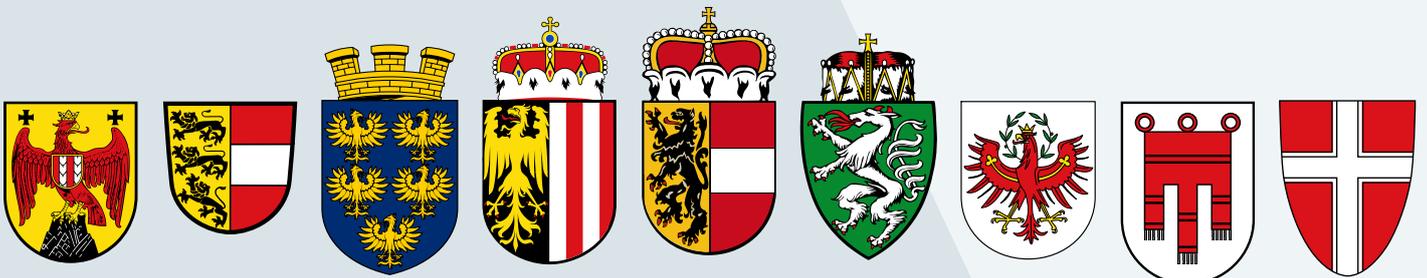


Handbuch für die praktische Fahrprüfung Zusatz A1 / A2 / A

Fahrprüfungshandbuch

Beachte: Bewertung und Ablauf der Prüfung finden sich
im Dokument "Grundsätzliches für alle Klassen"



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.

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

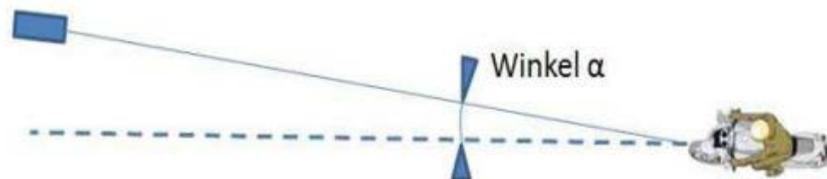
Die Geschwindigkeitsmessung erfolgt bei der Übung „Vermeiden eines Hindernisses“ in der „Box“ bzw. bei der „Gefahrenbremsung“ unmittelbar vor Beginn der Bremsstrecke.

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

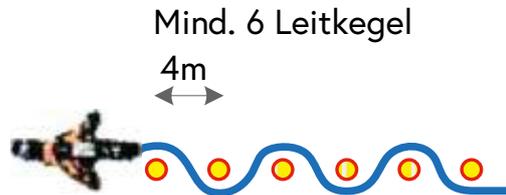
Seitenständer

- Achten auf richtige Handhabung
- Sicheres Abstellen am Seitenständer

2 Übungen im langsamen Geschwindigkeitsbereich

2.1. Langsamer Slalom

Übungsaufbau
"langsamer Slalom"



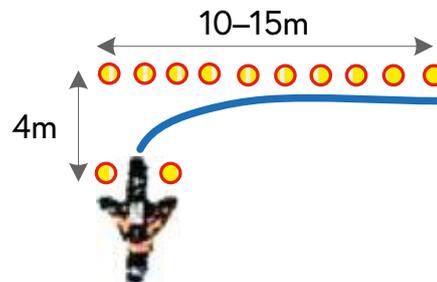
- Es sind mindestens sechs Leitkegel im Abstand von je 4 m aufzustellen
- Der Kandidat muss im Schrittempo eine möglichst gleichmäßige Linie durch die
- Leitkegel fahren (Blicksprünge zum entferntesten Leitkegel)
- Der Slalom muss in einem Zug gefahren werden

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"



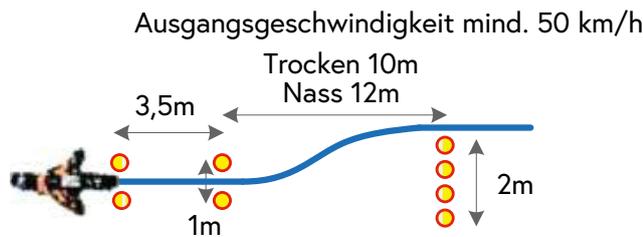
- Aufstellen im 90 Grad-Winkel (Ausgangsposition) zu auszuführender Richtungsänderung
- Übung kann nach rechts oder links durchgeführt werden, sollte aber möglichst nach rechts erfolgen (wenn dies örtlich möglich ist)
- Der kurveninnere Fuß stützt im Stillstand ab
- Kontrollierte annähernd rechtwinkelige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

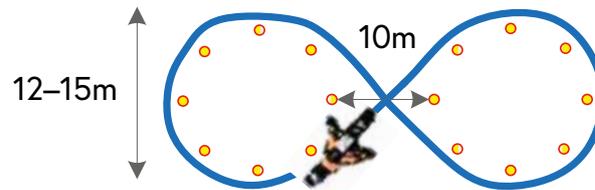
Beurteilen

- Ausreichende Ausgangsgeschwindigkeit
- „Drücken“ des Motorrades 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.

Übungsaufbau
"8er"

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

Übungsaufbau
"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 (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)

(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 (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).

(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)
 - Vorschriftenzeichen nicht beachtet (S)
 - Vorschriftenzeichen 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 Straßenbenutzer (M)
- Steigert die Geschwindigkeit beim Überholtwerden (M)
 - Wesentlich (S)

(A 3.18.) Verhalten bei besonderen Partnern

Mehrfachwertung möglich

Bevorzugte Straßenbenutzer 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 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 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)
- Spurabweichung 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)

Prüfungsprotokolle

ANLAGE 1

PRÜFUNGSprotokoll Gemäß FSG § 11 Abs. 7

Klasse **A1 / A2 / A**

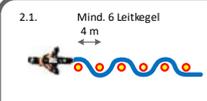
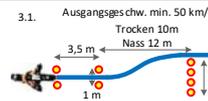
Aktenzahl:	Prüfer-Nr.:	Dolmetsch:
Nachname:	Name:	Prüfort:
Vorname:	geb.:	Fahrzeug:
Ausweis-Nr.:	Automatik: <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	Code: <input type="checkbox"/> Trocken <input type="checkbox"/> Nass <input type="checkbox"/> Schnee <input type="checkbox"/> Eis <input type="checkbox"/> Nebel
		gem. FSG-DV § 2 Abs. 3 und 4

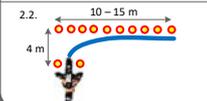
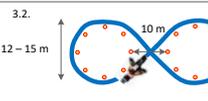
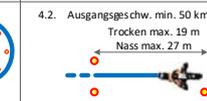
Fahrzeit:		Prüfung		Prüfer	
Von:		<input type="checkbox"/> O BESTANDEN	<input type="checkbox"/> O NICHT BESTANDEN	Datum, Unterschrift	
Bis:					

A. ÜBERPRÜFUNGEN AM FAHRZEUG (die drei gewählten Themengebiete und Bewertung eintragen) ✓ / L / M = in Ordnung/Leicht/Mittel						Gesamtkalkül Teil A		
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 Überholsticht, 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. rotes 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:	