehrsvorschriften müssen sinnvoll angewandt und eingehalten werden.

Mögliche Fehler

- Verkehrszeichen:
 - Hinweiszeichen/Wegweiser nicht beachtet (L)
 - Gefahrenzeichen nicht beachtet (M)
 - Vorschriftszeichen nicht beachtet (S)
 - Vorschriftszeichen nicht beachtet und dadurch gegen die zulässige Fahrtrichtung gefahren (S – nicht bestanden)
- Umkehren, Rückwärtsfahren, Zufahren: Verbote nicht beachtet, ohne jedoch dadurch gegen die zulässige Fahrtrichtung zu fahren (M), (S)
- Befahren der Rettungsgasse bei Staubildung (Vormerkdelikt – Abbruch)
- Steigert die Geschwindigkeit beim Überholtwerden (M)
 - Wesentlich (S)

(C 3.18.) Verhalten bei besonderen Partnern

Mehrfachwertung möglich

Bevorzugte Straßenbenützer genießen Rechte, die ihre Rechtfertigung darin erfahren, dass sie entweder zu besonderen Zwecken, etwa im Interesse des Gemeinwohles tätig sind (Einsatzfahrzeuge, Fahrzeuge des Straßendienstes etc.) oder, dass sie einem besonderen Schutzbedürfnis unterliegen (Kinder, gehbeeinträchtigte Personen etc.). Ihnen gegenüber ist eine besondere Rücksichtnahme erforderlich. Der Kandidat hat in diesem Umstand Rechnung tragendes Verhalten zu zeigen.

Mögliche Fehler

- Verhalten gegenüber Einsatzfahrzeug (Nichterkennen, Platz machen) (S)
- Behinderung von Einsatzfahrzeugen, Fahrzeugen des Straßendienstes, der Straßenaufsicht oder des Pannendienstes durch Befahren des Pannestreifens (Vormerkdelikt – Abbruch)
- Verhalten gegenüber Straßenbahn (unzulässiges Befahren von Gleisen bzw. Gleiskörpern, unmittelbares Queren von Gleisen, Missachten von gebotenen Ausweichen) (S)
- Links Vorbeifahren an Linienbus in Haltestelle: Geschwindigkeit, Abstand, Blicktechnik (M), (S)
- Nicht Beachten des Vorbeifahrverbotes an Schulbussen (S)
- Nicht Beachten des Verbotes im Bereich einer Haltestelle rechts an einem Linienbus oder einer Straßenbahn vorbeizufahren (S)
- Nicht angepasstes Verhalten bei Personen, die aus dem Vertrauensgrundsatz ausgenommen sind (Geschwindigkeit, Abstand) (S)

(C 3.19.) Voraussehen der Gefahr

Hier ist insbesondere auf das Erkennen von „verborgenen“ Gefahren zu achten (z. B. Ladegut auf der Straße, offene Fahrzeurtüren bei stehenden Fahrzeugen, Staubbildung etc.). Ebenso ist auf das Verhalten bei seitlicher Sichtbehinderung durch haltende bzw. parkende Fahrzeuge oder Büsche zu achten.

Mögliche Fehler

- Spätes Erkennen, dann richtige Reaktion (L), (M)
- Keine Reaktion (S)

(C 3.20.) Behinderung, Gefährdung

Mehrfachwertung möglich

Hier ist eine zusätzliche Bewertung zu anderen Fehlern möglich, sofern die Behinderung oder Gefährdung nicht schon einen erschwerenden Umstand bei einer anderen Mängelkategorie darstellt.

Mögliche Fehler

- Kein Bremsen des anderen Verkehrsteilnehmers erforderlich (nur Gas wegnehmen) (0)
- Bremsen erforderlich (L), (M)
- Starkes Bremsen oder Ausweichen eines anderen Fahrzeuglenkers erforderlich (S)
- Behindern eines Busses beim Verlassen der Haltestelle (S)
- Behindern einer Straßenbahn bei der Weiterfahrt (S)

Vorbeifahren, Überholen

Richtige Blickkontrollen nach vorne und nach hinten. Der Kandidat muss beurteilen, ob ein Vorbeifahren bzw. Überholen erlaubt und möglich bzw. gegebenenfalls erforderlich ist; rechtzeitig Anzeigen. Der Vorgang des Vorbeibewegens muss rasch, sicher und ohne Behinderung von anderen Verkehrsteilnehmern durchgeführt werden.

(C 3.21.) Verkehrsbeurteilung, Kontaktaufnahme, Blicktechnik

Der Kandidat beurteilt, ob ein Vorbeifahren bzw. Überholen aufgrund der Verkehrsverhältnisse und der sonstigen Umstände möglich ist und in welcher Form die Kontaktaufnahme zu erfolgen hat. Jedes dieser Manöver benötigt eine angemessene Blicktechnik (unbedingt Mehrfachsicherungsblick!).

Mögliche Fehler

- Führt hinter langsamen Verkehrsteilnehmer nach, obwohl ein Überholen leicht möglich wäre (Fahrrad, Traktor) (M)
 - Wiederholt oder über längere Strecke (S)
- Keine ausreichende Kontaktaufnahme, obwohl erforderlich (M)
- Keine vollständige Blickführung (M)
 - Wiederholt (S)
- Fehlendes Blickverhalten (S)
- Überholt trotz des Vorschriftszeichens „Überholen verboten“ (S – nicht bestanden)
- Überholt auf oder unmittelbar vor einem ungeregelten Schutzweg oder einer Radfahrerüberfahrt (S – nicht bestanden)

(C 3.22.) Überholsicht, Behinderung

Der Kandidat beurteilt, ob ein Vorbeifahren bzw. Überholen aufgrund der allgemeinen Verkehrslage und der sonstigen Umstände möglich ist.

Mögliche Fehler

- Setzt an (Umspuren), obwohl die Verkehrslage, die Straßen- oder Sichtverhältnisse ein Vorbeifahren bzw. Überholen nicht erlauben (S)
- Kommt es durch das Überholmanöver zu einer Behinderung oder ist dafür nicht genügend Platz vorhanden (S – nicht bestanden)

(C 3.23.) Rechtzeitige Anzeige

Der Kandidat muss den Vorbeifahr- bzw. Überholvorgang so rechtzeitig anzeigen, dass sich andere Straßenbenutzer auf den angezeigten Vorgang ohne Gefährdung einstellen können.

Mögliche Fehler

- Zu frühe Anzeige (L)
 - Wiederholt (M)

- Bei „Verwirrung“ anderer Verkehrsteilnehmer (S)
- Kein Anzeigen oder zu spätes Anzeigen (M)
 - Wiederholt (S)
- Nicht koordiniert mit Blickführung (M)
 - Wiederholt (S)
- Blinker wird nach dem Fahrmanöver nicht ausgeschaltet (L), (M)
 - Bei möglicher Irreführung anderer Verkehrsteilnehmer (z. B. Kreuzung blinkend geradeaus übersetzen) (S)

(C 3.24.) Beschleunigen

Der Kandidat muss, wenn erforderlich, zurückschalten. Es ist darauf zu achten, dass der Schaltvorgang rasch durchgeführt und das Beschleunigungsvermögen des Fahrzeuges gut ausgenützt wird.

Mögliche Fehler

- Zu wenig Gas geben (M)
- Kein Zurückschalten, obwohl Drehzahl zu niedrig (M)
- Überholen mit zu geringem Geschwindigkeitsunterschied (S)
 - Dadurch andere Straßenbenützer behindert (S – nicht bestanden)

(C 3.25.) Seitenabstand

Abhängig von Geschwindigkeit und gefahrenerhöhenden Umständen, muss bei mehrspurigen Fahrzeugen mindestens 1,5 Meter und bei unbeweglichen Objekten mindestens 1 Meter Seitenabstand eingehalten werden. Bei Schienenfahrzeugen genügt ein Seitenabstand von mindestens 0,5 Meter. Diese Abstandsrichtwerte können bei ausreichender Geschwindigkeitsreduktion auch unterschritten werden, ohne dass dies als Mangel gewertet werden muss.

Beim Überholen von Radfahrern und Rollerfahrern (§ 88b StVO) muss der Seitenabstand im Ortsgebiet mindestens 1,5 Meter und außerhalb des Ortsgebietes mindestens 2 Meter betragen; bei einer gefahrenen Geschwindigkeit des Überholenden von höchstens 30 km/h kann der Seitenabstand der Verkehrssicherheit entsprechend reduziert werden.

Mögliche Fehler

- Abstand unterschritten (M)
 - Deutlich (S)
- Nicht angepasstes Verhalten bei Personen (Geschwindigkeit, Abstand) (S)

(C 3.26.) Wiedereinordnen

Der Kandidat hat sich vor dem Wiedereinordnen zu überzeugen, dass ein ausreichend großer Sicherheitsabstand zum überholten Fahrzeug gegeben ist. Es muss mindestens ein 1-Sekunden-Sicherheitsabstand eingehalten werden.

Mögliche Fehler

- Knapp, zu geringer Sicherheitsabstand (M)
 - Wiederholt (S)
 - „Hineindrängen“, dadurch andere Straßenbenutzer behindert (S – nicht bestanden)
- Zu lange auf linker Spur fahren (M)
- Kein Kontrollblick (M)
 - Bei gefahren erhöhender Situation (z. B. zwei Fahrstreifen rechts, im Bereich von Autobahnauffahrten etc.) (S)
- Verringert nach dem Überholvorgang grundlos die Geschwindigkeit (M), (S)

Befahren von Querstellen

Zu achten ist auf das bewusste Wahrnehmen von Querstellen (Gefahr des Übersehens!), das richtige Annähern, falls erforderlich das rechtzeitige Verringern der Geschwindigkeit, Beurteilen der Verkehrslage (Schutzweg, Vorrangsituation etc.), folgerichtiges Entscheiden, rasches Übersetzen.

(C 3.27.) Verkehrsbeurteilung

Mehrfachwertung möglich

Wichtig ist das rechtzeitige Erkennen von Querstellen, wie Straßen- und Eisenbahnkreuzungen, Schutzwegen und Radfahrerüberfahrten sowie der jeweils geltenden Vorrangsituation. Der Kandidat hat sich verkehrsgerecht und vorschriftsgemäß zu verhalten.

Mögliche Fehler

- Nicht Erkennen einer Kreuzung bzw. Querstelle (S)
- Vorrangverzicht bei unübersichtlicher Straßenstelle (L)
- Vorrangsituation falsch beurteilt (unbegründeter Vorrangverzicht) (M)
- Nichtbeachten von Lichtzeichen, des Löffelrades oder von akustischen Signalen an einer Eisenbahnkreuzung (Vormerkdelikt – Abbruch)
- Missachten sich abwärts bewegender Schrankenbäume oder Umfahren von geschlossenen Schranken bei einer Eisenbahnkreuzung (Vormerkdelikt – Abbruch)
- Anhalten auf einer Eisenbahnkreuzung, obwohl dies vorhersehbar war (Vormerkdelikt – Abbruch)
- Verstoß gegen sonstige beim Befahren von Eisenbahnkreuzungen geltende Vorschriften (M), (S)

(C 3.28.) Richtiges Annähern

Der Kandidat hat die Annäherungsgeschwindigkeit unter Berücksichtigung des vorhandenen Sehtrichters und der Vorrangsituation sowie durch Verwenden der Betriebsbremse anzupassen.

Mögliche Fehler

- Keine Geschwindigkeitsanpassung (S)
- Zu spätes Bremsen (M)
- Kein degressives Bremsen (M)
- Zu frühe Geschwindigkeitsreduktion (M)
- Zu frühes Anhalten vor der Kreuzung (M)
- Unbegründeter Halt an der Ordnungslinie (M)

(C 3.29.) „Wartepflichterfüllung“

Hat der Kandidat bei einer Querstelle Wartepflicht, so hat er dies durch sein Verhalten anderen Verkehrsteilnehmern rechtzeitig erkennbar zu machen.

Mögliche Fehler

- Falsche Einschätzung der Wartepflichtsituation:
 - Kein Bremsen des Vorrangberechtigten erforderlich (nur Gas wegnehmen) (0)
 - Bremsen des Vorrangberechtigten erforderlich (L), (M)
 - Unvermitteltes Bremsen oder Ablenken des Vorrangberechtigten erforderlich (S – nicht bestanden)
- Kein eindeutiges Verhalten für Querverkehr erkennbar (z. B. langsames Weiterrollen, abruptes Bremsen unmittelbar nach dem Anfahren etc.) (M), (S)

(C 3.30.) Stop, Arm- und Lichtzeichen (Anhalten)

Mehrfachwertung möglich

Der Kandidat hat bei einer „STOP-Tafel“ entweder an der Haltelinie oder an der Sichtlinie anzuhalten. Vor geregelten Kreuzungen ist darauf zu achten, dass Fußgänger oder Radfahrer auf einem Schutzweg oder einer Radfahrerüberfahrt nicht behindert werden. Auf jeden Fall muss das Fahrzeug ganz zum Stehen kommen.

Mögliche Fehler

- STOP-Tafel
 - Tastet sich langsam vor (0)
 - Kandidat hält an ungeeigneter Stelle an (M)
 - Kandidat hält nicht, zu spät oder deutlich zu früh an (S)
 - Nichtbeachten des Verkehrszeichens „Halt“, wobei ein oder mehrere Lenker anderer Fahrzeuge zum unvermittelten Bremsen oder Ablenken genötigt werden (Vormerkdelikt – Abbruch)

- Armzeichen
 - Nichtbeachten des Armzeichens „Arm senkrecht nach oben“ (M), (S)
 - Nichtbeachten des Armzeichens „Arm quer“ (S – nicht bestanden)
- Lichtzeichen
 - Ungerechtfertigtes Anhalten bei Grün (S)
 - Ungerechtfertigtes Anhalten bei Grün-Blinken (M)
 - Halt nach der Haltelinie, Querungshilfe etc. (M)
 - Einfahren bei Gelb (M), (S)
 - Einfahren bei Rot (S – nicht bestanden)
 - Nichtbeachten des Rotlichtes, wobei ein oder mehrere Lenker anderer Fahrzeuge zum unvermittelten Bremsen oder Ablenken genötigt werden (Vormerkdelikt – Abbruch)
 - Nach dem Anhalten nicht rechtzeitig fahrbereit gemacht (L)
 - Kein Anfahren bei Grün (M)

(C 3.31.) Fußgänger, Radfahrer

Mehrfachwertung möglich

Fußgängern oder Radfahrern ist das Überqueren des Schutzweges oder der Radfahrerüberfahrt zu ermöglichen, wenn sie sich auf solchen befinden oder diese erkennbar benützen wollen. Beim Einbiegen ist Fußgängern, die die Fahrbahn bereits betreten haben, auch ohne Schutzweg das unbehinderte und ungefährdete Überqueren zu ermöglichen.

Mögliche Fehler

- Ungenügende Sicherungsblicke (S)
- Fußgänger bzw. Radfahrer wird bei der Querung behindert (S)
- Gefährdung eines oder mehrerer Fußgänger, der/die einen Schutzweg vorschriftsmäßig benützt/benützen (Vormerkdelikt – Abbruch)
- Unbegründetes Anhalten bei Schutzweg oder Radfahrerüberfahrt (L)
 - Wiederholt (M)
 - Ständig (S)

(C 3.32.) Blicktechnik

Zu beachten sind der richtige Pendelblick und Sicherungsblick.

Mögliche Fehler

- Fehlende oder nicht rechtzeitige Blicke auf Querkommende oder Einmündende
 - Im Zug einer Vorrangstraße (L)
 - Ohne Vorrangstraße, einmalig (M)
 - Ohne Vorrangstraße, wiederholt (S)
- Spurbabweichung beim Queren (falsche Blicktechnik)
 - Einmalig (L)

- Wiederholt (M)
- Ständig (S)
- Übersehen anderer Verkehrsteilnehmer (S)

(C 3.33.) Rasches Verlassen

Ist das Weiterfahren möglich hat der Kandidat, ohne zu zögern, die Querstelle zu verlassen. Wichtig für ein zügiges Weiterfahren ist die Wahl des richtigen Ganges.

Mögliche Fehler

- Zögern beim Weiterfahren (L), (M)
- Zu geringe Beschleunigung (M)
 - Wiederholt (S)
- Einfahren in die Kreuzung, obwohl ein Verlassen nicht möglich ist (M), (S)

Einbiegen

Rechtzeitig Fahrtrichtungsänderung anzeigen und Geschwindigkeit anpassen, richtig einordnen, nach rechts in engem Bogen, nach links tangential in weitem Bogen. Beachten der anderen Verkehrsteilnehmer, insbesondere Fußgänger und Radfahrer. Bei der Beurteilung sind die Abmessungen des Fahrzeuges zu berücksichtigen! Großzügigere Seitenabstände sind geringeren Seitenabständen vorzuziehen.

(C 3.34.) Rechtzeitige Anzeige, Tempoanpassung

Der Kandidat hat das Einbiegen so rechtzeitig anzuzeigen, dass sich andere Straßenbenutzer auf den angezeigten Vorgang einstellen können.

Mögliche Fehler

- Anzeige
 - Anzeige (L)
 - Wiederholt (M)
 - Bei „Verwirrung“ anderer Verkehrsteilnehmer (S)
- Kein Anzeigen oder zu spätes Anzeigen (M)
 - Wiederholt (S)
 - Nicht koordiniert mit Blickführung (M)
 - Wiederholt (S)
 - Blinker wird nach Fahrmanöver nicht ausgeschaltet (L), (M)
 - Bei möglicher Irreführung anderer Verkehrsteilnehmer (z. B. Kreuzung blinkend geradeaus übersetzen) (S)
- Geschwindigkeit:
 - Zu frühes Verringern der Geschwindigkeit (L)
 - Zu spätes Verringern der Geschwindigkeit (M)
 - Kein ausreichendes Verringern der Geschwindigkeit (S)

(C 3.35.) Einordnen

Will der Kandidat nach links einbiegen, so hat er sein Fahrzeug auf dem der Fahrbahnmitte zunächst gelegenen Fahrstreifen seiner Fahrtrichtung, in Einbahnen jedoch auf dem linken Fahrstreifen der Fahrbahn einzuordnen. Vor dem Rechtseinbiegen hat er sich auf dem rechten Fahrstreifen einzuordnen.

Mögliche Fehler

- Spätes Einordnen (M)
- Versäumt das Einordnen und fährt vorschriftsgemäß weiter (L)
- Versäumt das Einordnen und fährt nicht vorschriftsgemäß weiter (M), (S)
- Ordnet sich richtig ein und fährt nicht vorschriftsgemäß weiter (S)
- Ordnet sich zu knapp vor einer Straßenbahn ein (S)
- Falsch eingeordnet (z. B. Überragen der Fahrbahnmitte im Gegenverkehr, falsch eingeordnet in Einbahnstraßen, Markierung von Einbiegestreifen überragt, verkehrsgünstige Aufstellung usw.) (M), (S)

(C 3.36.) Blickverhalten

Vor dem Einordnen/Einbiegen hat sich der Kandidat zu vergewissern, dass er andere Verkehrsteilnehmer nicht gefährdet oder behindert (unbedingt Mehrfachsicherungsblick!).

Mögliche Fehler

- Keine vollständige Blickführung (M)
 - Wiederholt (S)
- Fehlendes Blickverhalten (S)
- Übersehen eines anderen Fahrzeuges (S)
- Kein Kontrollblick auf Fußgänger/Radfahrer (S)
- Kein Kontrollblick auf von hinten nachfolgende Straßenbahn (S)
- Zu _E: Kein Kontrollblick auf Anhänger (S)

(C 3.37.) Fahrspur beim Einbiegen

Nach rechts ist in engem Bogen, nach links tangential in weitem Bogen, und zwar unter Rücksichtnahme auf die verkehrsbezogene, angemessene Wahl des Bogens (offen, halboffen, geschlossen) einzubiegen. Bei der Beurteilung sind die Abmessungen des Fahrzeuges zu berücksichtigen!

Mögliche Fehler

- Rechts einbiegen in zu großem Bogen (L), (M)
 - Wiederholt (M), (S)
- Rechts einbiegen in zu engem Bogen (L), (M)
 - Wiederholt (M), (S)
 - Bei Überfahren des Fahrbahnrandes (S)
- Links einbiegen nach dem Mittelpunkt (L), (M)

- Wiederholt (M), (S)
- Links einbiegen in zu engem Bogen (L), (M)
 - Wiederholt (M), (S)
- Unkontrollierter Fahrstreifenwechsel beim Einbiegen bei mehreren Fahrstreifen zum Einbiegen (S)

Hohes Tempo (Autobahn, Freiland)

Die Prüfung sollte, wenn es das örtliche Straßennetz zulässt, auch eine Fahrt auf einer Autobahn beinhalten.

(C 3.38.) Einfahren

Es ist möglichst frühzeitig mit der Einschätzung zu beginnen, ob ein Wechsel auf den ersten Fahrstreifen gefahrlos möglich ist. Ist dies der Fall, hat der Kandidat am Beschleunigungsstreifen zügig zu beschleunigen und seine Fahrgeschwindigkeit dem Tempo anzupassen, das die Fahrzeuge einhalten, die den ersten Fahrstreifen benutzen. Ist ein gefahrloses „Einflechten“ infolge sehr dichten Verkehrs gerade nicht möglich, ist das Fahrzeug erst dann kräftig und ohne zu zögern unter Ausnützung des Beschleunigungsstreifens zu beschleunigen, wenn Aussicht auf ein Umspuren ohne Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer besteht. Der Wechsel auf den ersten Fahrstreifen der Autobahn hat jedenfalls mit einer entsprechenden Blickführung (Mehrfachsicherungsblick) einherzugehen.

Mögliche Fehler

- Keine vollständige Blickführung (M)
 - Wiederholt (S)
- Fehlendes Blickverhalten (S)
- Kein Anzeigen oder zu spätes Anzeigen (M)
 - Wiederholt (S)
- Anzeige nicht koordiniert mit Blickführung (M)
 - Wiederholt (S)
- Einordnen ohne Beachtung des Nachfolgeverkehrs (S)
- Keine oder unzureichende Geschwindigkeitsanpassung am Beschleunigungsstreifen bzw. der Beschleunigungsstreifen wird nicht ausreichend ausgenützt (M), (S)
- Verringern der Geschwindigkeit auf dem Beschleunigungsstreifen oder Anhalten am Ende des Beschleunigungsstreifens (S)
- Fährt beim Einfahren, ohne dass ein Ausnahmetatbestand vorliegt, am Pannestreifen weiter (sofern nicht Vormerkdelikt, siehe dazu (C 3.18.)) (S)

(C 3.39.) Ausfahren

Wenn es die Länge des Verzögerungstreifens zulässt, darf der Kandidat die Geschwindigkeit erst am Verzögerungstreifen verringern.

Mögliche Fehler

- Fehlendes Blickverhalten (M), (S)
- Kein Anzeigen oder zu spätes Anzeigen (M)
 - Wiederholt (S)
- Anzeige nicht koordiniert mit Blickverhalten (M)
 - Wiederholt (S)
- Zu frühes Verringern der Geschwindigkeit (noch vor dem Verzögerungstreifen) (M), (S)
- Zu spätes Einordnen am Verzögerungstreifen und/oder Einordnen ohne Beachtung des Nachfolgeverkehrs (S)
- Keine Geschwindigkeitsanpassung am Verzögerungstreifen (M), (S)
- Zu hohe Geschwindigkeit bei der Ausfahrt (M), (S)

Anhang 4: Klasse C95

Die Prüfstrecke (Praxisbeispiel) muss unter Einhaltung der vorgeschriebenen Prüfungsdauer so bemessen sein, dass die Kenntnisse, Fähigkeiten und Verhaltensweisen des Kandidaten entsprechend beurteilt werden können.

Wenn die Prüfung gemeinsam mit einer Prüfung für die Lenkberechtigung der Klasse C1 oder C absolviert wird, fließt diese in die Bewertung der C95-Prüfung ein und ist die Fahrzeit um mindestens 45 min zu verlängern. Bei der kombinierten C1/C95 bzw. C/C95-Prüfung wird folglich das Ergebnis der C1/C-Prüfung in die Bewertung der C95-Prüfung einbezogen. Für einen reinen C95-Kandidaten, der mindestens 90 min fährt, wird bei den Überprüfungen am Fahrzeug zusätzlich ein weiterer Teil analog dem Teil A. der C1/C-Prüfung durchgeführt. Beide Teile sind jeweils mit maximal einem schweren Fehler (bzw. dessen Äquivalent) gedeckelt. Bei dieser Art der Prüfung entfällt der Teil B.

Teil A. Überprüfungen am Fahrzeug (Reihenfolge laut Prüfungsprotokoll)

Auf die Bauart und die Eigenheiten des Prüfungsfahrzeuges eingehen, wobei Rückschlüsse auf andere Fahrzeugtypen zulässig sind.

Inhalte der Überprüfung (8.3.1.)

Assistenzsysteme

- Spurassistent
- Abstandsradar
- Tempomat
- Kameras
- Sonstige (ABS, ESP etc.)

Routenkenntnisse

- Straßenkarte lesen (Finden des Standortes)
- Wahl der Fahrtstrecke
- Navigationsgerät bedienen

Ladungssicherung

- Laderaum
- Zurrpunkte
- Ladungssicherungshilfsmittel
- Schablonen
- Fahrzeugaufbau

Sicherheitseinrichtungen

- Ladebordwandverschlüsse
- Planenbefestigung
- Reifendruckkontrollsystem
- Batterie Hauptschalter (wenn vorhanden)

Dokumente

Begleitpapiere

- Fahrzeugdokumente
- Frachtdokumente

GO-Box

- Einstellungen
- Funktionalität (Achszahl)

EU-Kontrollgerät

Bedienung

- Einbauschild EU-Kontrollgerät
- Prüfnachweis
- Bedeutung der Aufschriebe
- Verhalten bei Aufleuchten der Funktionskontrolllampen, bei Störung/Ausfall des Gerätes
- Durchführung händischer Aufzeichnungen, Mitführverpflichtung
- Verschiedene Einstellungen vornehmen (Uhr oder Fährbetrieb)
- Mischbetrieb analog/digital

Zeitgruppenschalter

- Zeitgruppenschalter einstellen
- Erklärung Zeitgruppen
- Lenk-/Ruhezeiten

Analoges Kontrollgerät

- Schaublatt ausfüllen
- Schaublatt einlegen/Zuordnung zum Kontrollgerät

Digitales Kontrollgerät

- Tagesausdruck
- Papierwechsel
- Fehlermeldungen

Teil C. Fahren im Verkehr

Inhalte der Überprüfung (8.3.2./Während der Fahrt)

- Vorausschauendes Fahren
- Fahrzeug- und ladungsschonendes Fahren
- Ökonomisches Fahren
- Abstellen des Fahrzeuges zum sicheren Be- und Entladen

Prüfstrecke

- Straßen innerhalb des Ortsgebietes
- Straßen außerhalb des Ortsgebietes
- Situationen mit unterschiedlicher Verkehrsdichte

Beurteilungskriterien

- Der Mängelkatalog der Klassen C1/C ist anzuwenden.

Zusätzlich ist bei der Durchführung der Fahrt besonders zu berücksichtigen:

- Rationelles Fahrverhalten (z. B. insbesondere kraftstoffsparend)
- Einhaltung der spezifischen Verkehrsvorschriften
- Gewährleistung der Verkehrssicherheit

Im Prüfungsprotokoll einzutragen (Mängelkatalog – Fahrfehler)

Vorausschauendes Fahren

Der Kandidat hat vorausschauend zu fahren, sodass das Beschleunigungs- wie auch das Verzögerungsverhalten dem Verkehrsfluss entsprechen.

Mögliche Fehler

- Kein verkehrsangepasstes Fahren
 - Einmalig (L)
 - Wiederholt (M)
 - Ständig (S)

Fahrzeug- und ladungsschonendes Fahren

Der Kandidat fährt dann fahrzeug- und ladungsschonend, wenn es ihm gelingt, abruptes, nicht erforderliches Bremsen, ruckartiges Anfahren und ruckartiges Lenken zu vermeiden.

Mögliche Fehler

- Abruptes, nicht erforderliches Bremsen
 - Einmalig (L)
 - Wiederholt (M)
 - Ständig (S)
- Ruckartiges Anfahren
 - Einmalig (L)
 - Wiederholt (M)
 - Ständig (S)
- Ruckartiges Lenken
 - Einmalig (L)
 - Wiederholt (M)
 - Ständig (S)

Ökonomisches Fahren

Der Kandidat muss in der Lage sein, möglichst umwelt- und treibstoffsparend zu fahren.

Mögliche Fehler

- Falsche Gangwahl bzw. grundloses Fahren außerhalb des „grünen“ Drehzahlbereiches
 - Einmalig (L)
 - Wiederholt (M)
 - Ständig (S)
- Keine Verwendung der Verlangsamereinlage
 - Einmalig (L)

- Wiederholt (M)
- Ständig (S)
- Keine vorausschauende bzw. kraftstoffsparende Fahrweise
 - Einmalig (L)
 - Wiederholt (M)
 - Ständig (S)

Abstellen des Fahrzeuges zum sicheren Be- und Entladen

Der Kandidat muss die Ladezone bzw. die Lademöglichkeit optimal anfahren können.

Mögliche Fehler

- Mehr als 50 cm Abstand zur Laderampe (S)
- Unachtsam gegenüber Personen (S)
- Keine Möglichkeit zum Ein- und Ausladen (z. B. durch abgestellte Autos) (S)
- Kein verkehrsgünstiges Abstellen des LKWs (M)

Wagenum sicht

Der Kandidat hat eine vollständige Wagenum sicht durchzuführen

Mögliche Fehler

- Überhaupt keine Wagenum sicht durchgeführt (S)
- Kein Erkennen von Beschädigungen in und am Fahrzeug (M)

Abstellen des Fahrzeuges

Der Kandidat schließt das Schaublatt ab (bei analogem Kontrollgerät) bzw. macht einen Tagesausdruck (bei digitalem Kontrollgerät) und entnimmt eine etwaige Fahrerkarte, sichert das Fahrzeug gegen Wegrollen (z. B. durch ordnungsgemäßes Verwenden eines Unterlegkeiles) und sperrt es ab.

Mögliche Fehler

- Fehler beim Kontrollgerät
 - Schaublatt wird nicht abgeschlossen (M)
 - Fahrerkarte wird nicht entnommen (wenn vorhanden) (M)
 - Tagesausdruck wird auf Verlagen nicht durchgeführt (M)
- Fahrzeug wird nicht abgesperrt (M)
- Keine Sicherung des Fahrzeuges gegen Wegrollen (S)

Anhang 5: Klasse D1/D

Teil A. Überprüfungen am Fahrzeug (Reihenfolge laut Prüfungsprotokoll)

Auf die Bauart und die Eigenheiten des Prüfungsfahrzeuges eingehen, wobei Rückschlüsse auf andere Fahrzeugtypen zulässig sind.

Reifen/Räder

Reifen

- Profiltiefe beurteilen
- Blickkontrolle auf mögliche Reifenschäden
- Überprüfung, ob Profil gleichmäßig abgenutzt ist (verschiedene Abnutzung - Gründe)
- Sommer-/Winterreifen (auch Verwendung)
- Nachschneiden von Reifen

Reifenbezeichnung

- Kontrolle der Zulässigkeit der Reifen (Betriebsanleitung, Zulassungsbescheinigung)
- Wichtige Aufschriften am Reifen (Kennzeichnungen)
- Laufrichtung (gegebenenfalls)

Räder

- Wuchtgewichte zeigen (wenn vorhanden)
- Folge von verlorenem Wuchtgewicht erklären
- Blickkontrolle auf mögliche Felgenschäden
- Kontrolle der Radmutter, Sichtkontrolle (lose), Radmutternschutz
- Kontrolle auf Fremdkörper, Zwischenraum bei Zwillingsreifen

Reifendruck

- Zeigen des Sollwertes (Betriebsanleitung, Aufschrift am Fahrzeug)
- Erklären der Kontrolle (Sichtkontrolle nicht genau genug!)
- Zu hoher/zu niedriger Luftdruck
- Zeigen des Ventils
- Ventilkappen vorhanden

Radwechsel

- Zeigen des Reserverades
- Zeigen des für einen Radwechsel notwendigen Werkzeuges und Wagenhebers
- Radwechsel erklären

Schneeketten

- Zeigen
- Montage erklären

Bremsanlage

Vorratsbehälter

- Zeigen der Vorratsbehälter
- Kontrolle auf Beschädigungen
- Entwässern der Behälter
- Bei Omnibus mit kombinierter Bremse,
- Vorratsbehälter, Flüssigkeitsstand
- Zeigen der wesentlichen Elemente
- Kontrolle Lufttrockner

Füllzeit

- Erklärung und Kontrolle der Füllzeit
- Mögliche Mängel (Ursachen für lange/kurze Füllzeiten)
- Prüfen der Luftbeschaffungsanlage

Dichtheit

- Dichtheitsprüfung aller Teile der Bremsanlage
- Kontrolle durch Hören auf Luftgeräusche
- Überprüfung des Mehrkreisschutzventils

Abnützung der Bremsbeläge

- Zu hoher Druckabfall bei Dichtheitsprüfung in Vollbremsstellung mit Hilfe des Manometers am Armaturenbrett
- Kontrollleuchte am Armaturenbrett zeigen
- Notwendigkeit des Tausches der Bremsbeläge erklären (Kontrolle mittels Schaulochs, Verschleißanzeige)
- Kontrolle ALB (nur wenn möglich)
- Kontrolle Bremszylinder (Hub der Kolbenstange) (nur wenn möglich)
- Not-Löseeinrichtung

Bremsprobe

- Funktion der Bremsleuchten überprüfen
- ABS-Kontrollleuchte (kurzes, dauerhaftes Aufleuchten)
- Rollbremsprobe
- Fahrbremsprobe

Feststellbremse

- Prüfung der Wirksamkeit

Verlangsamereinrichtungen

- Motorstaubremsen
- Retarder

Außenkontrollen

Überprüfen der Beleuchtung, Warneinrichtungen

- Rundgangkontrolle
- Vorhandensein der vorgeschriebenen Beleuchtung
- Zustand (Sauberkeit, Beschädigungen)
- Einschalten einzelner bzw. aller Lichtstufen inkl. Zusatzbeleuchtungen
- Erklären der Lichtstufen und Zusatzbeleuchtungen
- Scheinwerfereinstellung erklären
- Signaleinrichtungen, Warntafeln

Rahmen

- Kontrolle auf Beschädigungen
- Anhängervorrichtung

Federung

- Schäden
- Dichtheit

Unterlegkeil/e

- Vorhandensein (zeigen, anlegen)

Aufbau, Einstiege, Ladung

- Beschädigungen, Durchrostungen am Aufbau
- Kontrolle aller Verriegelungen der Verschlüsse
- Sicherung der Ladung
- Reinigung nach Witterungseinflüssen (Eis, Schnee, ...)
- Kontrolle von Scheiben, Sichtfeld, Einstiegen

Lenkung

Überprüfung der Lenkung

- Leerweg überprüfen
- Flüssigkeitsstand
- Sichtkontrolle auf Flüssigkeitsverlust

EU-Kontrollgerät

Bedienung

- Einbauschild EU-Kontrollgerät
- Prüfnachweis
- Bedeutung der Aufschriften
- Verhalten bei Aufleuchten der Funktionskontrolllampen, bei Störung/Ausfall des Gerätes
- Durchführung händischer Aufzeichnungen, Mitführverpflichtung
- Verschiedene Einstellungen vornehmen (Uhr oder Fahrbetrieb)
- Mischbetrieb analog/digital

Zeitgruppenschalter

- Zeitgruppenschalter einstellen
- Erklärung der Zeitgruppen
- Lenk-/Ruhezeiten

Analoges Kontrollgerät

- Schaublatt ausfüllen
- Schaublatt einlegen/Zuordnung zum Kontrollgerät

Digitales Kontrollgerät

- Tagesausdruck
- Papierwechsel
- Fehlermeldungen

Batterie und Keilriemen

Pole/Anschlüsse

- Kontrolle
- Befestigung
- Batterie Hauptschalter (wenn vorhanden)

Flüssigkeitsstand/Ladezustand bei wartungsfreier Batterie

- Kontrolle
- Flüssigkeitsstand (Schrauböffnung, Schauglas)

Keilriemen/Keilrippenriemen

- Spannung
- Zustand

Flüssigkeitsstände

Motoröl

- Öleinfüllöffnung zeigen
- Ölstand kontrollieren
- Öldruckkontrollleuchte/Manometer zeigen

Kühlflüssigkeit

- Kühlflüssigkeitsstand kontrollieren (Behälter)
- Nachfüllen
- Zeigen des Fernthermometers

Scheibenwaschanlage

- Kontrolle am Vorratsbehälter
- Nachfüllen

AdBlue

- Flüssigkeitsstand kontrollieren

Kupplungsflüssigkeit

- Flüssigkeitsstand kontrollieren

Kraftstoff

- Tanken (Füllöffnung)
- Art des Kraftstoffes
- Kontrolle, Füllstandsanzeige
- Zurzeit kein Elektroantrieb, falls künftig wie bei C1/C)

Ausreichende Sicht

Scheibenwischer

- Einschalten der verschiedenen Stufen

Scheibenwaschanlage

- Betätigen

Scheibengebläse

- Einschalten der verschiedenen Stufen
- Luftverteilung einstellen (Defrosterstellung)

Scheiben-/Spiegelheizung

- Ein- und Ausschalten

Innenkontrollen

Sitz, Spiegel

- Sitzeinstellung (ergonomische Sitzposition)
- Sicherung der Sitze
- Anfahrspiegel
- Seitenspiegel
- Frontspiegel
- Rampenspiegel
- Richtige Einstellung
- Kamera- und Monitorsysteme

Kopfstütze

- Richtige Einstellung (wenn einstellbar)

Sicherheitsgurt

- Gurt richtig anlegen
- Gurte überprüfen

Lenkrad

- Richtige Einstellung

Boden

- Rutschfester Boden

Notausstiege

- Kontrollieren
- Dachluke und Türen bedienen

Ausrüstung

- Ersatzlampen und -sicherungen, Feuerlöscher, Nothämmer, Ersatzrad, unabhängige Lichtquelle
- Kontrolle

Kontrolleinrichtungen

Warn- und Kontrollleuchten

- Zeigen und erklären der Warn- und Kontrollleuchten
- Ursachen für ein Aufleuchten
- Verhalten beim Aufleuchten

Armaturen und Bedienungseinrichtungen

- Zeigen und erklären der Armaturen (z. B. Geschwindigkeitsmesser, Drehzahlmesser)
- Zeigen und erklären von Bedienungseinrichtungen (z. B. Tempomat)

Sonstiges

Kennzeichnung, § 57a KFG Plakette

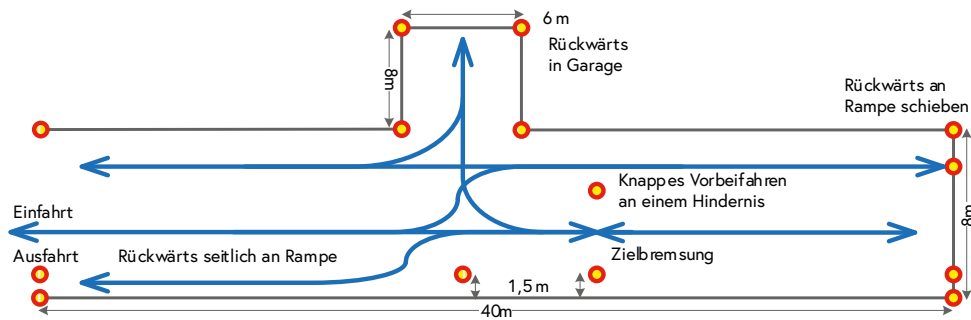
- Kennzeichentafeln verschmutzt oder beschädigt
- Aufschriften außen am Fahrzeug
- § 57a KFG Plakette, Lochung, Toleranz

Zubehör

- Verbandzeug
- Pannendreieck
- Warnweste
- GO-Box

Teil B. Übungen im verkehrsfreien Raum (Prüfplatz)

Die Übungen im verkehrsfreien Raum bestehen aus fünf Einzelübungen, die alle in beliebiger Reihenfolge nach Vorgabe des Prüfers durchzuführen sind. Verhalten wie auf öffentlicher Verkehrsfläche, Kontroll- und Sicherungsblicke ausführen, Blinker setzen.



Übungsaufbau
"Prüfplatz"

1. Zielbremsung

- Beschleunigen auf ca. 30 km/h (keine Geschwindigkeitsmessung)
- Eingangs soll stärker gebremst werden
- Dann dosiertes Abbremsen zum definierten Ziel (Stangen, Markierung etc.)
- Das Fahrzeug muss beim Bremsen in der Spur bleiben

Beurteilen

- Ausreichende Ausgangsgeschwindigkeit
- Dossiertes, degressives Bremsen zum Anhalten
- Erreichen der notwendigen Verzögerung
- Endstellung des Kraftwagens, anhalten knapp vor dem Ziel

2. Rückwärts seitlich an Rampe (Bordstein)

- Der „Bordstein“ ist durch mindestens zwei Stangen oder einer geeigneten Markierung sichtbar zu machen, sofern nicht ohnehin ein natürlicher Bordstein zur Verfügung steht
- Rückwärts nach rechts ca. 1,5 m versetzen
- Beim Rückwärtsfahren sind die Außenspiegel zu verwenden
- Möglichst nahe an den Bordstein heranfahren

Beurteilen

- Bordstein darf von den Überhängen überragt, jedoch vom Fahrzeug nicht überfahren werden
- Abstellen möglichst parallel zum Bordstein (Stangen, Markierung)
- Entfernung zum Bordstein so nahe, dass ein sicheres Aussteigen auf den „Gehsteig“ möglich ist
- Blickverhalten

3. Rückwärts in Garage

- Die Garage ist durch mindestens vier Stangen deutlich zu markieren. Es sollen damit „Wände“ dargestellt werden
- Die Länge der Garage hat 8 m zu betragen
- Die Abmessungen der Garage müssen klar erkennbar sein
- Es ist ausgehend von einer 8 m breiten Fahrbahn möglichst in einem 90 Grad-Rückwärtsbogen in die Garage einzufahren
- Mit dem Fahrzeug ist möglichst nahe an die „Rückwand“ heranzufahren
- Das Fahrzeug muss innerhalb der Markierungen stehen
- Es ist möglichst in einem 90 Grad-Vorwärtsbogen aus der Garage auszufahren
- Es ist beim Ein- und Ausfahren mindestens kurzzeitig der volle Lenkradeinschlag des Fahrzeuges auszunützen („enger Bogen“), wobei eine Vorgabe durch den Prüfer (von/nach rechts oder links) zulässig ist

Beurteilen

- Zwei Korrekturzüge sind zulässig. Jeder weitere Korrekturzug bedeutet einen zusätzlichen Versuch
- Berühren der Leiteinrichtungen bzw. Wände nicht zulässig, nicht über die seitlichen und hinteren Begrenzungen der Garage ragen (Wände!)
- Das Fahrzeug ist möglichst parallel zu den „Seitenwänden“ abzustellen
- Möglichkeit des Aussteigens beachten
- Blickverhalten (Kontroll- und Sicherungsblicke)
- Richtiges Blinken

4. Rückwärts an Rampe (Wand)

- Die „Wand“ ist durch mindestens zwei Stangen verbunden mit deutlich sichtbaren Bändern zu markieren, sofern nicht ohnehin eine natürliche Wand zur Verfügung steht
- Die Wand“ muss über die Rückblickspiegel deutlich zu erkennen sein
- Es muss mindestens zwei Fahrzeuglängen zurückgeschoben werden
- Möglichst nahe an die Wand heranfahren

Beurteilen

- Der Kandidat darf einmal aussteigen und die Entfernung zur Wand kontrollieren
- Die Wand darf nicht überragt werden
- Entfernung zur Wand deutlich weniger als 1 m
- Blickverhalten (es darf auch über das geöffnete Seitenfenster direkt zurückgeschaut werden)

5. Knappes Vorbeifahren an einem Hindernis

- Das Hindernis wird durch eine ausreichend hohe Stange oder dergleichen simuliert
- Es ist links am Hindernis vorbeizufahren
- Es ist mit Schrittgeschwindigkeit am Hindernis vorbeizufahren
- Der Abstand zwischen der rechten äußeren Fahrzeugbegrenzung (inkl. Außenspiegel) und dem Hindernis soll maximal 10 cm betragen

Beurteilen

- Kein Berühren oder Überragen des Hindernisses mit Teilen des Fahrzeuges
- Abstand der rechten äußeren Fahrzeugbegrenzung zum Hindernis

Teil C. Fahren im Verkehr

Inhalte der Prüfung (5.1.), (8.4.3.)

- Wegfahren: Einordnen in den Fließverkehr
- Fahren auf geraden Straßen: Auch Befahren von Engstellen
- Fahren in Kurven: Enge, kurvenreiche Straßen
- Befahren von und einbiegen auf Kreuzungen: Überqueren, Einbiegen, mit und ohne Bodenmarkierungen
- Richtungsänderungen, Fahrstreifenwechsel: Mehrmaliges Einbiegen in beide Richtungen, mehrere Fahrstreifenwechsel, auch bei höherer Geschwindigkeit
- Autobahn/Autostraße/Schnellstraße: Ist eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erlaubt, so soll möglichst die im Hinblick auf das Fahrzeug höchste zulässige Fahrgeschwindigkeit gefahren werden, sofern Verkehr und Witterung es zulassen, mit Beschleunigungs- und Verzögerungsstreifen
- Überholen (bspw. Aufzählung): Zweites Fahrschulfahrzeug oder sonstiges mehrspuriges Kraftfahrzeug, Fuhrwerk, Radfahrer etc., Überholtwerden
- Befahren von besonderen Straßenstellen: Eisenbahnkreuzungen, Straßen mit Straßenbahn, Kreisverkehr, längere Steigungen und Gefälle
- Dritte Bremse einsetzen

Prüfstrecke (8.4.3.)

In 45 Minuten ist es vielfach nicht möglich, alle vier Verkehrsräume anzufahren. Es sollen jedoch mindestens drei der vier Verkehrsräume befahren werden:

- Verkehrsberuhigte und Bahnhofsgebiete: Bereiche mit starkem Busverkehr, Bus-Parkplätze günstigenfalls mit Personenaufkommen
- Ortsgebiet: 50 km/h, starker Verkehr, Kreuzungen, Verkehrslichtsignale. Es sind nur solche Straßen im Ortsgebiet in die Prüfstrecke einzubeziehen, die üblicherweise mit Fahrzeugen dieser Klasse befahren werden
- Freilandstraßen: Über 50 km/h, Landesstraßen, kurvenreich, sodass erkannt wird, ob der Lenker die die Abmessungen des Fahrzeuges berücksichtigende, richtige Fahrlinie abschätzen kann
- Autobahnen, Autostraßen, Schnellstraßen: Zulässige Geschwindigkeit mindestens 80 km/h, die für das Prüfungsfahrzeug jeweils höchste zulässige Fahrgeschwindigkeit fahren, möglichst mit Beschleunigungs- und Verzögerungsstreifen

Beurteilungskriterien (5.2.), (8.4.3.)

- Defensives und partnerbewusstes Fahren:
 - Unter Beachtung der Straßen- und Witterungsverhältnisse
 - Unter Beachtung und Einbeziehung der Handlungen anderer Straßenbenutzer
 - Unter Beachtung der schwächeren Verkehrsteilnehmer

- Unter Beachtung des Grundsatzes eines vorausschauenden Fahrens
- Unter Beachtung der Gewährleistung eines sicheren, leichten und flüssigen Verkehrs
- Unter Beachtung einer ökonomischen Fahrweise
- Sichere Handhabung des Fahrzeuges: Beurteilung der richtigen Benützung und Bedienung aller für die Verkehrs- und Betriebssicherheit notwendigen Einrichtungen des Fahrzeuges
- Verkehrsbeobachtung: Richtige Blicktechnik, Mehrfachsicherungsblick, Verwendung der Spiegel
- Vorrang: Erkennen der Vorrangverhältnisse und richtiges Verhalten, Vorfahrt für Linienbusse
- Wahl der Fahrlinie und des Fahrstreifens: Richtige Blicktechnik (gerade Fahrlinie, keine fortwährenden Korrekturen am Lenkrad), richtige Wahl des Fahrstreifens, Fahrlinie innerhalb des Fahrstreifens, sicherer Fahrstreifenwechsel (Blicktechnik, Beobachtung des übrigen Verkehrs, sicheres Lenken, auch bei höherer Geschwindigkeit), richtiges Lenken beim Einbiegen
- Eingehaltene Sicherheitsabstände: Hintereinanderfahren (anzählen der Sekunden zulässig), Seitenabstand beim Überholen (mindestens 1 m, zu berücksichtigen sind die davon abweichenden Vorgaben beim korrekten Überholen von Radfahrern, sonstigen einspurigen Fahrzeugen sowie Schienenfahrzeugen), Abstand vom Fahrbahnrand
- Wahl der Fahrgeschwindigkeit: Geschwindigkeit den Witterungs- und Straßenverhältnissen anpassen, Beachtung der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs, erlaubte Höchstgeschwindigkeit nicht überschreiten
- Verkehrszeichen, Lichtsignale, Bodenmarkierungen: Verkehrszeichen erkennen und Verhalten darauf einstellen; Verkehrslichtsignal erkennen und abschätzen, ob in Kreuzung eingefahren werden darf; erkennen von und richtiges Verhalten bei Bodenmarkierungen, Überfahren von Sperrlinien oder Sperrflächen nur wenn durch übrigen Verkehr oder bauartbedingt erforderlich
- Fahrtrichtungsanzeiger, Warneinrichtungen: Richtiges Entscheiden über Blinkersetzen und rechtzeitiges Ausschalten, falls erforderlich Warnzeichen abgeben
- Bremsen, anhalten: Degressiv bremsen, nicht zu rasch an anhaltende/s Fahrzeug/e heranfahren
- Umweltfreundliches und sparsames Fahren: Richtige Gangwahl, Berücksichtigung der Motordrehzahl (Drehzahlmesser beachten), Beschleunigung und Verzögerung, dritte Bremse richtig einsetzen
- Komfort der Passagiere durch dosiertes Beschleunigen, ruhiges, ruckfreies Fahren, gleichmäßiges Bremsen

Anzuwendender Mängelkatalog

Der in diesem Handbuch aufscheinende Mängelkatalog für die Klassen C1/C ist analog anzuwenden.

Bei der Beurteilung der Mängel sind die Abmessungen des Fahrzeuges, das Gewicht, die Beschleunigung usw. vom Fahrprüfer besonders zu berücksichtigen. Dem Kandidaten muss bewusst sein, dass er auf den vorderen und hinteren Überhang des Busses zu achten hat. Insbesondere ist auf eine „runde“ Fahrweise Wert zu legen; also keine abrupten Beschleunigungen oder Bremsmanöver. Die Fahrgäste sollen ruhig sitzen können, ohne ständig mit dem Kopf zu nicken.

Anhang 6: Klasse D95

Die Prüfstrecke (Praxisbeispiel aus dem Gelegenheits- bzw. Linienverkehr) muss unter Einhaltung der vorgeschriebenen Prüfungsdauer so bemessen sein, dass die Kenntnisse, Fähigkeiten und Verhaltensweisen des Kandidaten entsprechend beurteilt werden können.

Wenn die Prüfung gemeinsam mit einer Prüfung für die Lenkberechtigung der Klasse D1 oder D absolviert wird, fließt diese in die Bewertung der D95-Prüfung ein und ist die Fahrzeit um mindestens 45 min zu verlängern. Bei der kombinierten D1/D95 bzw. D/D95-Prüfung wird folglich das Ergebnis der D1/D-Prüfung in die Bewertung der D95-Prüfung einbezogen.

Für einen reinen D95-Kandidaten, der mindestens 90 min fährt, wird bei den Überprüfungen am Fahrzeug zusätzlich ein weiterer Teil analog dem Teil A. der D1/D-Prüfung durchgeführt. Beide Teile sind jeweils mit maximal einem schweren Fehler (bzw. dessen Äquivalent) gedeckelt. Bei dieser Art der Prüfung entfällt der Teil B.

Teil A. Überprüfungen am Fahrzeug (Reihenfolge laut Prüfungsprotokoll)

Auf die Bauart und die Eigenheiten des Prüfungsfahrzeuges eingehen, wobei Rückschlüsse auf andere Fahrzeugtypen zulässig sind.

Inhalte der Überprüfung (8.5.1.)

Assistenzsysteme

- Spurassistent
- Abstandsradar
- Tempomat
- Kameras
- Audio- und Videosysteme im Fahrzeug
- Sonstige (ABS, ESP etc.)

Ausrüstungsgegenstände

- Werkzeug
- Ersatzlampen für Leuchten
- Elektrische Sicherungen
- Reserverad
- Unabhängige Lichtquelle (Taschenlampe)
- Verbandskasten

Routenkenntnisse

- Straßenkarte lesen (Finden des Standortes)
- Wahl der Fahrtstrecke
- Navigationsgerät bedienen

Ladungssicherung

- Fahrgastraum
- Gepäckraum
- Ski-Koffer (wenn vorhanden)
- Fahrradanhänger (wenn vorhanden)

Sicherheitseinrichtungen

- Feuerlöscher
- Gurte
- Notausstiege
- Nottüren (Löseeinrichtung)
- Nothammer
- Batterie Hauptschalter (wenn vorhanden)

Dokumente

Begleitpapiere

- Fahrzeugdokumente
- Frachtdokumente

GO-Box

- Einstellungen
- Funktionalität (Achszahl)

EU-Kontrollgerät

Bedienung

- Einbauschild EU-Kontrollgerät
- Prüfnachweis
- Bedeutung der Aufschriebe
- Verhalten bei Aufleuchten der Funktionskontrolllampen, bei Störung/Ausfall des Gerätes
- Durchführung händischer Aufzeichnungen, Mitführverpflichtung
- Verschiedene Einstellungen vornehmen (Uhr oder Fährbetrieb)
- Mischbetrieb analog/digital

Zeitgruppenschalter

- Zeitgruppenschalter einstellen
- Erklärung Zeitgruppen
- Lenk-/Ruhezeiten

Analoges Kontrollgerät

- Schaublatt ausfüllen
- Schaublatt einlegen/Zuordnung zum Kontrollgerät

Digitales Kontrollgerät

- Tagesausdruck
- Papierwechsel
- Fehlermeldungen

Wagenbuch

- Eintragungen (wer ist verantwortlich)

Teil C. Fahren im Verkehr

Inhalte der Prüfung (8.5.2./Während der Fahrt)

- Vorausschauendes und fahrgastgerechtes (ruck- und stoßloses) Fahren
- Innenraumbeobachtung
- Zufahren zur Haltestelle bzw. zum Halteplatz
- Haltestellenaufenthalt/Ein- und Aussteigen der Fahrgäste
- Benutzung der Einstieghilfen
- Haltestellen- bzw. Halteplatzausfahrt
- Ökonomisches Fahren

Prüfstrecke

- Straßen innerhalb des Ortsgebietes
- Straßen außerhalb des Ortsgebietes
- Situationen mit unterschiedlicher Verkehrsdichte

Beurteilungskriterien

- Der Mängelkatalog für die Klassen C1/C (analog zu D1/D) ist anzuwenden.
- Zusätzlich ist bei der Durchführung der Fahrt besonders zu berücksichtigen:
- Rationelles Fahrverhalten (insbesondere kraftstoffsparend)
- Einhaltung der spezifischen Verkehrsvorschriften
- Gewährleistung der Verkehrssicherheit

Im Prüfungsprotokoll einzutragen (Mängelkatalog – Fahrfehler)

Vorausschauendes und fahrgastgerechtes (ruck- und stoßloses)

Fahren

Der Kandidat hat vorausschauend zu fahren, sodass das Fahren für die Fahrgäste als angenehm empfunden wird.

Mögliche Fehler

- Kein verkehrsangepasstes Fahren
 - Einmalig (L)
 - Wiederholt (M)
 - Ständig (S)

Innenraumbesichtigung

Der Kandidat beobachtet während der gesamten Fahrt regelmäßig den Innenraum des Omnibusses.

Mögliche Fehler

- Keine Innenraumbesichtigung (S)
- Mangelnde Reaktion auf Missstände (kein Aufmerksam machen der Fahrgäste) (M)

Zufahren zur Haltestelle bzw. zum Halteplatz

Der Kandidat muss die Haltestelle bzw. den Halteplatz optimal anfahren können.

Mögliche Fehler

- Mehr als 50 cm Abstand zum Fahrbahnrand/zur Gehsteigkante (S)
- Zwischen 25 und 50 cm Abstand zum Fahrbahnrand/zur Gehsteigkante (M)
- Unachtsam gegenüber wartenden Personen (S)
- Zu schnelle Einfahrtgeschwindigkeit (S)
- Keine Möglichkeit zum Aussteigen
(z. B. durch abgestellte Autos, Straßenlaternen) (S)
- Verkehrsbehinderndes Abstellen für andere Verkehrsteilnehmer (M), (S)

Haltestellenaufenthalt/Ein- und Aussteigen der Fahrgäste

Der Fahrgastwechsel bei der Haltestelle ist im Linienverkehr zügig (unter Zuhilfenahme von technischen Hilfsmitteln) zu ermöglichen. Im Gelegenheitsverkehr hat der Kandidat einen für den Fahrgastein- und -ausstieg geeigneten Halteplatz anzufahren.

Mögliche Fehler

- Kein Betätigen der Feststell- bzw. Haltestellenbremse (S)
- Öffnen der Türen ohne Kontrollblick (M)
- Schließen der Türen ohne Kontrollblick (S)
- Anfahren während des Schließvorgangs der Türen (M), (S)

Benutzung der Einstieghilfen

Der Kandidat muss die Einstieghilfen bedienen können.

Mögliche Fehler

- Keine Kenntnis hinsichtlich der Einstieghilfen (S)
- Keine Fähigkeit zur Bedienung der Einstieghilfen (S)
- Kein optimales Abstellen des Fahrzeuges zur Benutzung der Einstieghilfen (M)

Haltestellen- bzw. Halteplatzausfahrt

Der Kandidat kennt die Regeln beim Abfahren von der Haltestelle und fährt angenehm ab.

Mögliche Fehler

- Unbedacht gegenüber dem Fließverkehr (S)
- Kein Blick in die Außenspiegel (S)
- Anfahren ohne Blick in den Innenspiegel (M)
- Abfahren ohne Rücknahme der Einstieghilfen (S)
- Mangelndes Achten auf das ausscherende Heck des Omnibusses (M)
- Kein zügiges Einfädeln in den Fließverkehr (M)
- Blinken vor Abfahrtbereitschaft
 - Zu früh (L)
 - Zu spät (M)
 - Gar nicht (S)

Ökonomisches Fahren

Der Kandidat muss in der Lage sein, möglichst umwelt- und treibstoffsparend zu fahren.

Mögliche Fehler

- Falsche Gangwahl bzw. grundloses Fahren außerhalb des „grünen“ Drehzahlbereiches
 - Einmalig (L)
 - Wiederholt (M)
 - Ständig (S)
- Keine Verwendung der Verlangsamereinlage
 - Einmalig (L)
 - Wiederholt (M)
 - Ständig (S)
- Keine vorausschauende bzw. kraftstoffsparende Fahrweise
 - Einmalig (L)
 - Wiederholt (M)
 - Ständig (S)

Wagenumsicht

Der Kandidat hat eine vollständige Wagenumsicht durchzuführen.

Mögliche Fehler

- Überhaupt keine Wagenumsicht durchgeführt (S)
- Kein Durchgehen durch das Fahrzeug (M)
- Kein Erkennen von Beschädigungen in und am Fahrzeug (M)
- Kein Erkennen von zurückgebliebenen Gegenständen im Fahrgastraum (L)

Abstellen des Fahrzeuges

Der Kandidat schließt das Schaublatt ab (bei analogem Kontrollgerät) bzw. macht einen Tagesausdruck (bei digitalem Kontrollgerät) und entnimmt eine etwaige Fahrerkarte, sichert das Fahrzeug gegen Wegrollen (z. B. durch ordnungsgemäßes Verwenden eines Unterlegkeiles) und sperrt es ab.

Mögliche Fehler

- Fehler beim Kontrollgerät:
- Schaublatt wird nicht abgeschlossen (M)
- Fahrerkarte wird nicht entnommen (wenn vorhanden) (M)
- Tagesausdruck wird auf Verlangen nicht durchgeführt (M)
- Fahrzeug wird nicht abgesperrt (M)
- Keine Sicherung des Fahrzeuges gegen Wegrollen (S)

Anhang 7: Klasse _E

Teil A. Überprüfungen am Fahrzeug (Reihenfolge laut Prüfungsprotokoll)

Auf die Bauart und die Eigenheiten des Prüfungsfahrzeuges eingehen, wobei Rückschlüsse auf andere Fahrzeugtypen zulässig sind.

Vorschriften

Längen/Gewichte (Motorleistung)

- Anhand der Zulassungsscheine überprüfen, ob die Kombination zulässig ist
- Prüfen anhand der Aufschriften am Fahrzeug, ob die Kombination zulässig ist
- Prüfen der Länge der Kombination

Bremsanlage

Vorratsbehälter

- Zeigen der Vorratsbehälter
- Kontrolle auf Beschädigungen (C1E/CE, D1E/DE)
- Entwässern der Behälter (C1E/CE, D1E/DE)
- Kontrolle Lufttrockner (C1E/CE, D1E/DE)

Füllzeit (C1E/CE, D1E/DE)

- Erklärung und Kontrolle der Füllzeit

Dichtheit

- Nach Herstellen der Druckluftverbindung, beobachten des Manometers
- Dichtheitsprüfung aller Teile der Bremsanlage
- Dichtheit bei hydraulischer Bremsanlage

Abnützung der Bremsbeläge

- Kontrollieren mittels Schaulochs
- Anzeige am Armaturenbrett
- Kontrolle der Auflaufeinrichtung

ABS

- ABS-Kabel anschließen
- Kontrollleuchte am Armaturenbrett

Bremsprobe

- Funktion der Bremsleuchten überprüfen
- Rollbremsprobe
- Fahrbremsprobe

Feststellbremse

- Prüfung der Wirksamkeit

Außenkontrollen

Überprüfen der Beleuchtung

- Rundgangkontrolle
- Vorhandensein der vorgeschriebenen Beleuchtung
- Einschalten (Funktion)
- Zustand (Sauberkeit, Beschädigungen)

Rahmen und Unterfahrschutz

- Kontrolle der Befestigung
- Kontrolle auf Beschädigungen
- Kontrolle der Anhängervorrichtung und der Anhängerkupplung (Deichsel und Zugöse bzw. Zugmaul)

Räder/Reifen

Reifen, Profil

- Profiltiefe beurteilen
- Blickkontrolle auf mögliche Reifenschäden

Räder

- Wuchtgewichte zeigen (wenn vorhanden)
- Blickkontrolle auf mögliche Felgenschäden
- Kontrolle der Radmutter, Sichtkontrolle (lose), Radmutternschutz
- Kontrolle auf Fremdkörper
- Radwechsel erklären

Reifendruck

- Zeigen des Sollwertes (nur bei Aufschrift am Fahrzeug)
- Erklären der Kontrolle
- Zu hoher/zu niedriger Luftdruck
- Zeigen des Ventils
- Ventilkappen vorhanden

Federung

- Blattfedern, Kontrolle auf Blattbruch/fester Sitz (Klangprobe)
- Befestigung
- Luftfedern, Schäden am Balg

Aufbau, Planen, Ladung

- Beschädigungen, Durchrostungen am Aufbau
- Planenbefestigung
- Zustand bzw. Risse in der Plane
- Kontrolle aller Verriegelungen der Bordwände
- Sonstige Verschlüsse (z. B. Türverschlüsse, wenn vorhanden)
- Sicherung der Ladung
- Befestigung Drehkranz (wenn vorhanden)

Kennzeichnung

- Kennzeichentafel verschmutzt oder beschädigt
- Aufschriften außen am Fahrzeug
- § 57a KFG Plakette, Lochung, Toleranz

Anhänger an-, abschließen

Fahrzeuge vorbereiten

- Öffnen der Anhängerkupplung
- Einstellen der Deichsel
- Anhänger mit Drehkranzlenkung, Deichsel muss frei beweglich sein
- (Löseventil an der Vorderachse offen bei Druckluftbremse)
- Zu BE: Bei Anhängern ohne gelenkte Vorderachsen darf die Feststellbremse erst nach dem Schließen der Kupplung gelöst werden. Die Feststellbremse darf ausnahmsweise kurzzeitig gelöst werden, um ein Einrasten der Kugelkupplung zu ermöglichen, wenn sich der Kandidat überzeugt, dass der Anhänger durch Unterlegkeil/e gegen Abrollen gesichert ist.
- Kontrolle der Absicherung des Anhängers (Feststellbremse, Unterlegkeil/e)

An-, Abkuppeln

- Zugfahrzeug und Anhänger stehen nebeneinander (nicht in einer Linie), um eine Fahrzeugbreite versetzt
- Das Zugfahrzeug ist unter Berücksichtigung der Straßenverkehrssicherheit rückwärts an den Anhänger heranzufahren
- Der Kandidat darf beim Ankuppeln höchstens zweimal aussteigen und die Richtung und Entfernung kontrollieren
- Überprüfen, ob die Kupplung voll eingerastet ist
- Zu BE: Abreißsicherung überprüfen

Druckluftverbindung

- Gummidichtungen auf Sauberkeit und Zustand prüfen
- Leitung/en anschließen (bei getrennten Anschlüssen gelb vor rot)

Elektrische Verbindung/Einschalten aller Lichtstufen

- Alle elektrischen Verbindungen herstellen (ABS beachten)
- Funktionskontrolle der gesamten Beleuchtung und der Signaleinrichtungen

Löseventil

- Nach Herstellung aller Druckluftverbindungen kontrollieren, ob die Radbremszylinder ansprechen (Anhänger mit Druckluftbremse)

Feststellbremse/Unterlegkeil/e

- Feststellbremse lösen
- Achten, dass die Feststellbremse vollständig gelöst ist
- Unterlegkeil/e entfernen

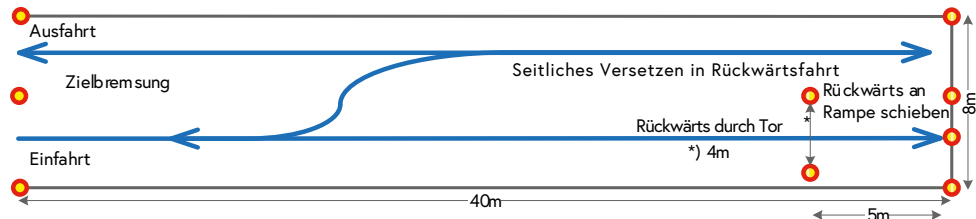
Beurteilen

Ist es dem Kandidaten nicht möglich, eine sichere Verbindung zwischen Zugfahrzeug und Anhänger herzustellen, so stellt dies einen Abbruchgrund dar. Die Prüfung ist mit „nicht bestanden“ zu beurteilen.

Teil B. Übungen im verkehrsfreien Raum (Prüfplatz)

Die Übungen im verkehrsfreien Raum bestehen aus vier Einzelübungen, die alle in beliebiger Reihenfolge nach Vorgabe des Prüfers durchzuführen sind. Verhalten wie auf öffentlicher Verkehrsfläche, Kontroll- und Sicherungsblicke ausführen, Blinker setzen.

Übungsaufbau
"Prüfplatz"



1. Rückwärts durch Tor

- Das hintere Ende des Zuges befindet sich mindestens 20 m vor der „Rampe“
- Das Tor befindet sich mindestens 5 m vor der Rampe
- Das Tor ist deutlich durch Leitkegel oder Stangen darzustellen
- Die Breite des Tores beträgt maximal 4 m
- Es soll möglichst mittig durch das Tor gefahren werden

Beurteilen

- Rücksichtnahme auf den rückwärtigen „Verkehrsraum“
- Zwei Korrekturzüge sind zulässig. Jeder weitere Korrekturzug bedeutet einen zusätzlichen Versuch
- Die Leiteinrichtungen dürfen nicht berührt werden

2. Rückwärts an Rampe

- Die „Rampe“ ist durch mindestens zwei Stangen verbunden mit deutlich sichtbaren Bändern zu markieren, sofern nicht eine natürliche Rampe zur Verfügung steht
- Die Rampe muss über die Rückblickspiegel deutlich zu erkennen sein
- Es ist durch das Tor an die Rampe heranzufahren
- Möglichst nahe an die Rampe heranzufahren

Beurteilen

- Rücksichtnahme auf den rückwärtigen „Verkehrsraum“
- Der Kandidat darf einmal aussteigen und die Entfernung zur Rampe kontrollieren
- Die Rampe darf nicht überragt werden
- Entfernung zur Rampe deutlich weniger als 1 m
- Blickverhalten (es darf auch über das geöffnete Seitenfenster oder eine geöffnete Türe direkt zurückgeschaut werden)

3. Seitliches Versetzen in Rückwärtsfahrt

- Die Übung kann nach links oder nach rechts durchgeführt werden
- Der Prüfer kann die Seite des seitlichen Versetzens vorgeben; gibt er keine Seite an, so kann der Kandidat die Seite frei wählen
- In Ausgangsstellung steht der Zug annähernd parallel zur Seitenlinie (nicht nachmessen)
- Der Anhänger ist beim Rückwärtsfahren um mindestens 1,5 m seitlich zu versetzen
- Der Anhänger steht am Ende der Übung wieder annähernd parallel zur Seitenlinie

Beurteilen

- Rücksichtnahme auf den rückwärtigen „Verkehrsraum“
- Der Anhänger ist möglichst parallel versetzt worden
- Die Versetzung beträgt mindestens 1,5 m
- Der Abstand zu den Seitenlinien ist nicht zu bewerten
- Die Stellung des Zugfahrzeuges am Ende der Übung ist nicht zu bewerten

4. Zielbremsung

- Beschleunigen auf ca. 20 km/h
(mindestens ein Schaltvorgang, keine Geschwindigkeitsmessung)
- Eingangs soll stärker gebremst werden
- Dann dosiertes Abbremsen zum definierten Ziel (Stangen, Markierung etc.)

Beurteilen

Ausreichende Ausgangsgeschwindigkeit

- Dosiertes, degressives Bremsen zum Anhalten
- Erreichen der notwendigen Verzögerung
- Endstellung des Kraftwagenzuges, anhalten knapp vor dem Ziel

Teil C. Fahren im Verkehr (8.6.3.), (8.7.3.)

Anzuwendender Mängelkatalog

Der in diesem Handbuch aufscheinende Mängelkatalog für die jeweilige Klasse des Zugfahrzeuges kann übernommen werden.

Bei der Beurteilung der Mängel sind die Abmessungen des Fahrzeuges, das Gewicht, die Beschleunigung usw. vom Fahrprüfer besonders zu berücksichtigen. Vor allem ist auf die Unterschiede bei der Wahl der Fahrlinie mit einem Anhänger gegenüber einer Fahrt ohne Anhänger zu achten. Es ist daher bei der Prüfung zu bewerten, ob der Kandidat eine unterschiedliche, den Gegebenheiten angepasste Fahrweise bei einer Fahrt mit dem Anhänger zeigt. Wichtig ist der Kontrollblick auf den Anhänger.

Anhang 8: Klasse F

Teil A. Überprüfungen am Fahrzeug (Reihenfolge laut Prüfungsprotokoll)

Auf die Bauart und die Eigenheiten des Prüfungsfahrzeuges eingehen, wobei Rückschlüsse auf andere Fahrzeugtypen zulässig sind.

Reifen/Räder

Reifen, Profil

- Profiltiefe beurteilen
- Blickkontrolle auf mögliche Reifenschäden
- Überprüfung, ob Profil gleichmäßig abgenutzt ist (Vorderreifen, verschiedene Abnutzung – Gründe)

Reifenbezeichnung

- Kontrolle der Zulässigkeit der Reifen (Betriebsanleitung, Zulassungsbescheinigung)
- Wichtige Aufschriften am Reifen (Kennzeichnungen)
- Laufrichtung (gegebenenfalls)

Räder

- Blickkontrolle auf mögliche Felgenschäden
- Kontrolle der Radmutter, Sichtkontrolle (lose), Radmutternschutz
- Kontrolle auf Fremdkörper

Reifendruck

- Zeigen des Sollwertes (Betriebsanleitung, Aufschrift am Fahrzeug)
- Erklären der Kontrolle (Manometer, sonstige Kontrollmöglichkeit)
- Zu hoher/zu niedriger Luftdruck
- Zeigen des Ventils
- Ventilkappen vorhanden

Bremsanlage

Arten

- Erklären der Art der Bremsanlage des Prüfungsfahrzeuges (mechanische Bremsanlage, hydraulische Bremsanlage, ...)
- Erklären der Art der Bremsanlage des Anhängers (Druckluftbremse, Auflaufbremse)
- Kontrolle der Lenkbremse (Einstellung für Straßenfahrt)

Vorratsbehälter

- Zeigen der Vorratsbehälter bei Hydraulik- bzw. Druckluft-Bremsanlagen
- Kontrolle auf Beschädigungen
- Entwässern der Behälter
- Kontrolle Lufttrockner (wenn vorhanden)

Füllzeit

- Erklärung und Kontrolle der Füllzeit

Dichtheit

- Dichtheitsprüfung aller Teile der Bremsanlage
- Kontrolle durch Hören auf Luftgeräusche

Abnutzung der Bremsbeläge

- Notwendigkeit des Tausches der Bremsbeläge erklären (Kontrolle mittels Schaulochs, Hub der Kolbenstange)
- Lenkbremse erklären
- Nachstellmöglichkeit und Erfordernis der Nachstellung (Pedalweg, Auflaufweg, Hub der Kolbenstange)

Druckluftanlage am Anhänger

- Überprüfung der Druckluftanlage
- Not-Löseeinrichtung
- Sichtkontrolle ALB-Regler oder manueller Bremskraftregler

Bremsprobe

- Funktion der Bremsleuchten überprüfen
- Rollbremsprobe
- Fahrbremsprobe

Feststellbremse

- Prüfung der Wirksamkeit

Außenkontrollen

Überprüfen der Beleuchtung

- Rundgangkontrolle
- Vorhandensein der vorgeschriebenen Beleuchtung
- Einschalten einzelner bzw. aller Lichtstufen inkl. Zusatzbeleuchtungen
- Erklären der Lichtstufen und Zusatzbeleuchtungen
- Zustand (Sauberkeit, Beschädigungen)

Federung am Anhänger

- Blattfedern, Kontrolle auf Blattbruch/fester Sitz (Klangprobe)
- Befestigung

Unterlegkeil/e

- Vorhanden sein (zeigen, anlegen)

Aufbau, Ladung

- Fahrerkabine (inkl. Sitze), Beschädigungen, Durchrostungen am Aufbau
- Zapfwellenschutz
- Kontrolle aller Verriegelungen der Bordwände
- Sonstige Verschlüsse
- Sicherung der Ladung
- Kontrolle von Scheiben und Sichtfeld
- Hydraulikanlage und eventuelle Anbaugeräte (z. B. Frontlader) für Fahrt auf öffentlichen Straßen vorbereiten und kontrollieren

Kennzeichnung

- Kennzeichentafel verschmutzt oder beschädigt
- Aufschriften außen am Fahrzeug
- Bauartgeschwindigkeit des Anhängers

Lenkung

Überprüfung der Lenkung

- Art der Lenkung erklären (hydrostatische Lenkung)
- Leerweg überprüfen
- Flüssigkeitsstand
- Sichtkontrolle auf Flüssigkeitsverlust

Batterie und Keilriemen

Pole/Anschlüsse

- Kontrolle
- Befestigung
- Batterie Hauptschalter (wenn vorhanden)

Flüssigkeitsstand/Ladezustand bei wartungsfreier Batterie

- Kontrolle
- Flüssigkeitsstand (Schrauböffnung, Schauglas)

Keilriemen/Keilrippenriemen

- Spannung
- Zustand

Flüssigkeitsstände

Motoröl

- Öleinfüllöffnung zeigen
- Ölstand kontrollieren
- Öldruckkontrollleuchte/Manometer zeigen

Kühlflüssigkeit

- Kühlflüssigkeitsstand kontrollieren (Behälter)
- Nachfüllen
- Zeigen des Fernthermometers

Scheibenwaschanlage

- Kontrolle am Vorratsbehälter
- Nachfüllen

AdBlue

- Flüssigkeitsstand kontrollieren

Kupplungsflüssigkeit

- Flüssigkeitsstand kontrollieren

Kraftstoff

- Tanken (Füllöffnung)
- Kontrolle, Füllstandsanzeige

Druckluftbremsanlage

- Frostschützer, Flüssigkeitsstand kontrollieren

Innenkontrollen

Sitz, Spiegel

- Sitzeinstellung entsprechend Körpergewicht (durchgetretene Kupplung, gebeugtes Knie)
- Richtige Spiegeleinstellung

Sicherheitsgurt (wenn vorhanden)

- Gurt richtig anlegen

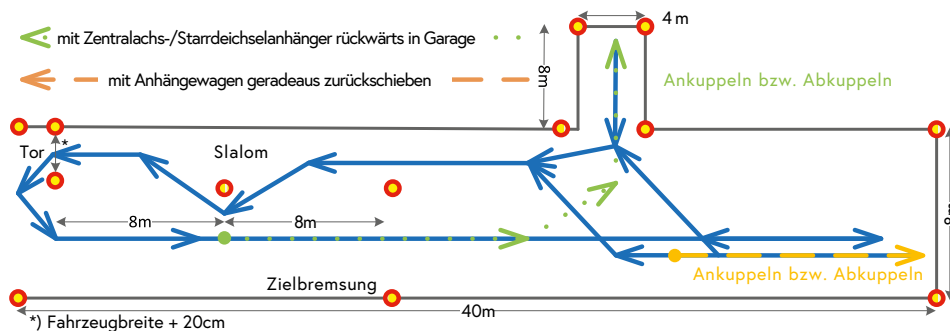
Warn- und Kontrolleinrichtungen

- Zeigen und erklären der Warn- und Kontrollleuchten
- Ursachen für ein Aufleuchten
- Verhalten beim Aufleuchten
- Zeigen und erklären der Armaturen (z. B. Traktormeter, Multifunktionsanzeige)

- Zeigen und erklären von Bedienungseinrichtungen

Teil B. Übungen im verkehrsfreien Raum (Prüfplatz)

Die Übungen im verkehrsfreien Raum bestehen aus sechs Einzelübungen, die alle in beliebiger Reihenfolge nach Vorgabe des Prüfers durchzuführen sind. Verhalten wie auf öffentlicher Verkehrsfläche, Kontroll- und Sicherungsblicke ausführen, Blinker setzen.



Übungsaufbau
"Prüfplatz"

1. Mit Anhänger an Rampe schieben (= zurückschieben bzw. rückwärts in Garage)

- Der Kandidat beginnt die Übung mit angekoppeltem Anhänger im Retourgang
- Mit einem Anhängewagen (mit Drehkranz) muss mindestens eine Zuglänge geradeaus zurückgeschoben werden
- Mit einem Einachs-, Zentralachs- oder Starrdeichselanhänger muss rückwärts in die Garage geschoben werden

Beurteilen

- Sicheres Fahrzeughandling
- Blickverhalten (Kontroll- und Sicherungsblicke)
- Zwei Korrekturzüge sind zulässig. Jeder weitere Korrekturzug bedeutet einen zusätzlichen Versuch

Anhängewagen

- Zugmaschine und Anhängewagen müssen am Ende möglichst parallel und in gerader Ausrichtung zur ursprünglichen Ausgangsposition stehen

Einachs-, Zentralachs- oder Starrdeichselanhänger

- Berühren der Leiteinrichtungen bzw. „Wände“ nicht zulässig, nicht über die seitlichen und hinteren Begrenzungen der Garage ragen (Wände!)
- Zugmaschine und Anhänger müssen innerhalb der Markierungen stehen, und zwar möglichst parallel zu den „Seitenwänden“

- Mit dem Fahrzeug ist möglichst nahe an die „Rückwand“ der Garage heranzufahren
- Richtiges Blinken

2. Abkuppeln

- Der Kandidat muss den Anhänger richtig abkuppeln und absichern

Beurteilen

- Beim Abkuppeln notwendige Handlungen
- Handlungen in richtiger Reihenfolge

3. Slalom

- Es sind drei Leitkegel oder Stangen im Abstand von je 8 m aufzustellen
- Der Kandidat muss im Schritttempo eine möglichst gleichmäßige Linie durch die Leiteinrichtungen fahren (Blicksprünge zur entferntesten Leiteinrichtung)
- Der Slalom muss ohne Zurückschieben gefahren werden
- Es ist auf eine ordentliche Lenkradführung zu achten (Übergreifen)

Beurteilen

- Leiteinrichtungen dürfen nicht berührt werden
- Möglichst gleichmäßige Linie fahren
- Richtige Lenkradführung
- Passendes Tempo
- Richtige Blickführung

4. Tor

- Das Tor ist deutlich durch Leitkegel oder Stangen darzustellen
- Die Torbreite ergibt sich aus den äußeren Fahrzeugbegrenzungen (inkl. Außenspiegel) plus links und rechts je 10 cm
- Das Tor ist mit ca. 10-20 km/h zu passieren (keine Geschwindigkeitsmessung)

Beurteilen

- Die Leiteinrichtungen dürfen nicht berührt werden
- Angemessene Geschwindigkeit

5. Zielbremsung

Beschleunigen auf ca. 20 km/h (keine Geschwindigkeitsmessung)

- Eingangs soll stärker gebremst werden
- Dann dosiertes Abbremsen zum definierten Ziel (Stangen, Markierung etc.)

Beurteilen

- Ausreichende Ausgangsgeschwindigkeit
- Dosiertes degressives Bremsen zum Anhalten
- Erreichen der notwendigen Verzögerung
- Endstellung des Gespanns, anhalten knapp vor dem Ziel

6. Ankuppeln

- Der Kandidat muss den Anhänger richtig ankuppeln

Beurteilen

- Beim Ankuppeln notwendige Handlungen
- Handlungen in richtiger Reihenfolge

Ist es dem Kandidaten nicht möglich, eine sichere Verbindung zwischen Zugfahrzeug und Anhänger herzustellen, so stellt dies einen Abbruchgrund dar. Die Prüfung ist mit „nicht bestanden“ zu beurteilen.

Teil C. Fahren im Verkehr

Inhalte der Prüfung (8.8.3.)

- Wegfahren: Einordnen in den Fließverkehr
- Fahren auf geraden Straßen: Auch Befahren von Engstellen
- Fahren in Kurven: Enge, kurvenreiche Straßen
- Befahren von und einbiegen auf Kreuzungen: Überqueren, Einbiegen, mit und ohne Bodenmarkierungen
- Richtungsänderungen, Fahrstreifenwechsel: Mehrmaliges Einbiegen in beide Richtungen, mehrere Fahrstreifenwechsel, auch bei höherer erlaubter Geschwindigkeit
- Freilandstraßen: Es soll möglichst die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit gefahren werden, sofern Verkehr und Witterung es zulassen
- Überholen (bspw. Aufzählung): Fuhrwerk, Radfahrer etc., Überholtwerden
- Befahren von besonderen Straßenstellen: Eisenbahnkreuzungen, Straßen mit Straßenbahn, Kreisverkehr, längere Steigungen und Gefälle
- Retarderbremse einsetzen

Prüfstrecke (8.8.3.)

Es sollen folgende drei Verkehrsräume befahren werden:

- Verkehrsberuhigtes Gebiet (falls entsprechend geeignet): Fußgänger, Kinder, Radfahrer
- Ortsgebiet: 50 km/h, starker Verkehr, Kreuzungen, Verkehrslichtsignale
- Freilandstraßen: Über 50 km/h, die für das Prüfungsfahrzeug erlaubte Höchstgeschwindigkeit fahren, Landesstraßen, kurvenreich, sodass erkannt wird, ob der Lenker die richtige Fahrlinie abschätzen kann, Einbiegemanöver in das untergeordnete Straßennetz (eventuell auch Feldweg, Forststraße, ...)

Beurteilungskriterien (5.2.)

- Defensives und partnerbewusstes Fahren:
 - Unter Beachtung der Straßen- und Witterungsverhältnisse
 - Unter Beachtung und Einbeziehung der Handlungen anderer Straßenbenutzer
 - Unter Beachtung der schwächeren Verkehrsteilnehmer
 - Unter Beachtung des Grundsatzes eines vorausschauenden Fahrens
 - Unter Beachtung der Gewährleistung eines sicheren, leichten und flüssigen Verkehrs
 - Unter Beachtung einer ökonomischen Fahrweise
- Sichere Handhabung des Fahrzeuges: Beurteilung der richtigen Benützung und Bedienung aller für die Verkehrs- und Betriebssicherheit notwendigen Einrichtungen des Fahrzeuges

- Verkehrsbeobachtung: Richtige Blicktechnik, 3-S-Blick bzw. Mehrfachsicherungsblick, Verwendung der Spiegel
- Vorrang: Erkennen der Vorrangverhältnisse und richtiges Verhalten, Vorfahrt für Linienbusse
- Wahl der Fahrlinie und des Fahrstreifens: Richtige Blicktechnik (gerade Fahrlinie, keine fortwährenden Korrekturen am Lenkrad), richtige Wahl des Fahrstreifens, Fahrlinie innerhalb des Fahrstreifens, sicherer Fahrstreifenwechsel (Blicktechnik, Beobachtung des übrigen Verkehrs, sicheres Lenken, auch bei höherer Geschwindigkeit), richtiges Lenken beim Einbiegen
- Eingehaltene Sicherheitsabstände: Hintereinanderfahren (anzählen der Sekunden zulässig), Seitenabstand beim Überholen (mindestens 1 m, zu berücksichtigen sind die davon abweichenden Vorgaben beim korrekten Überholen von Radfahrern und sonstigen einspurigen Fahrzeugen), Abstand vom Fahrbahnrand
- Wahl der Fahrgeschwindigkeit: Geschwindigkeit den Witterungs- und Straßenverhältnissen anpassen, Grundsatz der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs beachten, erlaubte Höchstgeschwindigkeit nicht überschreiten
- Verkehrszeichen, Lichtsignale, Bodenmarkierungen: Verkehrszeichen erkennen und Verhalten darauf einstellen,
- Verkehrslichtsignal erkennen und abschätzen, ob in Kreuzung eingefahren werden darf; Erkennen von und richtiges Verhalten bei Bodenmarkierungen, Überfahren von Sperrlinien oder Sperrflächen nur wenn durch übrigen Verkehr oder bauartbedingt erforderlich
- Fahrtrichtungsanzeiger, Warneinrichtungen: Richtiges Entscheiden über Blinkersetzen und rechtzeitiges Ausschalten, falls erforderlich Warnzeichen abgeben
- Bremsen, anhalten: Degressiv bremsen, nicht zu rasch an anhaltende/s Fahrzeug/e heranfahren
- Umweltfreundliches und sparsames Fahren: Richtige Gangwahl, Berücksichtigung der Motordrehzahl (Traktormeter, Drehzahlmesser), Beschleunigung und Verzögerung, dritte Bremse richtig einsetzen

Anzuwendender Mängelkatalog

Der in diesem Handbuch aufscheinende Mängelkatalog für die Klassen C1/C ist analog anzuwenden.

Bei der Beurteilung der Mängel sind die Art des Fahrzeuges, seine Beschleunigung und die Fahrgeschwindigkeit vom Fahrprüfer besonders zu berücksichtigen. Wichtig ist der Kontrollblick auf den Anhänger.

Prüfungsprotokolle

ANLAGE 1

PRÜFUNGSprotokoll Gemäß FSG § 11 Abs. 7

Klasse **A1 / A2 / A**

Aktenzahl:	Prüfer-Nr.:	Dolmetsch:
Nachname:	Name:	Prüfort:
Vorname:	geb.:	Fahrzeug:
Ausweis-Nr.:	Automatik: <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	Code: <input type="checkbox"/> Trocken <input type="checkbox"/> Nass <input type="checkbox"/> Schnee <input type="checkbox"/> Eis <input type="checkbox"/> Nebel

Von:	Fahrzeit:	Prüfung	Prüfer
Bis:	<input type="checkbox"/> O BESTANDEN	<input type="checkbox"/> O NICHT BESTANDEN	Datum, Unterschrift

A. ÜBERPRÜFUNGEN AM FAHRZEUG (die dreigewählten Themengebiete und Bewertung eintragen) ✓ / L / M = in Ordnung/Leicht/Mittel

Themengebiet	L	M	Themengebiet	L	M	Themengebiet	L	M
Reifen/Räder			Signal- und Warneinricht.			Antrieb		
Fahrwerk			Flüssigkeitsstände			Sonstiges		
Bremsanlage			Fahrbereitschaft / Absichern					
Beleuchtung								

B. ÜBUNGEN IM VERKEHRSFREIEN RAUM (Prüfplatz) (es müssen alle Übungen durchgeführt werden) ✓ / L / M = in Ordnung/Leicht/Mittel

Themengebiet	L	M
1 Rangieren ohne Motor		
2.1. Langsamer Salom		
2.2. Enges Einbiegen		
3.1. Vermeiden eines Hindernisses		
3.2. 8er für weite Kurvenfahrt		
4.1. Zielbremsung		
4.2. Gefahrenbremsung		

C. FAHREN IM VERKEHR (Fehler eintragen) L/M/S = Leicht/Mittel/Schwer ¹⁾ *Mehrfachwertung möglich*

Bezeichnung	L	M	S	Bezeichnung	L	M	S
EBENE, STEIGUNG, GEFÄLLE				VORBEIFAHREN, ÜBERHOLEN			
A3.01 Anfahrtsicherheit				A3.21 Verkehrsbeurteilung, Kontaktaufnahme, Blicktechnik			
A3.02 Gangwahl				A3.22 Überholricht, Behinderung			
A3.03 Nebenhandlungen				A3.23 Rechtzeitige Anzeige			
A3.04 Abstellen und Sichern				A3.24 Beschleunigen			
SPURGESTALTUNG (GERADE, KURVE)				A3.25 Seitenabstand			
A3.05 Wahl des Fahrstreifens ¹⁾				A3.26 Wiedereinordnen			
A3.06 Spur innerhalb des Fahrstreifens				BEFAHREN VON QUERSTELLEN			
A3.07 Spursicherheit, Blickverhalten				A3.27 Verkehrsbeurteilung ¹⁾			
TEMPOGESTALTUNG				A3.28 Richtiges Annähern			
A3.09 Zu langsam (behindernd)				A3.29 Wartepflichterfüllung			
A3.10 Zu schnell für die Situation				A3.30 Stop, Arm- und Lichtzeichen (anhalten) ¹⁾			
A3.11 Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit ¹⁾				A3.31 Fußgänger, Radfahrer ¹⁾			
A3.12 Sicherheitsabstände				A3.32 Blicktechnik			
FAHRSTREIFENWECHSEL				A3.33 Rasches Verlassen			
A3.13 Verkehrsbeurteilung, Kontaktaufnahme				EINBIEGEN			
A3.14 Beachtung der Bodenmarkierungen				A3.34 Rechtzeitige Anzeige, Tempoanpassung			
A3.15 Rechtzeitige Anzeige				A3.35 Einordnen			
A3.16 Richtige Ausführung				A3.36 Blickverhalten			
SONSTIGES VERHALTEN				A3.37 Fahrspur beim Einbiegen			
A3.17 Beachtung der Verkehrsvorschriften ¹⁾				HOHES TEMPO			
A3.18 Verhalten bei besonderen Partnern ¹⁾				A3.38 Einfahren			
A3.19 Voraussehen der Gefahr				A3.39 Ausfahren			
A3.20 Behinderung, Gefährdung ¹⁾							

D. BESPRECHUNG VON ERLEBTEN SITUATIONEN (Bsp. roches markieren)

<input type="checkbox"/> Wahl der Fahrgeschwindigkeit	<input type="checkbox"/> Gefahrenstellen erkennen, Partnerkunde	Raum für Bemerkungen:
<input type="checkbox"/> Wahl der Fahrspur	<input type="checkbox"/> Defensiv-, Taktik, Öko-Fahrstil	
<input type="checkbox"/> Wahl von Tiefen- und Seitenabstand	<input type="checkbox"/> Anlauf-Ablauf erkennen	
<input type="checkbox"/> Fahren auf Autobahnen und Autostraßen	<input type="checkbox"/> Vorrangsituationen	
<input type="checkbox"/> Überholen, Überholtwerden	<input type="checkbox"/> Sonstiges	
<input type="checkbox"/> FAHRTABBRUCH	Grund:	

PRÜFUNGSprotokoll Gemäß FSG § 11 Abs. 7

Klasse **B**

Aktenzahl:	Prüfer-Nr.:	Dolmetsch:
Nachname:	Name:	Prüfart:
Vorname: geb.:	Fahrzeug:	Prüfstrecke:
Ausweis-Nr.	Automatik: <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Code: gem. FSG-DV § 2 Abs. 3 und 4	Trocken <input type="checkbox"/> Nass <input type="checkbox"/> Schnee <input type="checkbox"/> Eis <input type="checkbox"/> Nebel <input type="checkbox"/>

Fahrzeit:	Prüfung	Prüfer
Von:	O BESTANDEN O NICHT BESTANDEN	Datum, Unterschrift
Bis:		

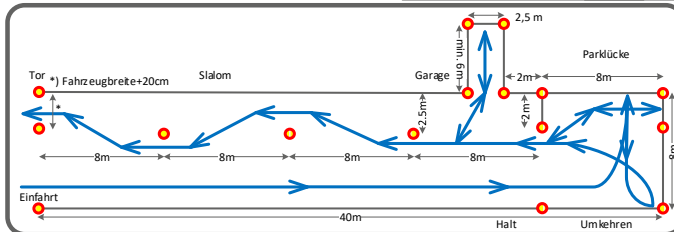
A. ÜBERPRÜFUNGEN AM FAHRZEUG (die drei gewählten Themengebiete und Bewertung eintragen) ✓ / L / M = in Ordnung/Leicht/Mittel

Themengebiet	L	M	Themengebiet	L	M	Themengebiet	L	M
Reifen/Räder			Lenkung			Kontrolleinrichtungen		
Bremsanlage			Ausreichende Sicht			Innenkontrollen		
Beleuchtung			Flüssigkeitsstände			Sonstiges		
Signal- und Warneinricht.			Batterie					

Gesamtkalkül Teil A
 Raum für Bemerkungen:

B. ÜBUNGEN IM VERKEHRSFREIEN RAUM (Prüfplatz) (min. 3 Übungen; **Verpflichtend**) ✓ / L / M = in Ordnung/Leicht/Mittel

Themengebiet	L	M
1 Verzögerung		
2 Halt		
3 Umkehren		
4 Parklücke		
5 Garage		
6 Slalom		
7 Tor		



C. FAHREN IM VERKEHR (Fehler eintragen) L/M/S = Leicht/Mittel/Schwer ¹⁾ *Mehrfachwertung möglich*

Bezeichnung	L	M	S	Bezeichnung	L	M	S
EBENE, STEIGUNG, GEFÄLLE				VORBEFAHREN, ÜBERHOLEN			
B3.01 Anfahrtsicherheit				B3.21 Verkehrsbeurteilung, Kontaktaufnahme, Blicktechnik			
B3.02 Gangwahl				B3.22 Überholsticht, Behinderung			
B3.03 Nebenhandlungen				B3.23 Rechtzeitige Anzeige			
B3.04 Abstellen und Sichern				B3.24 Beschleunigen			
SPURGESTALTUNG (GERADE, KURVE)				B3.25 Seitenabstand			
B3.05 Wahl des Fahrstreifens ¹⁾				B3.26 Wiedereinordnen			
B3.06 Spur innerhalb des Fahrstreifens				BEFAHREN VON QUERSTELLEN			
B3.07 Spursicherheit, Blickverhalten				B3.27 Verkehrsbeurteilung ¹⁾			
B3.08 Lenkradführung				B3.28 Richtiges Annähern			
TEMPEGESTALTUNG				B3.29 Wartepflichterfüllung			
B3.09 Zu langsam (behindernd)				B3.30 Stop, Arm- und Lichtzeichen (anhalten) ¹⁾			
B3.10 Zu schnell für die Situation				B3.31 Fußgänger, Radfahrer ¹⁾			
B3.11 Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit ¹⁾				B3.32 Blicktechnik			
B3.12 Sicherheitsabstände				B3.33 Rasches Verlassen			
FAHRSTREIFENWECHSEL				EINBIEGEN			
B3.13 Verkehrsbeurteilung, Kontaktaufnahme				B3.34 Rechtzeitige Anzeige, Tempoanpassung			
B3.14 Beachtung der Bodenmarkierungen				B3.35 Einordnen			
B3.15 Rechtzeitige Anzeige				B3.36 Blickverhalten			
B3.16 Richtige Ausführung				B3.37 Fahrspur beim Einbiegen			
SONSTIGES VERHALTEN				HOHES TEMPO			
B3.17 Beachtung der Verkehrsvorschriften ¹⁾				B3.38 Einfahren			
B3.18 Verhalten bei besonderen Partnern ¹⁾				B3.39 Ausfahren			
B3.19 Voraussehen der Gefahr							
B3.20 Behinderung, Gefährdung ¹⁾							

D. BESPRECHUNG VON ERLEBTEN SITUATIONEN (Besprochenes markieren)

O Wahl der Fahrgeschwindigkeit	O Gefahrenstellen erkennen, Partnerkunde	Raum für Bemerkungen:
O Wahl der Fahrspur	O Defensiv-, Taktik, Öko-Fahrstil	
O Wahl von Tiefen- und Seitenabstand	O Anlauf-Ablauf erkennen	
O Fahren auf Autobahnen und Autostraßen	O Vorrangsituationen	
O Überholen, Überholtwerden	O Sonstiges	
O FAHRTABBRUCH	Grund:	

PRÜFUNGSprotokoll Gemäß FSG § 11 Abs. 7

Klasse **C1 / C**

Aktenzahl:	Prüfer-Nr.:	Dolmetsch:
Nachname:	Name:	Prüfört:
Vorname:	Fahrzeug:	Prüfstrecke:
Ausweis-Nr.	Automatik: <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	Trocken <input type="checkbox"/> Nass <input type="checkbox"/> Schnee <input type="checkbox"/> Eis <input type="checkbox"/> Nebel
		Code: gem. FSG-DV § 2 Abs. 3 und 4

Fahrzeit:	Prüfung	Prüfer
Von:	O BESTANDEN O NICHT BESTANDEN	
Bis:		Datum, Unterschrift

A. ÜBERPRÜFUNGEN AM FAHRZEUG (die drei gewählten Themengebiete und Bewertung eintragen) ✓ / L / M = in Ordnung/Leicht/Mittel

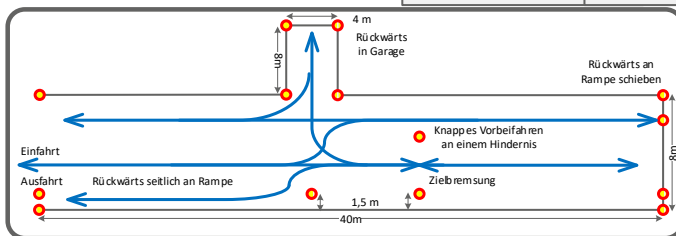
Themengebiet	L	M	Themengebiet	L	M	Themengebiet	L	M
Reifen/Räder			EU-Kontrollgerät			Innenkontrollen		
Bremsanlage			Batterie			Kontrolleinrichtungen		
Außenkontrollen			Flüssigkeitsstände			Sonstiges		
Lenkung			Ausreichende Sicht					

Gesamtkalkül Teil A

Raum für Bemerkungen:

B. ÜBUNGEN IM VERKEHRSFREIEN RAUM (Prüfplatz) (es müssen alle Übungen durchgeführt werden) ✓ / L / M = in Ordnung/Leicht/Mittel

Themengebiet	L	M
1 Zielbremsung		
2 Rückwärts seitlich an Rampe		
3 Rückwärts in Garage		
4 Rückwärts an Rampe		
5 Knappes Vorbeifahren an einem Hindernis		



C. FAHREN IM VERKEHR (Fehler eintragen) L/M/S = Leicht/Mittel/Schwer ¹⁾ *Mehrfachwertung möglich*

Bezeichnung	L	M	S	Bezeichnung	L	M	S
EBENE, STEIGUNG, GEFÄLLE				VORBEIFAHREN, ÜBERHOLEN			
C3.01 Anfahrtsicherheit				C3.21 Verkehrsbeurteilung, Kontaktaufnahme, Blicktechnik			
C3.02 Gangwahl				C3.22 Überholsicht, Behinderung			
C3.03 Nebenhandlungen				C3.23 Rechtzeitige Anzeige			
C3.04 Abstellen und Sichern				C3.24 Beschleunigen			
SPURGESTALTUNG (GERADE, KURVE)				C3.25 Seitenabstand			
C3.05 Wahl des Fahrstreifens ¹⁾				C3.26 Wiedereinordnen			
C3.06 Spur innerhalb des Fahrstreifens				BEFAHREN VON QUERSTELLEN			
C3.07 Spursicherheit, Blickverhalten				C3.27 Verkehrsbeurteilung ¹⁾			
C3.08 Lenkradführung				C3.28 Richtiges Annähern			
TEMPOGESTALTUNG				C3.29 Wartepflichterfüllung			
C3.09 Zu langsam (behindernd)				C3.30 Stop, Arm- und Lichtzeichen (anhalten) ¹⁾			
C3.10 Zu schnell für die Situation				C3.31 Fußgänger, Radfahrer ¹⁾			
C3.11 Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit ¹⁾				C3.32 Blicktechnik			
C3.12 Sicherheitsabstände				C3.33 Rasches Verlassen			
FAHRSTREIFENWECHSEL				EINBIEGEN			
C3.13 Verkehrsbeurteilung, Kontaktaufnahme				C3.34 Rechtzeitige Anzeige, Tempoanpassung			
C3.14 Beachtung der Bodenmarkierungen				C3.35 Einordnen			
C3.15 Rechtzeitige Anzeige				C3.36 Blickverhalten			
C3.16 Richtige Ausführung				C3.37 Fahrspur beim Einbiegen			
SONSTIGES VERHALTEN				HOHES TEMPO			
C3.17 Beachtung der Verkehrsvorschriften ¹⁾				C3.38 Einfahren			
C3.18 Verhalten bei besonderen Partnern ¹⁾				C3.39 Ausfahren			
C3.19 Voraussehen der Gefahr							
C3.20 Behinderung, Gefährdung ¹⁾							

D. BESPRECHUNG VON ERLEBTEN SITUATIONEN (Bespprochenes markieren)

O Wahl der Fahrgeschwindigkeit	O Gefahrenstellen erkennen, Partnerkunde	Raum für Bemerkungen:
O Wahl der Fahrspur	O Defensiv-, Taktik, Öko-Fahrstil	
O Wahl von Tiefen- und Seitenabstand	O Anlauf-Ablauf erkennen	
O Fahren auf Autobahnen und Autostraßen	O Vorrangsituationen	
O Überholen, Überholtwerden	O Sonstiges	
O FAHRTABBRUCH	Grund:	

Aktenzahl:	Prüfer-Nr.:	Dolmetsch:
Nachname:	Name:	Prüfart:
Vorname: geb.:	Fahrzeug:	Prüfstrecke:
Ausweis-Nr.	Automatik: <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	Code: <input type="checkbox"/> Trocken <input type="checkbox"/> Nass <input type="checkbox"/> Schnee <input type="checkbox"/> Eis <input type="checkbox"/> Nebel
		gem. FSG-DV § 2 Abs. 3 und 4

Fahrzeit:	Prüfung	Prüfer
Von:	<input type="checkbox"/> O BESTANDEN <input type="checkbox"/> O NICHT BESTANDEN	Datum, Unterschrift
Bis:		

A. ÜBERPRÜFUNGEN AM FAHRZEUG (die dreigewählten Themengebiete und Bewertung eintragen) ✓ / L / M = in Ordnung/Leicht/Mittel

Themengebiet	L	M	Themengebiet	L	M	Themengebiet	L	M
Reifen/Räder			EU-Kontrollgerät			Innenkontrollen		
Bremsanlage			Batterie			Kontrolleinrichtungen		
Außenkontrollen			Flüssigkeitsstände			Sonstiges		
Lenkung			Ausreichende Sicht					

Gesamtkalkül Teil A

Raum für Bemerkungen:

Themengebiet	L	M	Themengebiet	L	M	Themengebiet	L	M
Assistenzsysteme			Ladungsicherung			GO-Box		
Routenkenntnisse			Sicherheitsvorrichtungen			EU-Kontrollgerät		
			Dokumente					

Gesamtkalkül Teil 95

C. FAHREN IM VERKEHR (Fehler eintragen) L/M/S = Leicht/Mittel/Schwer ¹⁾ *Mehrfachwertung möglich*

Bezeichnung	L	M	S	Bezeichnung	L	M	S
EBENE, STEIGUNG, GEFÄLLE				VORBEIFAHREN, ÜBERHOLEN			
C3.01 Anfahrtsicherheit				C3.21 Verkehrsbeurteilung, Kontaktaufnahme, Blicktechnik			
C3.02 Gangwahl				C3.22 Überholricht, Behinderung			
C3.03 Nebenhandlungen				C3.23 Rechtzeitige Anzeige			
C3.04 Abstellen und Sichern				C3.24 Beschleunigen			
SPURGESTALTUNG (GERADE, KURVE)				C3.25 Seitenabstand			
C3.05 Wahl des Fahrstreifens ¹⁾				C3.26 Wiedereinordnen			
C3.06 Spur innerhalb des Fahrstreifens				BEFAHREN VON QUERSTELLEN			
C3.07 Spursicherheit, Blickverhalten				C3.27 Verkehrsbeurteilung ¹⁾			
C3.08 Lenkradführung				C3.28 Richtiges Annähern			
TEMPOGESTALTUNG				C3.29 Wartepflichterfüllung			
C3.09 Zu langsam (behindernd)				C3.30 Stop, Arm- und Lichtzeichen (anhalten) ¹⁾			
C3.10 Zu schnell für die Situation				C3.31 Fußgänger, Radfahrer ¹⁾			
C3.11 Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit ¹⁾				C3.32 Blicktechnik			
C3.12 Sicherheitsabstände				C3.33 Rasches Verlassen			
FAHRSTREIFENWECHSEL				EINBIEGEN			
C3.13 Verkehrsbeurteilung, Kontaktaufnahme				C3.34 Rechtzeitige Anzeige, Tempoanpassung			
C3.14 Beachtung der Bodenmarkierungen				C3.35 Einordnen			
C3.15 Rechtzeitige Anzeige				C3.36 Blickverhalten			
C3.16 Richtige Ausführung				C3.37 Fahrspur beim Einbiegen			
SONSTIGES VERHALTEN				HOHES TEMPO			
C3.17 Beachtung der Verkehrsvorschriften ¹⁾				C3.38 Einfahren			
C3.18 Verhalten bei besonderen Partnern ¹⁾				C3.39 Ausfahren			
C3.19 Voraussehen der Gefahr							
C3.20 Behinderung, Gefährdung ¹⁾							
Vorausschauendes Fahren				Abstellen des Fahrzeuges zum sicheren Be- und Entladen			
Fahrzeug- und Ladungsschonendes Fahren				Wagenausicht			
Ökonomisches Fahren				Abstellen des Fahrzeuges			

D. BESPRECHUNG VON ERLEBTEN SITUATIONEN (Besprochenes markieren)

<input type="checkbox"/> Wahl der Fahrgeschwindigkeit	<input type="checkbox"/> Gefahrenstellen erkennen, Partnerkunde	Raum für Bemerkungen:
<input type="checkbox"/> Wahl der Fahrspur	<input type="checkbox"/> Defensiv-, Taktik-, Öko-Fahrstil	
<input type="checkbox"/> Wahl von Tiefen- und Seitenabstand	<input type="checkbox"/> Anlauf-Ablauf erkennen	
<input type="checkbox"/> Fahren auf Autobahnen und Autostraßen	<input type="checkbox"/> Vorrangsituationen	
<input type="checkbox"/> Überholen, Überholtwerden	<input type="checkbox"/> Sonstiges	
<input type="checkbox"/> FAHRTABBRUCH	Grund:	

PRÜFUNGSprotokoll Gemäß FSG § 11 Abs. 7

Klasse **D1 / D**

Aktenzahl:	Prüfer-Nr.:	Dolmetsch:
Nachname:	Name:	Prüfört:
Vorname: geb.:	Fahrzeug:	Prüfstrecke:
Ausweis-Nr.:	Automatik: <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	Code: gem. FSG-DV § 2 Abs. 3 und 4
		<input type="checkbox"/> Trocken <input type="checkbox"/> Nass <input type="checkbox"/> Schnee <input type="checkbox"/> Eis <input type="checkbox"/> Nebel

Von:	Prüfung	Prüfer
Bis:	O BESTANDEN O NICHT BESTANDEN	Datum, Unterschrift

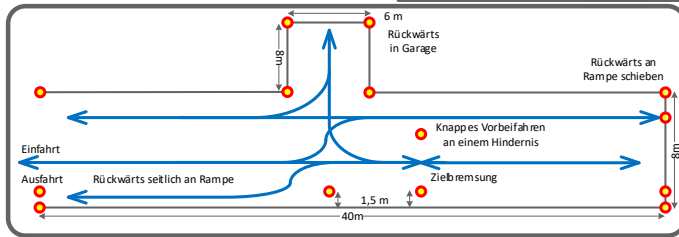
A. ÜBERPRÜFUNGEN AM FAHRZEUG (die drei gewählten Themengebiete und Bewertung eintragen) ✓ / L / M = in Ordnung/Leicht/Mittel

Themengebiet	L	M	Themengebiet	L	M	Themengebiet	L	M
Reifen/Räder			EU-Kontrollgerät			Innenkontrollen		
Bremsanlage			Batterie und Keilriemen			Kontrolleinrichtungen		
Außenkontrollen			Flüssigkeitsstände			Sonstiges		
Lenkung			Ausreichende Sicht					

Gesamtkalkül Teil A	
Raum für Bemerkungen:	

B. ÜBUNGEN IM VERKEHRSFREIEN RAUM (Prüfplatz) (es müssen alle Übungen durchgeführt werden) ✓ / L / M = in Ordnung/Leicht/Mittel

Themengebiet	L	M
1 Zielbremsung		
2 Rückwärts seitlich an Rampe		
3 Rückwärts an Garage		
4 Rückwärts an Rampe		
5 Knappes Vorbeifahren an einem Hindernis		



Gesamtkalkül Teil B	
---------------------	--

C. FAHREN IM VERKEHR (Fehler eintragen) L/M/S - Leicht/Mittel/Schwer ¹⁾ *Mehrfachwertung möglich*

Bezeichnung	L	M	S	Bezeichnung	L	M	S
EBENE, STEIGUNG, GEFÄLLE				VORBEFAHREN, ÜBERHOLEN			
C3.01 Anfahrsicherheit				C3.21 Verkehrsbeurteilung, Kontaktaufnahme, Blicktechnik			
C3.02 Gangwahl				C3.22 Überholrichtigkeit, Behinderung			
C3.03 Nebenhandlungen				C3.23 Rechtzeitige Anzeige			
C3.04 Abstellen und Sichern				C3.24 Beschleunigen			
SPURGESTALTUNG (GERADE, KURVE)				C3.25 Seitenabstand			
C3.05 Wahl des Fahrstreifens ¹⁾				C3.26 Wiedereinordnen			
C3.06 Spur innerhalb des Fahrstreifens				BEFAHREN VON QUERSTELLEN			
C3.07 Spursicherheit, Blickverhalten				C3.27 Verkehrsbeurteilung ¹⁾			
C3.08 Lenkradführung				C3.28 Richtiges Annähern			
TEMPOGESTALTUNG				C3.29 Wartepflichterfüllung			
C3.09 Zu langsam (behindernd)				C3.30 Stop, Arm- und Lichtzeichen (anhalten) ¹⁾			
C3.10 Zu schnell für die Situation				C3.31 Fußgänger, Radfahrer ¹⁾			
C3.11 Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit ¹⁾				C3.32 Blicktechnik			
C3.12 Sicherheitsabstände				C3.33 Rasches Verlassen			
FAHRSTREIFENWECHSEL				EINBIEGEN			
C3.13 Verkehrsbeurteilung, Kontaktaufnahme				C3.34 Rechtzeitige Anzeige, Tempoanpassung			
C3.14 Beachtung der Bodenmarkierungen				C3.35 Einordnen			
C3.15 Rechtzeitige Anzeige				C3.36 Blickverhalten			
C3.16 Richtige Ausführung				C3.37 Fahrspur beim Einbiegen			
SONSTIGES VERHALTEN				HOHES TEMPO			
C3.17 Beachtung der Verkehrsvorschriften ¹⁾				C3.38 Einfahren			
C3.18 Verhalten bei besonderen Partnern ¹⁾				C3.39 Ausfahren			
C3.19 Voraussehen der Gefahr							
C3.20 Behinderung, Gefährdung ¹⁾							

D. BESPRECHUNG VON ERLEBTEN SITUATIONEN (Besp. roches markieren)

<input type="checkbox"/> Wahl der Fahrgeschwindigkeit	<input type="checkbox"/> Gefahrenstellen erkennen, Partnerkunde	Raum für Bemerkungen:
<input type="checkbox"/> Wahl der Fahrspur	<input type="checkbox"/> Defensiv-, Taktik, Öko-Fahrstil	
<input type="checkbox"/> Wahl von Tiefen- und Seitenabstand	<input type="checkbox"/> Anlauf-Ablauf erkennen	
<input type="checkbox"/> Fahren auf Autobahnen und Autostraßen	<input type="checkbox"/> Vorrangsituationen	
<input type="checkbox"/> Überholen, Überholwerden	<input type="checkbox"/> Sonstiges	
<input type="checkbox"/> FAHRTABBRUCH	Grund:	

Aktenzahl:	Prüfer-Nr.:	Dolmetsch:
Nachname:	Name:	Prüfort:
Vorname: geb.:	Fahrzeug:	Prüfstrecke:
Ausweis-Nr.	Automatik: <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	Code: <input type="checkbox"/> Trocken <input type="checkbox"/> Nass <input type="checkbox"/> Schnee <input type="checkbox"/> Eis <input type="checkbox"/> Nebel

Fahrzeit:	Prüfung	Prüfer
Von:	O BESTANDEN	Datum, Unterschrift
Bis:	O NICHT BESTANDEN	

A. ÜBERPRÜFUNGEN AM FAHRZEUG (die dreigewählten Themengebiete und Bewertungseinträge) ✓ / L / M = in Ordnung/Leicht/Mittel

Themengebiet	L	M	Themengebiet	L	M	Themengebiet	L	M
Reifen/Räder			EU-Kontrollgerät			Innenkontrollen		
Bremsanlage			Batterie und Keilriemen			Kontrolleinrichtungen		
Außenkontrollen			Flüssigkeitsstände			Sonstiges		
Lenkung			Ausreichende Sicht					

Themengebiet	L	M	Themengebiet	L	M	Themengebiet	L	M
Assistenzsysteme			Ladungssicherung			Go-Box		
Ausrüstungsgegenstände			Sicherheitsinrichtungen			EU-Kontrollgerät		
Routenkenntnisse			Dokumente			Wagenbuch		

C. FAHREN IM VERKEHR (Fehler eintragen) L/M/S = Leicht/Mittel/Schwer ¹⁾ *Mehrfachwertung möglich*

Bezeichnung	L	M	S	Bezeichnung	L	M	S
EBENE, STEIGUNG, GEFÄLLE				VORBEIFAHREN, ÜBERHOLEN			
C3.01 Anfahrsicherheit				C3.21 Verkehrsbeurteilung, Kontaktaufnahme, Blicktechnik			
C3.02 Gangwahl				C3.22 Überholsicht, Behinderung			
C3.03 Nebenhandlungen				C3.23 Rechtzeitige Anzeige			
C3.04 Abstellen und Sichern				C3.24 Beschleunigen			
SPURGESTALTUNG (GERADE, KURVE)				C3.25 Seitenabstand			
C3.05 Wahl des Fahrstreifens ¹⁾				C3.26 Wiedereinordnen			
C3.06 Spur innerhalb des Fahrstreifens				BEFAHREN VON QUERSTELLEN			
C3.07 Spursicherheit, Blickverhalten				C3.27 Verkehrsbeurteilung ¹⁾			
C3.08 Lenkradführung				C3.28 Richtiges Annähern			
TEMPOGESTALTUNG				C3.29 Wartepflichterfüllung			
C3.09 Zu langsam (behindernd)				C3.30 Stop, Arm- und Lichtzeichen (anhalten) ¹⁾			
C3.10 Zu schnell für die Situation				C3.31 Fußgänger, Radfahrer ¹⁾			
C3.11 Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit ¹⁾				C3.32 Blicktechnik			
C3.12 Sicherheitsabstände				C3.33 Rasches Verlassen			
FAHRSTREIFENWECHSEL				EINBIEGEN			
C3.13 Verkehrsbeurteilung, Kontaktaufnahme				C3.34 Rechtzeitige Anzeige, Tempoanpassung			
C3.14 Beachtung der Bodenmarkierungen				C3.35 Einordnen			
C3.15 Rechtzeitige Anzeige				C3.36 Blickverhalten			
C3.16 Richtige Ausführung				C3.37 Fahrspur beim Einbiegen			
SONSTIGES VERHALTEN				HOHES TEMPO			
C3.17 Beachtung der Verkehrsvorschriften ¹⁾				C3.38 Einfahren			
C3.18 Verhalten bei besonderen Partnern ¹⁾				C3.39 Ausfahren			
C3.19 Voraussehen der Gefahr							
C3.20 Behinderung, Gefährdung ¹⁾							
Vorausschauendes und fahrgastgerechtes (ruck- u. stossloses) Fahren				Benutzung der Einstiegshilfen			
Innenraumbeobachtung				Haltestellen- bzw. Halteplatzausfahrt			
Zufahren zur Haltestelle bzw. zum Halteplatz				Ökonomisches Fahren			
Haltestellenaufenthalt/ Ein- und Ausstieg der Fahrgäste				Wagenumsicht			
				Abstellen des Fahrzeuges			

D. BESPRECHUNG VON ERLEBTEN SITUATIONEN (Besprochenes markieren)

O Wahl der Fahrgeschwindigkeit	O Gefahrenstellen erkennen, Partnerkunde	Raum für Bemerkungen:
O Wahl der Fahrspur	O Defensiv-, Taktik, Öko-Fahrstil	
O Wahl von Tiefen- und Seitenabstand	O Anlauf-Ablauf erkennen	
O Fahren auf Autobahnen und Autostraßen	O Vorrangsituationen	
O Überholen, Überholtwerden	O Sonstiges	
O FAHRTABBRUCH	Grund:	

PRÜFUNGSprotokoll Gemäß FSG § 11 Abs. 7

Klasse E

Aktenzahl:	Prüfer-Nr.:	Dolmetsch:
Nachname:	Name:	Prüfört:
Vorname:	Fahrzeug:	Code:
Ausweis-Nr.	Automatik: <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	gem. FSG-DV § 2 Abs. 3 und 4
		Prüfstrecke: <input type="checkbox"/> Trocken <input type="checkbox"/> Nass <input type="checkbox"/> Schnee <input type="checkbox"/> Eis <input type="checkbox"/> Nebel

Von:	Fahrzeit:	Prüfung	Prüfer
Bis:		<input type="checkbox"/> O BESTANDEN <input type="checkbox"/> O NICHT BESTANDEN	Datum, Unterschrift

A. ÜBERPRÜFUNGEN AM FAHRZEUG (die drei gewählten Themengebiete und Bewertung eintragen) ✓ / L / M = in Ordnung/Leicht/Mittel

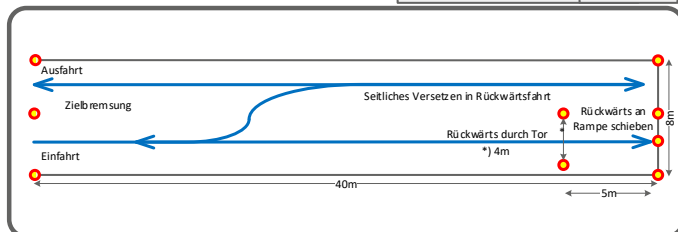
Themengebiet	L	M	Themengebiet	L	M	Themengebiet	L	M
Vorschriften			Außenkontrollen			Anhänger an- abschließen		
Bremsanlage								

Gesamtkalkül Teil A

Raum für Bemerkungen:

B. ÜBUNGEN IM VERKEHRSFREIEN RAUM (Prüfplatz) (es müssen alle Übungen durchgeführt werden) ✓ / L / M = in Ordnung/Leicht/Mittel

Themengebiet	L	M
1 Rückwärts durch Tor		
2 Rückwärts an Rampe		
3 Seitliches Versetzen in Rückwärtsfahrt		
4 Zielbremsung		



Gesamtkalkül Teil B

C. FAHREN IM VERKEHR (Fehler eintragen) L/M/S = leicht/Mittel/Schwer ¹⁾ *Mehrfachwertung möglich*

Bezeichnung	L	M	S	Bezeichnung	L	M	S
EBENE, STEIGUNG, GEFÄLLE				VORBEFAHREN, ÜBERHOLEN			
C3.01 Anfahrsicherheit				C3.21 Verkehrsbeurteilung, Kontaktaufnahme, Blicktechnik			
C3.02 Gangwahl				C3.22 Überholsicht, Behinderung			
C3.03 Nebenhandlungen				C3.23 Rechtzeitige Anzeige			
C3.04 Abstellen und Sichern				C3.24 Beschleunigen			
SPURGESTALTUNG (GERADE, KURVE)				C3.25 Seitenabstand			
C3.05 Wahl des Fahrstreifens ¹⁾				C3.26 Wiedereinordnen			
C3.06 Spur innerhalb des Fahrstreifens				BEFAHREN VON QUERSTELLEN			
C3.07 Spursicherheit, Blickverhalten				C3.27 Verkehrsbeurteilung ¹⁾			
C3.08 Lenkraführung				C3.28 Richtiges Annähern			
TEMPOGESTALTUNG				C3.29 Wartepflichterfüllung			
C3.09 Zu langsam (behindernd)				C3.30 Stop, Arm- und Lichtzeichen (anhalten) ¹⁾			
C3.10 Zu schnell für die Situation				C3.31 Fußgänger, Radfahrer ¹⁾			
C3.11 Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit ¹⁾				C3.32 Blicktechnik			
C3.12 Sicherheitsabstände				C3.33 Rasches Verlassen			
FAHRSTREIFENWECHSEL				EINBIEGEN			
C3.13 Verkehrsbeurteilung, Kontaktaufnahme				C3.34 Rechtzeitige Anzeige, Tempoanpassung			
C3.14 Beachtung der Bodenmarkierungen				C3.35 Einordnen			
C3.15 Rechtzeitige Anzeige				C3.36 Blickverhalten			
C3.16 Richtige Ausführung				C3.37 Fahrspur beim Einbiegen			
SONSTIGES VERHALTEN				HOHES TEMPO			
C3.17 Beachtung der Verkehrsvorschriften ¹⁾				C3.38 Einfahren			
C3.18 Verhalten bei besonderen Partnern ¹⁾				C3.39 Ausfahren			
C3.19 Voraussehen der Gefahr							
C3.20 Behinderung, Gefährdung ¹⁾							

D. BESPRECHUNG VON ERLEBTEN SITUATIONEN (Bespprochenes markieren)

<input type="checkbox"/> Wahl der Fahrgeschwindigkeit	<input type="checkbox"/> Gefahrenstellen erkennen, Partnerkunde	Raum für Bemerkungen:
<input type="checkbox"/> Wahl der Fahrspur	<input type="checkbox"/> Defensiv-, Taktik, Öko-Fahrstil	
<input type="checkbox"/> Wahl von Tiefen- und Seitenabstand	<input type="checkbox"/> Anlauf-Ablauf erkennen	
<input type="checkbox"/> Fahren auf Autobahnen und Autostraßen	<input type="checkbox"/> Vorrangsituationen	
<input type="checkbox"/> Überholen, Überholtwerden	<input type="checkbox"/> Sonstiges	
<input type="checkbox"/> FAHRTABBRUCH	Grund:	

PRÜFUNGSprotokoll Gemäß FSG § 11 Abs. 7

Klasse **F**

Aktenzahl:	Prüfer-Nr.:	Dolmetsch:
Nachname:	Name:	Prüfart:
Vorname:	geb.:	Fahrzeug:
Ausweis-Nr.	Automatik: <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	Code: <input type="text"/>
		gem. FSG-DV § 2 Abs. 3 und 4
		Prüfstrecke: <input type="checkbox"/> Trocken <input type="checkbox"/> Nass <input type="checkbox"/> Schnee <input type="checkbox"/> Eis <input type="checkbox"/> Nebel

Fahrzeit:	Prüfung	Prüfer
Von:	<input type="checkbox"/> O BESTANDEN <input type="checkbox"/> O NICHT BESTANDEN	Datum, Unterschrift
Bis:		

A. ÜBERPRÜFUNGEN AM FAHRZEUG (die drei gewählten Themengebiete und Bewertung eintragen) ✓ / L / M = in Ordnung/Leicht/Mittel

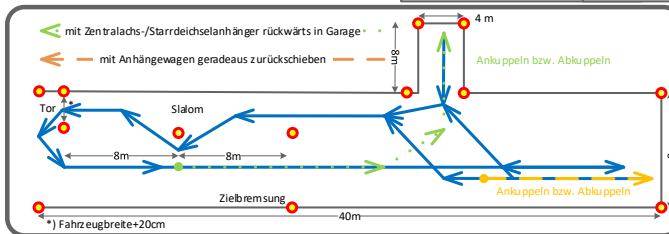
Themengebiet	L	M	Themengebiet	L	M	Themengebiet	L	M
Reifen/Räder			Außenkontrollen			Flüssigkeitsstände		
Bremsanlage			Lenkung			Innenkontrollen		
			Batterie und Keilriemen					

Gesamtkalkül Teil A

Raum für Bemerkungen:

B. ÜBUNGEN IM VERKEHRSFREIEN RAUM (Prüfplatz) (es müssen alle Übungen durchgeführt werden) ✓ / L / M = in Ordnung/Leicht/Mittel

Themengebiet	L	M
1 Anhänger an Rampe schieben		
2 Abkuppeln		
3 Slalom		
4 Tor		
5 Zielbremsung		
6 Ankuppeln		



C. FAHREN IM VERKEHR (Fehler eintragen) L/M/S = Leicht/Mittel/Schwer ¹⁾ *Mehrfachwertung möglich*

Bezeichnung	L	M	S	Bezeichnung	L	M	S
EBENE, STEIGUNG, GEFÄLLE				VORBEIFAHREN, ÜBERHOLEN			
C3.01 Anfahrssicherheit				C3.21 Verkehrsbeurteilung, Kontaktaufnahme, Blicktechnik			
C3.02 Gangwahl				C3.22 Überholsticht, Behinderung			
C3.03 Nebenhandlungen				C3.23 Rechtzeitige Anzeige			
C3.04 Abstellen und Sichern				C3.24 Beschleunigen			
SPURGESTALTUNG (GERADE, KURVE)				C3.25 Seitenabstand			
C3.05 Wahl des Fahrstreifens ¹⁾				C3.26 Wiedereinordnen			
C3.06 Spur innerhalb des Fahrstreifens				BEFAHREN VON QUERSTELLEN			
C3.07 Spursicherheit, Blickverhalten				C3.27 Verkehrsbeurteilung ¹⁾			
C3.08 Lenkführung				C3.28 Richtiges Annähern			
TEMPOGESTALTUNG				C3.29 Wartepflichterfüllung			
C3.09 Zu langsam (behindernd)				C3.30 Stop, Arm- und Lichtzeichen (anhalten) ¹⁾			
C3.10 Zu schnell für die Situation				C3.31 Fußgänger, Radfahrer ¹⁾			
C3.11 Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit ¹⁾				C3.32 Blicktechnik			
C3.12 Sicherheitsabstände				C3.33 Rasches Verlassen			
FAHRSTREIFENWECHSEL				EINBIEGEN			
C3.13 Verkehrsbeurteilung, Kontaktaufnahme				C3.34 Rechtzeitige Anzeige, Tempoanpassung			
C3.14 Beachtung der Bodenmarkierungen				C3.35 Einordnen			
C3.15 Rechtzeitige Anzeige				C3.36 Blickverhalten			
C3.16 Richtige Ausführung				C3.37 Fahrspur beim Einbiegen			
SONSTIGES VERHALTEN							
C3.17 Beachtung der Verkehrsvorschriften ¹⁾							
C3.18 Verhalten bei besonderen Partnern ¹⁾							
C3.19 Voraussehen der Gefahr							
C3.20 Behinderung, Gefährdung ¹⁾							

D. BESPRECHUNG VON ERLEBTEN SITUATIONEN (Besprochenes markieren)

<input type="checkbox"/> Wahl der Fahrgeschwindigkeit	<input type="checkbox"/> Gefahrenstellen erkennen, Partnerkunde	Raum für Bemerkungen:
<input type="checkbox"/> Wahl der Fahrspur	<input type="checkbox"/> Defensiv-, Taktik-, Öko-Fahrstil	
<input type="checkbox"/> Wahl von Tiefen- und Seitenabstand	<input type="checkbox"/> Anlauf-Ablauf erkennen	
	<input type="checkbox"/> Vorrangsituationen	
<input type="checkbox"/> Überholen, Überholtwerden	<input type="checkbox"/> Sonstiges	
<input type="checkbox"/> FAHRTABBRUCH	Grund:	

