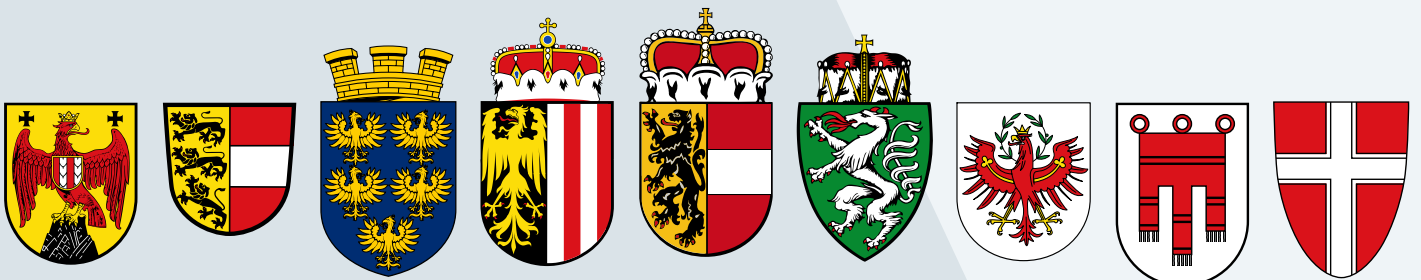


Handbuch für die praktische Fahrprüfung Zusatz CE / C1E

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 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 Radmuttern, 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

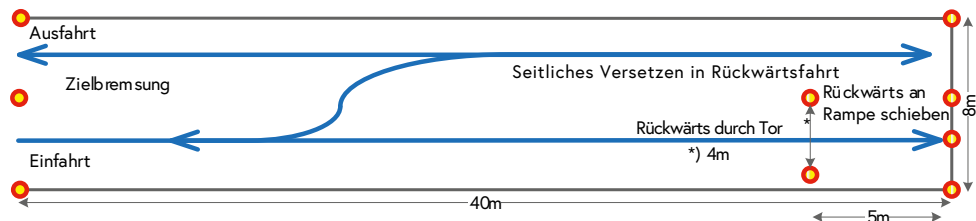
Beurteilen

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 Kraftwagenszuges, 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.

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

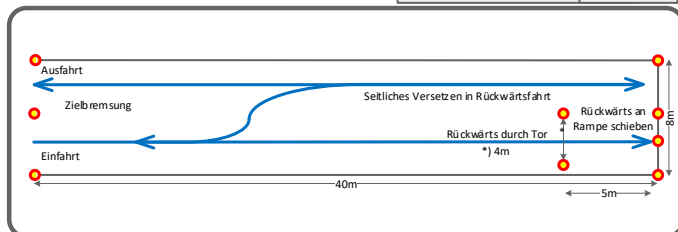
Themengebiet	L	M	Themengebiet	L	M	Themengebiet	L	M
Vorschriften			Außenkontrollen			Anhänger an- abschließen		
Bremsanlage								

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				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 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:	

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.) Anfahrsicherheit

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

- 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)
- Keine vollständige Blickführung (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)

(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 Straßenbenützer 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 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 (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 Verzögerungsstreifens zulässt, darf der Kandidat die Geschwindigkeit erst am Verzögerungsstreifen 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 Verzögerungsstreifen) (M), (S)
- Zu spätes Einordnen am Verzögerungsstreifen und/oder Einordnen ohne Beachtung des Nachfolgeverkehrs (S)
- Keine Geschwindigkeitsanpassung am Verzögerungsstreifen (M), (S)
- Zu hohe Geschwindigkeit bei der Ausfahrt (M), (S)

