

FAHR PRÜFER HANDBUCH

Stand August 2013

Fahrprüferhandbuch

Stand August 2013

1. Geltungsbereich des Handbuchs	7
2. Die praktische Fahrprüfung nach der Richtlinie 2006/126/EG	8
2.1. Zweck der Vereinheitlichung	8
2.2. Praktische Prüfung nach dem FSG	8
2.3. Umfang und Dauer der praktischen Fahrprüfung	8
2.4. Prüfungsfahrzeit im Verkehr (Teil C).....	9
3. Teil A: Überprüfung am Fahrzeug	10
3.1. Inhalt der Sicherheitskontrollen am Fahrzeug	10
3.1.1. Themen gemäß Prüfungsprotokoll	10
3.1.2. Innenkontrollen	11
3.2. Beurteilungskriterien	11
4. Teil B: Übungen im verkehrsfreien Raum	12
4.1. Vorbereitung zur Abfahrt	12
4.2. Inhalt der Übungen	12
4.2.1. Beginn der praktischen Prüfung und Aufstellen der Übungen	12
4.2.2. Zweck der Übungen	12
4.2.3. Anforderungen an den Prüfungsplatz	12
4.2.4. Aufstellen der Übungen	12
4.3. Beurteilung der Übungen.....	12
4.3.1. Ziel der Übungen	12
4.3.2. Ausführung der Übungen	13
5. Teil C: Fahren im Verkehr	14
5.1. Inhalte der Prüfung	14
5.1.1. Wegfahren.....	14
5.1.2. Fahren auf geraden Straßen	14
5.1.3. Fahren in Kurven	14
5.1.4. Befahren von Kreuzungen	14
5.1.5. Richtungsänderungen, Fahrstreifenwechsel	14
5.1.6. Autobahn/Autostraße	15
5.1.7. Vorbeifahren und Überholen.....	15
5.1.8. Befahren von besonderen Straßenstellen.....	15
5.1.9. Auswahl der Prüfstrecke (Verkehrsräume)	15
5.1.10. Anweisungen des Fahrprüfers	16
5.2. Beurteilungskriterien	16
5.2.1. Defensives und partnerbewusstes Fahren.....	16
5.2.2. Sichere Handhabung des Fahrzeuges	17
5.2.3. Verkehrsbeobachtung.....	17
5.2.4. Vorrang	18
5.2.5. Wahl der Fahrlinie und des Fahrstreifens	18
5.2.6. Eingehaltene Sicherheitsabstände	19
5.2.6.1. Tiefenabstand beim Hintereinanderfahren.....	19
5.2.6.2. Seitenabstand beim Vorbeifahren und Überholen	19
5.2.6.3. Abstand vom Fahrbahnrand	19

Inhalt

5.2.7.	Wahl der Fahrgeschwindigkeit.....	19
5.2.8.	Verkehrszeichen, Lichtsignale, Bodenmarkierungen	20
5.2.8.1.	Verkehrszeichen	20
5.2.8.2.	Verkehrslichtsignalanlagen.....	20
5.2.8.3.	Bodenmarkierungen.....	20
5.2.9.	Fahrtrichtungsanzeiger, Warneinrichtungen	21
5.2.9.1.	Betätigung des Fahrtrichtungsanzeigers	21
5.2.9.2.	Verhalten des Kandidaten gegenüber Signalen anderer Verkehrsteilnehmer	21
5.2.9.3.	Abgabe von Warnzeichen.....	21
5.2.10.	Bremsen, Anhalten.....	21
6.	Teil D: Besprechung von erlebten Situationen.....	22
6.1.	Durchführung	22
6.2.	Inhalte.....	22
6.2.1.	Inhalte gemäß Prüfungsprotokoll	22
6.2.2.	Fragestellung.....	22
6.3.	Beurteilung	22
7.	Abwicklung der Prüfung.....	23
7.1.	Beginn der Prüfung	23
7.2.	Erfordernis eines Prüfungsprotokolls	23
7.2.1.	Zweck des Prüfungsprotokolls	23
7.2.2.	Aushändigen des Prüfungsprotokolls	24
7.3.	Ausfüllen des Prüfungsprotokolls	24
7.3.1.	Vertrautheit mit dem Prüfungsprotokoll	24
7.3.2.	Der Kopf des Prüfungsprotokolls	24
7.4.	Der Mängelkatalog	24
7.4.1.	Grundsätzliches.....	24
7.4.2.	Mängelkatalog Teil C: Fahren im Verkehr	24
7.5.	Abschließen des Prüfungsprotokolls	25
7.5.1.	Abschließende Beurteilung	25
7.5.2.	Raum für Bemerkungen	25
8.	Abwicklung der Prüfung der weiteren Klassen	26
8.1.	Klassen A1, A2, A.....	26
8.1.1.	Überprüfungen am Fahrzeug.....	26
8.1.2.	Übungen im verkehrsfreien Raum	26
8.1.3.	Fahren im Verkehr	27
8.2.	Klasse C1/C.....	27
8.2.1.	Überprüfungen am Fahrzeug	27
8.2.2.	Übungen im verkehrsfreien Raum	27
8.2.3.	Fahren im Verkehr	27
8.3.	Klasse C95 (Grundqualifikation).....	28
8.3.1.	Vor der Fahrt.....	28
8.3.2.	Während der Fahrt	29
8.3.3.	Nach der Fahrt.....	29

8.4.	Klasse D1/D	29
	Überprüfungen am Fahrzeug	29
	Übungen im verkehrsfreien Raum	30
	Fahren im Verkehr	30
8.5.	Klasse D95 (Grundqualifikation).....	31
	Vor der Fahrt	31
	Während der Fahrt.....	32
	Nach der Fahrt	33
8.6.	Klasse BE	33
	Überprüfungen am Fahrzeug	33
	Übungen im verkehrsfreien Raum	33
	Fahren im Verkehr.....	34
8.7.	Klasse C1E, CE, D1E, DE.....	34
	Überprüfungen am Fahrzeug	34
	Übungen im verkehrsfreien Raum	34
	Fahren im Verkehr.....	34
8.8.	Klasse F	35
	Überprüfungen am Zugfahrzeug und am Anhänger	35
	Übungen im verkehrsfreien Raum am Übungsplatz	35
	Fahren im Verkehr.....	35
9.	Prüfungsergebnis.....	37
9.1.	Bewertung	37
	9.1.1. Generelle Richtlinie	37
	9.1.2. Bewertung der Fehler	37
	9.1.3. Ergebnis der Bewertung	38
9.2.	Prüfungsergebnis	39
	9.2.1. Feststellung des Prüfungsergebnisses.....	39
	9.2.2. Mitteilung des Prüfungsergebnisses.....	39
9.3.	Vorzeitiger Abbruch der praktischen Prüfung	39
	9.3.1. Generelle Richtlinie	39
	9.3.2. Abbruchgründe.....	40
	9.3.2.1. Schwere Gefährdung	40
	9.3.2.2. Unfall.....	41
	9.3.2.3. Gesundheitliche Zweifel	41
	9.3.2.4. Verlangen des Kandidaten.....	41
	9.3.2.5. Fahrfehler im verkehrsfreien Raum im Rahmen der Klasse A1, A2, A	41
	9.3.2.6. Prüfung nicht zumutbar	41

Inhalt

Anhang A	Teil A: Überprüfung am Fahrzeug.....	43
	Teil B: Übungen im verkehrsfreien Raum.....	45
	Teil C: Fahren im Verkehr.....	49
	Im Prüfungsprotokoll einzutragen.....	50
Anhang B	Teil A: Überprüfung am Fahrzeug.....	62
	Teil B: Übungen im verkehrsfreien Raum.....	64
	Teil C: Fahren im Verkehr.....	66
	Im Prüfungsprotokoll einzutragen.....	67
Anhang C1/C	Teil A: Überprüfung am Fahrzeug.....	79
	Teil B: Übungen im verkehrsfreien Raum.....	83
	Teil C: Fahren im Verkehr.....	84
	Im Prüfungsprotokoll einzutragen.....	85
Anhang C95	Teil A: Überprüfung am Fahrzeug.....	98
	Teil C: Fahren im Verkehr.....	99
	Im Prüfungsprotokoll einzutragen.....	100
Anhang D1/D	Teil A: Überprüfung am Fahrzeug.....	102
	Teil B: Übungen im verkehrsfreien Raum.....	105
	Teil C: Fahren im Verkehr.....	106
Anhang D95	Teil A: Überprüfung am Fahrzeug.....	109
	Teil C: Fahren im Verkehr.....	110
	Im Prüfungsprotokoll einzutragen.....	111
Anhang _E	Teil A: Überprüfung am Fahrzeug.....	113
	Teil B: Übungen im verkehrsfreien Raum.....	115
	Teil C: Fahren im Verkehr.....	116
Anhang F	Teil A: Überprüfung am Fahrzeug.....	117
	Teil B: Übungen im verkehrsfreien Raum.....	119
	Teil C: Fahren im Verkehr.....	121
	Im Prüfungsprotokoll einzutragen.....	122
Prüfungsprotokoll A	.....	123
Prüfungsprotokoll B	.....	124
Prüfungsprotokoll C1/C	.....	125
Prüfungsprotokoll C95	.....	126
Prüfungsprotokoll D1/D	.....	127
Prüfungsprotokoll D95	.....	128
Prüfungsprotokoll _E	.....	129
Prüfungsprotokoll F	.....	130

1. Geltungsbereich des Handbuches

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

Den Richtlinien ist zunächst die Fahrprüfung für die Klasse B zugrunde gelegt. Für die anderen Klassen sind die Anforderungen der Prüfung für die Klasse B sinngemäß anzuwenden und durch die Richtlinien für die jeweils andere Klasse zu ergänzen. Bei den anderen Klassen sind daher nur mehr die zusätzlichen und besonderen Anforderungen angeführt. Sämtliche personenbezogenen Bezeichnungen in diesem Handbuch gelten gleichermaßen für Personen sowohl weiblichen als auch männlichen Geschlechtes.

Dieses Handbuch soll für das gesamte österreichische Bundesgebiet eine Grundlage für eine einheitliche Abnahme der Fahrprüfung und Beurteilung der Kenntnisse und Fähigkeiten des Kandidaten darstellen. Ziel ist, dass es völlig unabhängig ist, welchen Prüfer der Kandidat zur Prüfung zugeteilt erhält – jeder österreichische Prüfer soll bei der Prüfungsfahrt zu demselben Ergebnis kommen.

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

Der Fahrprüfer sollte mit den Grundsätzen und Inhalten des Prüferhandbuches soweit vertraut sein, dass er etwaige Fahrfehler des Kandidaten eindeutig zuordnen und in der entsprechenden Rubrik des Prüfungsprotokolls eintragen kann.

praktische Fahrprüfung

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

2.1. Zweck der Vereinheitlichung der Prüfung

Die dritte Führerscheinrichtlinie (2006/126/EG) ist mit 19. Jänner 2013 in Kraft getreten.

Mit dieser und der vorherigen Richtlinie wird auch die für die Erteilung der Lenkberechtigung erforderliche Prüfung gegenseitig anerkannt. Um dies zu gewährleisten, muss die Prüfung in allen EWR-Mitgliedstaaten unter annähernd gleichen Voraussetzungen erfolgen. Daher ist der Inhalt sowohl der theoretischen als auch der praktischen Prüfung in der Richtlinie entsprechend determiniert, sowie Mindestanforderungen für Prüfungsfahrzeuge normiert. Die Gesamtdauer der praktischen Prüfung ist in der Richtlinie nicht angeführt; hingegen ist die Mindestdauer des Prüfungsteiles „Fahren auf Straßen mit öffentlichem Verkehr“ für die Klassen A1, A2, A, B, BE mit mindestens 25 Minuten und für alle anderen von der Richtlinie erfassten Klassen mit mindestens 45 Minuten explizit angegeben.

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

2.2. Die praktische Fahrprüfung nach dem Führerscheingesetz

Vor Beginn der praktischen Prüfung stellt der Fahrprüfer fest, ob das Fahrzeug, mit dem der Kandidat zur Prüfung antritt, den Bestimmungen über die Prüfungsfahrzeuge der entsprechenden Klasse entspricht.

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

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

2.3. Umfang und Dauer der praktischen Fahrprüfung

Die praktische Fahrprüfung besteht aus vier Teilen:

- A Überprüfung am Fahrzeug
- B Übungen im Verkehrsfreien Raum
- C Fahren im Verkehr
- D Besprechung erlebter Situationen

Planungsrichtwerte:

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

Gem. § 1 Abs. 4 Z 3 FSG beträgt die Mindestdauer für den Teil C (Fahren im Verkehr)

für die Klassen A1, A2, A, B sowie BE mind. 25 Minuten,

für die Klassen C, C1, D, D1, CE, C1E, DE und D1E mindestens 45 Minuten,

für die Klasse F mindestens 15 Minuten.

Für die Klassen C95 und D95 beträgt die Dauer der praktischen Fahrprüfungen mindestens 90 Minuten.

Im Falle, dass eine C/D-95 Prüfung im Zusammenhang mit einer C/D Prüfung durchgeführt wird, kann der Ablauf des zweiten Teils der Prüfung frei vom Prüfer gestaltet werden. In einem solchen Fall ist es auch zulässig, beide Teile A geblockt am Beginn der C/D-Prüfung durchzuführen.

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

2.4. Prüfungszeit beim Fahren im Verkehr (Teil C)

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

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

Es muss aber festgehalten werden, dass auch ein geübter Lenker nicht 25 bzw. 45 Minuten lang ohne den kleinsten Fehler ein Fahrzeug lenken kann. Bei im Rahmen der längeren Prüfungsfahrt auftretenden Fehler des Kandidaten ist es Aufgabe des Fahrprüfers zu erkennen, ob es sich um kleinere Fehler handelt, die auch jedem geübten Lenker in der gleichen Situation hätten unterlaufen können. Für diese Beurteilung sind die vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie genehmigten Lehrpläne des Fachverbandes der Fahrschulen und deren didaktischen Grundsätze anzuwenden.

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

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

Überprüfungen am Fahrzeug

3. Teil A: Überprüfung am Fahrzeug

3.1. Inhalt der Sicherheitskontrollen am Fahrzeug

Der Kandidat muss mit den Einrichtungen des Prüfungsfahrzeuges vertraut sein. Dazu gehören Schalter für Beleuchtung, Wischer, Scheibenwaschanlage, Blinker, Hupe, Lichthupe sowie die Bedienung der Lüftungsanlage und der Heizung. Wenn bei dem Prüfungsfahrzeug die Verkehrs- und Betriebssicherheit offensichtlich nicht gegeben ist, die Kriterien eines Prüfungsfahrzeuges nicht erfüllt sind, oder der Fahrprüfer in der freien Wahl der Prüfstrecke eingeschränkt wäre, ist die Abnahme der Prüfung vom Prüfer abzulehnen.

Beispiele:

- Überschreitung der § 57a KFG Frist
- Offensichtlich Sicherheitsmängel beim Prüfungsfahrzeug
- Fehlende Autobahn-Vignette
- Unzumutbare Verschmutzung
- Fehlende Zugangstüre für die Sitzreihe des Fahrprüfers bei Prüfungen der Klasse B
- Bei fehlender oder ausgelaufener Bewilligung im Falle eines Antrittes mit einem privaten Begleiter

Der Kandidat hat die Möglichkeit, den Mangel entweder selbst innerhalb angemessener Zeit zu beheben bzw. ein Ersatzfahrzeug bereit zu stellen.

3.1.1. Themen gemäß Prüfprotokoll

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

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

Auf dem Prüfungsprotokoll sind für die Klassen folgende Themen vorgegeben:

Themen	Klasse(n)							
	A	B	C	C95	D	D95	E	F
Anhänger an-, abschließen							•	
Antrieb	•							
Assistenzsysteme				•		•		
Ausreichende Sicht		•	•		•			
Außenkontrollen			•		•		•	•
Ausrüstungsgegenstände						•		
Batterie		•	•					
Batterie und Keilriemen					•			•
Beleuchtung	•	•						
Bremsanlage	•	•	•		•		•	•
Dokumente				•		•		
EU-Kontrollgerät			•	•	•	•		
Fahrbereitschaft / Absichern	•							
Fahrwerk	•							
Flüssigkeitsstände	•	•	•		•			•
GO-Box				•		•		
Innenkontrollen		•	•		•			•
Kontrolleinrichtungen		•	•		•			
Ladungssicherheit				•		•		
Lenkung		•	•		•			•
Reifen/Räder	•	•	•		•			•
Routenkenntnisse				•		•		
Sicherheitseinrichtungen				•		•		
Signal- und Warneinrichtungen	•	•						
Sonstiges	•	•	•		•			
Traktormeter								•
Vorschriften							•	

Überprüfungen am Fahrzeug

Der Fahrprüfer wählt aus den oben angeführten Themengebieten drei Themen aus und lässt den Kandidaten die zu den einzelnen Themen gestellten Aufgaben vorzeigen. Es ist aus jedem der drei Themen mindestens eine Aufgabe auszuwählen. Dieser Teil der Prüfung darf nicht zu einer zusätzlichen mündlichen Theorieprüfung führen. Die Inhalte der entsprechenden Fragen, die ein Kandidat im Rahmen der computer-unterstützten theoretischen Fahrprüfung zu beantworten hat, soll der Kandidat hier am Prüfungsfahrzeug **zeigen**. Ebenso soll er Maßnahmen zur Behebung eines Mangels weniger mit Worten erklären, sondern sie an den Betätigungsvorrichtungen oder anderen Einrichtungen des Fahrzeuges demonstrieren. Der Kandidat soll zeigen, dass er die Betätigungsvorrichtungen des Fahrzeuges sicher bedienen, die für die Sicherheit erforderlichen Kontrollen durchführen und das richtige Verhalten nach dem Aufleuchten von Kontrollleuchten bzw. Feststellen von Mängeln erklären kann.

3.1.2. „Bekleidung nicht vorschriftsgemäß“ bzw. „Gurt, Spiegel, Sitz“

Das Thema „Bekleidung“ bzw. „Gurt, Spiegel, Sitz“ ist einerseits von den anderen Themen abgesetzt und stellt andererseits keine Aufgabe dar, die der Kandidat nur über Aufforderung durch den Fahrprüfer zu demonstrieren hat. Jeder Kandidat hat vor Beginn der Inbetriebnahme des Fahrzeuges zunächst den Sitz, die Rückblickspiegel und die Kopfstütze auf seine Person einzustellen und den Gurt richtig anzulegen bzw. bei den Klassen A, A1 und A2 einen geeigneten Helm aufzusetzen, den Kinnriemen vorschriftsmäßig zu schließen und geeignete Kleidung zu tragen. Daher soll der Fahrprüfer dieses Thema nicht eigens abfragen, sondern es wird das Vorgehen des Kandidaten beobachtet und gegebenenfalls erkannte Fehler eingetragen und uns ins Gesamtkalkül des Teils A einbezogen.

3.2. Beurteilungskriterien

Wenn der Kandidat eine ihm gestellte Aufgabe nicht lösen (vorzeigen) kann, so hat der Fahrprüfer die Möglichkeit, dem Kandidaten eine andere Aufgabe desselben Themas zu stellen. Für die Bewertung maßgeblich sind die Bedienung der Elemente des Fahrzeuges sowie das Durchführen von sicherheitsmäßig erforderlichen Kontrollen.

verkehrsfreier Raum

4. Teil B: Übungen im verkehrsfreien Raum

4.1. Vorbereitung zur Abfahrt

Bei der Kleidung und dem Schuhwerk ist darauf zu achten, dass sie der Betriebs- und Verkehrssicherheit entsprechen. Die Vorbereitung beinhaltet das Einnehmen der richtigen Sitzposition und allenfalls das Einstellen der Lenkeinrichtung, der Kopfstütze, des Sicherheitsgurtes und der Spiegel.

Das Lenkrad ist dabei am oberen Bereich zu halten, der Arm muss im Ellbogen leicht abgewinkelt sein.

Bei durchgetretener Kupplung muss das Bein im Kniegelenk leicht gebeugt sein.

Die Kopfstütze ist auf den oberen Teil des Kopfes einzustellen (nicht unter Augenhöhe).

Der Sicherheitsgurt ist richtig anzulegen und entsprechend zu straffen.

4.2. Inhalt der Übungen

4.2.1. Beginn der praktischen Prüfung und Aufstellen der Übungen

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

Jeder Kandidat der Klasse B hat zumindest drei der im Prüfungsprotokoll enthaltenen Übungen (das Umkehren und die Parklücke müssen jedenfalls enthalten sein) zu absolvieren. Bei allen anderen Klassen sind alle Übungen durchzuführen.

Während der Übungen sitzt der Kandidat alleine im bzw. auf dem Fahrzeug und muss das Fahrzeug selbst lenken.

4.2.2. Zweck der Übungen

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

Der Sinn der einzelnen Übungen besteht nicht darin, den Abstand des Prüfungsfahrzeuges von Stangen, Hüten oder dergleichen nachzumessen (kein Maßband, keine Stoppuhr). Wenn der Kandidat die Übungen positiv absolviert hat, wird dies sein Selbstwertgefühl heben und ihm die nötige Sicherheit für den weiteren Prüfungsverlauf geben.

4.2.3. Anforderungen an den Prüfungsplatz

Die Übungen werden auf einem geeigneten Prüfungsplatz durchgeführt. Bei den Übungen sitzt der Kandidat **allein im Fahrzeug**.

Ein **Prüfungsplatz** kann daher **nur dann als geeignet** im Sinne des § 6 Abs. 3 FSG-PV angesehen werden, **wenn**

- **genügend Raum für alle Übungen gegeben ist und**
- **der Kandidat zur Absolvierung der Übungen allein im Fahrzeug sitzen darf.**

Steht kein geeigneter Prüfungsplatz für die Übungen zur Verfügung, ist die Prüfung nicht abzunehmen.

4.3. Beurteilung der Übungen

4.3.1. Ziel der Übungen

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

Der Fahrprüfer beobachtet und beurteilt den Kandidaten während dieser Übungen von außerhalb des Prüfungsfahrzeuges.

Da der Kandidat die Übungen allein im Fahrzeug durchführt und sich bei diesen Übungen so zu verhalten hat, als ob er sich auf einer öffentlichen Verkehrsfläche bewegt, hat er die entsprechende Blicktechnik anzuwenden, den Blinker zu betätigen, beim Ein- und Ausparken auch auf das „Ausscheren“ des Vorderteiles seines Fahrzeuges zu achten. Gelingt dem Kandidaten eine Teilübung nicht, so hat er insgesamt drei Versuche, die Teilübung erfolgreich zu absolvieren (siehe Anhang). Ist die Teilübung nicht gelungen, ist sie mit **(M)** zu bewerten.

4.3.2. Ausführung der Übungen

Die Genauigkeit der Ausführung der einzelnen Übungen richtet sich nach den im Mängelkatalog angeführten Kriterien. Keinesfalls ist ein Maßband oder Maßstab zu verwenden. Eingehaltene Abstände sind nur zu schätzen.

Fahren im Verkehr

5. Teil C: Fahren im Verkehr

5.1. Inhalte der Prüfung

Es soll hier zunächst festgelegt werden, welche Inhalte die praktische Fahrprüfung mindestens haben muss. Inhalt der Prüfung bedeutet, dass der Kandidat diese Aufgaben im Rahmen der Prüfungsfahrt durchführen muss. Einige Prüfungsinhalte sind nur auszuführen, wenn es möglich ist. Dies ist bei den einzelnen Inhalten angeführt. Die Prüfungsinhalte sind zu bewerten, und zwar nach den im Kapitel (5.2) angeführten Beurteilungskriterien. Die einzelnen Beurteilungskriterien sind, soweit es sinnvoll ist, auf alle Inhalte der Prüfung anzuwenden.

5.1.1. Wegfahren

Der Kandidat muss sich beim Wegfahren in den Fließverkehr einordnen. Es soll auch während der Fahrtstrecke mehrfach nach einem Halt angefahren werden. Dabei ist nach Möglichkeit auch auf Steigungen anzufahren, um die Fertigkeiten dabei zu erkennen.

5.1.2. Fahren auf geraden Straßen

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

5.1.3. Fahren in Kurven

Die Prüfungsfahrt hat auch das Befahren von engen, kurvenreichen Straßen oder auch rechtwinkeliges Einbiegen zu beinhalten. Der Kandidat hat dabei die richtige Blicktechnik anzuwenden, sodass die richtige Fahrlinie eingehalten wird. Korrekturen am Lenkrad, während einer Kurvenfahrt, sind meistens Anzeichen falscher Blicktechnik.

5.1.4. Befahren von Kreuzungen

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

Es sind auch Kreuzungen mit Bodenmarkierungen, Abbiegespuren etc. zu befahren. Wenigstens eine Kreuzung sollte mit einer Verkehrslichtsignalanlage geregelt sein, sofern dies im Rahmen der Prüfungsfahrt möglich ist.

5.1.5. Richtungsänderungen, Fahrstreifenwechsel

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

Beim Einbiegen ist vom Kandidaten auf Fußgänger und Radfahrer (z.B. auch auf Radwegen) zu achten. Insbesondere bei einem im Zuge eines Einbiegemanövers aufgetretenen Fehler sind mehrere weitere Einbiegemanöver durchzuführen, um ein eingelerntes Fehlverhalten zu erkennen. Die Prüfstrecke ist aber auch so zu wählen, dass mehrere Fahrstreifenwechsel durchzuführen sind. Vorwegweiser sind, wenn möglich, mit einzubeziehen. Ein Fahrstreifenwechsel sollte möglichst auf einer Straße mit stärkerem Verkehr stattfinden bzw. auf Straßen im höheren Geschwindigkeitsbereich. Der Kandidat hat dabei die richtige Blicktechnik anzuwenden und den Spurwechsel rechtzeitig und entschlossen auszuführen. Der Kandidat hat die Geschwindigkeit der anderen Verkehrsteilnehmer richtig abzuschätzen und die eigene Geschwindigkeit entsprechend anzugleichen. Eine etwaige Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer ist nur hier zu verzeichnen und nicht „doppelt“ unter Behinderung/Gefährdung.

5.1.6. Autobahn/Autostraße

Die Prüfstrecke muss so gewählt werden, dass jeder Kandidat im Zuge der Prüfungsfahrt, zumindest auf einem kurzen Straßenstück mit „Schnellverkehr“, mit einer Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h befahren muss. Nur bei besonders ungünstigen Witterungsverhältnissen oder bei anderen besonderen Umständen (z.B. unerwarteter Stau) kann von den 80 km/h abgegangen werden. Wenn die Möglichkeit dazu vorhanden ist, sollen Autobahnen oder Autostraßen befahren werden. Der Kandidat hat bei derartigen Straßen, unter Beachtung der Straßen-, Verkehrs- und Sichtverhältnisse, annähernd mit der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu fahren. Wichtig ist dabei auch das Benützen des Beschleunigungs- und Verzögerungsstreifens. Vor allem falsches Verhalten auf dem Beschleunigungsstreifen kann zu gefährlichen Situationen führen. Prüfungsinhalt ist die richtige Blickführung und richtiges Verwenden der Rückblickspiegel, exakte Lenkbewegungen sowie die Durchführung von Fahrstreifenwechsel bei höherer Geschwindigkeit. Der Kandidat hat aber auch die Geschwindigkeit der anderen Verkehrsteilnehmer, insbesondere auch des nachkommenden Verkehrs, richtig abzuschätzen und seine eigene Geschwindigkeit entsprechend anzupassen.

Diesem Teil der Prüfung ist im Hinblick auf die große Anzahl von Unfällen der Fahranfänger im höheren Geschwindigkeitsbereich großes Augenmerk zu widmen und sollte Inhalt jeder Prüfungsfahrt sein.

5.1.7. Vorbeifahren und Überholen

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

Zum Inhalt gehört auch das Überholtwerden mit allen dabei erforderlichen Verhaltensweisen. Ebenfalls zu den Inhalten gehört das richtige Vorbeifahren an geparkten Fahrzeugen im richtigen Abstand, das Verhalten bei Hindernissen auf der Fahrbahn, das Vorbeifahren an Personen oder Gegenständen am Fahrbahnrand.

5.1.8. Befahren von besonderen Straßenstellen

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

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

Wenn es möglich ist, sollte auch das Vorbeifahren an Straßenbahnen oder Linienbussen, insbesondere in Haltestellen, in der Prüfungsfahrt enthalten sein.

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

5.1.9. Auswahl der Prüfstrecke (Verkehrsräume)

Die Prüfstrecke ist nach den Inhalten der Punkte 5.1.1. bis 5.1.8. vom Fahrprüfer auszuwählen. Der Fahrprüfer hat den Kandidaten in verschiedenen Verkehrsräumen zu beobachten. Es sind daher in die Prüfstrecke folgende Verkehrsräume einzubeziehen:

- **Verkehrsberuhigte Gebiete (ca. 30 km/h)**
Viele schwächere Verkehrsteilnehmer wie Kinder, Fußgänger, Radfahrer;
enge, verparkte Straßen,
Wohngebiete, verkehrsberuhigte Gebiete.
- **Ortsgebiet (50 km/h)**
Starker Verkehr, möglichst mehrere Spuren in einer Richtung, Spurwechsel, Verkehrslichtsignale, viele Kreuzungen mit unterschiedlichen Vorrangverhältnissen, Einordnen zum Einbiegen erforderlich.

Fahren im Verkehr

- **Freilandstraßen (Richtgeschwindigkeit 80 km/h)**
Landesstraßen, Bezirksstraßen, eventuell kurvenreich, freie Wahl der richtigen Fahrlinie und Geschwindigkeit erforderlich.
- **Autobahnen, Autostraßen oder Schnellstraßen (Richtgeschwindigkeit 100 km/h)**
Kriterium: Fahren im höheren Geschwindigkeitsbereich, möglichst Straßen mit Beschleunigungs- bzw. Verzögerungstreifen, nur in Ausnahmefällen Landesstraßen.

Erfahrungsgemäß ist es an den meisten Prüfungsorten nicht möglich, innerhalb einer Fahrzeit von 25 Minuten alle 4 Verkehrsräume zu befahren. Es müssen aber mindestens drei der vier Verkehrsräume in jeder Prüfungsfahrt enthalten sein.

Es ist zulässig, einen zweiten Kandidaten im Prüffahrzeug mitzunehmen. Wenn der erste Kandidat vom Prüfungsplatz wegfährt und nach der ersten Prüfung (mindestens 25 Minuten) der zweite Kandidat zurückfährt, kann die zurückgelegte Entfernung verdoppelt werden. Damit sollte die Möglichkeit gegeben sein, von jedem Prüfungsplatz aus eine Straße mit einer zulässigen Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h zu erreichen.

5.1.10. Anweisungen des Fahrprüfers

Der Fahrprüfer hat seine Anweisungen rechtzeitig, klar und eindeutig zu geben. Eine Anweisung muss so eindeutig formuliert sein, dass z.B. kein Missverständnis darüber bestehen kann, an welcher Kreuzung eingebogen werden soll. Insbesondere bei einem allenfalls erforderlichen Spurwechsel hat eine Anweisung zum Einbiegen derart rechtzeitig zu erfolgen, dass der Spurwechsel auch tatsächlich möglich ist.

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

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

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

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

Erklärt sich der Kandidat als ortskundig, können ihm auch Fahrtziele vorgegeben werden. Bei Prüfstrecken, die gut beschildert sind, kann dem Kandidaten aufgetragen werden, Wegweisern zu folgen und ein bestimmtes Ziel anzufahren (z.B. „Fahren Sie nach XY-Stadt“ oder „Fahren Sie zur Autobahn A2“).

In keinem Fall darf aber das bloße Nichtbefolgen einer Anweisung des Fahrprüfers allein zu einem negativen Ergebnis führen.

5.2. Beurteilungskriterien

Die Inhalte des Kapitels (5.1.) sind zu bewerten. Nach welchen Kriterien in erster Linie zu bewerten ist, wird im Kapitel (5.2.) zusammengefasst.

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

5.2.1. Defensives und partnerbewusstes Fahren

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

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

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

angepasst hat.

Bei der Gesamtbeurteilung am Ende der Prüfung werden diese Kriterien bei der Bewertung des Fahrverhaltens des Kandidaten ebenso angewendet, wie während der Fahrt.

5.2.2. Sichere Handhabung des Fahrzeuges

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

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

Auf das richtige Wegfahren ist nicht nur aus einem Parkplatz, sondern nach jedem Halt während der Prüfungsfahrt zu achten. Grundsätzlich soll das Einkuppeln mit etwas Anfahr gas erfolgen. Das Fahrzeug soll nicht ruckartig in Bewegung kommen. Auf Steigungen soll das Fahrzeug nicht wesentlich rückwärts rollen.

Auf leichten Steigungen erfolgt die Kupplungswaage mit der Fußbremse, auf starken Steigungen mit der Handbremse. Die Prüfung sollte möglichst auch das Wegfahren auf einer Steigung enthalten. Bereits vor dem Wegfahren aus einer Parklücke ist beim Rangieren auf den nachfolgenden Verkehr zu achten. Beim Ausparken selbst muss insbesondere darauf geachtet werden, ob genügend Raum zum vorderen abgestellten Fahrzeug vorhanden ist.

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

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

5.2.3. Verkehrsbeobachtung

Der Fahrprüfer beurteilt die Fähigkeit des Kandidaten hinsichtlich der Beobachtung des gesamten Verkehrsgeschehens unter Anwendung der richtigen Blicktechnik. Der Kandidat hat das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer richtig einzuschätzen und sein eigenes Verhalten ihnen gegenüber richtig anzupassen. Insbesondere hat der Kandidat Personen, die nicht unter den Vertrauensgrundsatz fallen, als solche zu erkennen.

Fahren im Verkehr

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

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

5.2.4. Vorrang

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

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

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

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

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

5.2.5. Wahl der Fahrlinie und des Fahrstreifens

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

Bei der Beurteilung der Fahrlinie ist auch die richtige Wahl des Fahrstreifens zu beachten. Die Wahl des Fahrstreifens kann entweder auf „Freie Wahl des Fahrstreifens“, auf vorhandene Bodenmarkierungen oder darauf begründet sein, in welcher Richtung weitergefahren wird. Dabei ist zu beachten, ob der Kandidat ortskundig ist oder nicht. Hat sich der Kandidat entgegen der Anweisung des Fahrprüfers falsch eingeordnet, hat er sich im weiteren entsprechend der Bodenmarkierung zu verhalten (siehe 5.2.8.3., Bodenmarkierungen).

Der Fahrprüfer kann eine Bodenmarkierung rechtzeitig ankündigen. Hier genügt ein Hinweis wie „Beachten Sie die Bodenmarkierungen“ oder „Achten Sie auf die Voranzeigetafel mit den Bodenmarkierungen“.

Besonderes Augenmerk ist auf den Fahrstreifenwechsel zu legen (Blicktechnik, Beobachtung des übrigen Verkehrs, sicheres Lenken, auch bei höherer Geschwindigkeit). Die Hilfe eines zweiten nachfolgenden Fahrschulfahrzeuges beim Spurwechsel ist nicht zulässig. Sollte das zweite, nachfolgende Fahrzeug wiederholt Hilfestellung („Windschatten“) geben, stellt dies einen Fahrlehreingriff dar. Es kann davon ausgegangen werden, dass der Kandidat ohne eine solche Hilfe selbständig keinen Spurwechsel durchführen kann.

5.2.6. Eingehaltene Sicherheitsabstände

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

5.2.6.1. Tiefenabstand beim Hintereinanderfahren

Der Kandidat hat den jeweils der Verkehrssituation erforderlichen Sicherheitsabstand hinter dem vorausfahrenden Fahrzeug einzuhalten. Er hat auch gefahrerhöhende Umstände zu berücksichtigen. Es kann dem Kandidaten auch die Aufgabe gestellt werden, mit Hilfe der „Sekundenmethode“ den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug zu überprüfen.

5.2.6.2. Seitenabstand beim Vorbeifahren und Überholen

Der Fahrstreifenwechsel hat mit einem ausreichenden Seitenabstand hinter dem zu überholenden Fahrzeug zu erfolgen. Beim Überholen ist ein Seitenabstand von mindestens 1 Meter bzw. von mindestens 1,5 Meter gegenüber einspurigen Fahrzeugen einzuhalten. Bei Schienenfahrzeugen genügt ein Seitenabstand von 0,5 Meter, beim Vorbeifahren in der Haltestelle auf der für das Aus- und Einsteigen vorgesehenen Seite mindestens 1,5 Meter.

5.2.6.3. Abstand vom Fahrbahnrand

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

5.2.7. Wahl der Fahrgeschwindigkeit

Der Kandidat soll jeweils eine Fahrgeschwindigkeit wählen, die von einem vorausschauenden Lenker an dieser Stelle eingehalten wird. Er soll im Verkehrsgeschehen unauffällig „mitschwimmen“. Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit darf nicht überschritten werden. Wenn die erlaubte Höchstgeschwindigkeit um mehr als 20 km/h überschritten wird, gilt die Prüfung in jedem Fall als „nicht bestanden“.

Der Kandidat hat seine Geschwindigkeit den Straßen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen anzupassen. Auch nicht erforderliches Langsamfahren ist als Fehler zu bewerten.

Fahren im Verkehr

Wird ständig grundlos deutlich zu langsam gefahren, stellt dies kein verkehrsgerechtes und angepasstes Verhalten dar (siehe Mängelkatalog). Es können dadurch im Gegenteil gefährliche Verkehrssituationen verursacht werden; daher ist eine solche Fahrprüfung als „nicht bestanden“ zu beurteilen.

Das Hinterfragen, ob die Fahrgeschwindigkeit der Sichtweite entspricht, ist auch während der Fahrt zulässig. Um eine Ablenkung zu vermeiden, ist dabei jedoch auf eine Erklärung zu verzichten.

5.2.8. Verkehrszeichen, Lichtsignale, Bodenmarkierungen

5.2.8.1. Verkehrszeichen

Verkehrszeichen, die für den Kandidaten Bedeutung haben, hat der Kandidat zu erkennen, richtig zu beurteilen und sein Fahrverhalten auf deren Inhalt einzustellen. Es ist darauf zu achten, dass keine Anweisungen an den Kandidaten gegeben werden, die einem aufgestellten Verkehrszeichen entgegenstehen. Sollte dennoch eine Anweisung entgegen einem Verkehrszeichen gegeben worden sein, ist in diesem Fall ein Befolgen dieser Anweisung dem Kandidaten nicht negativ anzulasten, auch dann nicht, wenn es zu einem Fahrlehrereingriff geführt hat. Insbesondere könnte dies bei einer Anweisung des Fahrprüfers zum Einbiegen in eine Straße entgegen dem Verkehrszeichen „Einfahrt verboten“ vorkommen (z.B. eine Baustelle, die dem Prüfer unbekannt war).

Bei einer Anweisung des Fahrprüfers zu einem bestimmten Verhalten hat der Kandidat dieser Anweisung Folge zu leisten (z.B. „Bei der nächsten Möglichkeit nach rechts einbiegen“). Falls angenommen werden kann, dass dem Kandidaten die Örtlichkeiten des Prüfgebietes nicht bekannt sind, sollte der Fahrprüfer nach Möglichkeit zusätzliche Hilfestellung leisten.

5.2.8.2. Verkehrslichtsignalanlagen

Der Kandidat hat Verkehrslichtsignale zu beachten. Der Fahrprüfer hat bei der Beurteilung des Fahrverhaltens des Kandidaten zu berücksichtigen, ob dem Kandidaten eindeutig erkennbar war, wie oft die Verkehrslichtsignalanlage bereits grün geblinkt hat. Eine Klärung kann im nachfolgenden Gespräch erfolgen. Ein Einfahren in eine Kreuzung bei „Gelb“ darf, sofern keine Gefährdung vorliegt, in keinem Fall zu einem Abbruch der Prüfung führen.

Der Kandidat hat beim Einfahren in eine Kreuzung abzuschätzen, ob ein Überqueren der Kreuzung möglich ist oder ob ein Rückstau in den Kreuzungsbereich zu erwarten ist. In diesem Fall ist auch bei „Grün“ vor der Kreuzung anzuhalten. Es muss bei der Beurteilung des Fahrverhaltens des Kandidaten jedoch berücksichtigt werden, ob ein Rückstau im Kreuzungsbereich eindeutig zu erwarten ist oder ob er unerwartet eingetreten ist. In letzterem Fall ist das Einfahren nicht negativ zu bewerten.

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

5.2.8.3. Bodenmarkierungen

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

Sperrlinien dürfen nicht überfahren werden. Sollte jedoch das Überfahren einer Sperrlinie oder das Befahren einer Sperrfläche im Rahmen der Flüssigkeit des Verkehrs erforderlich sein, beispielsweise weil der Fahrstreifen durch ein in zweiter Spur stehendes Fahrzeug verstellt ist, ist dieses Fahrverhalten des Kandidaten zulässig, wenn dadurch kein anderer Verkehrsteilnehmer behindert oder gar gefährdet ist. Der Kandidat hat sich so zu verhalten,

wie sich ein „durchschnittlicher Verkehrsteilnehmer“ in dieser Situation verhält. Falls der Kandidat Hemmungen hat, hier weiterzufahren, kann der Fahrprüfer ihm einen kurzen Hinweis geben.

Falls sich der Kandidat entgegen der Bodenmarkierung eingeordnet hat, so hat er dieser Bodenmarkierung zu folgen, dies auch bei anderslautender Prüferanweisung (z.B. „Biegen Sie links ein“, der Kandidat hat sich auf dem Geradeaus-Fahrstreifen eingeordnet). Bei der Prüfung ist bei den Anweisungen auf schlecht erkennbare Bodenmarkierungen, sei es zufolge Abnutzung der Markierung oder durch Witterung (Schnee, Splitt), Bedacht zu nehmen. In diesem Fall sollte der Fahrprüfer zusätzliche Hinweise geben oder Fahrfehler des Kandidaten nicht bewerten.

5.2.9. Fahrtrichtungsanzeiger, Warneinrichtungen

5.2.9.1. Betätigung des Fahrtrichtungsanzeigers

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

5.2.9.2. Verhalten des Kandidaten gegenüber Signalen anderer Verkehrsteilnehmer

Der Kandidat hat sich auf Blinkersignale eines anderen Verkehrsteilnehmers rechtzeitig und richtig einzustellen. Er hat auch nach dem Gesichtspunkt des „partnerschaftlichen Verhaltens“ einem anderen Verkehrsteilnehmer einen Spurwechsel zu ermöglichen (oder einem Linienbus die Ausfahrt aus der Haltestelle zu ermöglichen; vgl. Ausführungen zu Punkt 5.2.4., Vorrang).

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

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

5.2.9.3. Der Kandidat hat selbst Warnzeichen abzugeben

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

5.2.10. Bremsen, Anhalten

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

erlebte Situationen

6. Teil D: Besprechung von erlebten Situationen

6.1. Durchführung

Es soll an geeigneter Stelle angehalten werden (am günstigsten am Ende der Prüfungsfahrt) und der Kandidat soll über die im Rahmen der Prüfungsfahrt unmittelbar vorher erlebte Verkehrssituationen befragt werden, um das Verständnis der Zusammenhänge von Verkehrsabläufen zu beurteilen. Es sollte daher eine in die angeführten Themenbereiche einordbare Verkehrssituation besprochen werden, um die Verkehrssinnbildung des Kandidaten zu hinterfragen. Es sollte dabei eine Situation gewählt werden, in der der Kandidat einen Fahrfehler begangen hat. Der Kandidat kann dabei erklären, wieso dieser Fehler zustande gekommen ist.

6.2. Inhalte

6.2.1. Inhalte gemäß Prüfungsprotokoll

Im Prüfungsprotokoll sind die folgenden Situationen für die Besprechung angegeben:

- Wahl der Fahrgeschwindigkeit
- Wahl der Fahrspur
- Wahl von Tiefen- und Seitenabstand
- Fahren auf Autobahnen und Autostraßen
- Überholen, Überholtwerden
- Gefahrenstellen erkennen, Partnerkunde
- Defensiv-Taktik, Öko-Fahrstil
- Anlauf-Ablauf erkennen, Blicktechnik
- Vorrangsituationen
- Sonstige (siehe Bemerkungen)

Das gewählte Thema ist anzuhaken.

6.2.2. Unterbrechung der Prüfungsfahrt

Insbesondere bei Zweifeln an einer ausreichenden Verkehrssinnbildung des Kandidaten, ist an geeigneter Stelle anzuhalten und während der Prüfungsfahrt eine unmittelbar vorher erlebte Situation aus dem Bereich „Gefahrenlehre“ mit dem Kandidaten zu besprechen und die richtigen Verhaltensketten zu hinterfragen. Für diese Hinterfragung des Verkehrssinns kann der Kandidat auch am Ende der Prüfungsfahrt befragt werden. Die Unterbrechung der Prüfungsfahrt darf höchstens 5 Minuten betragen und ist nicht auf die vorgeschriebene Dauer der Prüfungsfahrt von mindestens 25 bzw. 45 Minuten anzurechnen.

6.3. Beurteilung

Der Kandidat hat somit die Möglichkeit, einen eventuell während der Fahrt gemachten Fahrfehler zu erklären und sein Fahrverhalten zu begründen. Es liegt damit im Ermessen des Fahrprüfers, falls die Erklärung des Fehlers ausreichend ist, den gemachten Fahrfehler nicht bzw. nicht so schwerwiegend anzurechnen bzw. zu erkennen, dass aus der Begründung des Kandidaten (aus seiner subjektiven Sicht der Verkehrssituation) gar kein Fahrfehler aufgetreten ist. Dieser Prüfungsteil darf keinesfalls zu einer zusätzlichen mündlichen Prüfung werden. Das Wissen über das richtige Verhalten allein genügt nicht, vielmehr ist bei der praktischen Prüfung das richtige Verhalten zu demonstrieren. Sollte sich der Kandidat falsch verhalten haben, sind eine Erklärung und das Wissen über das richtige Verhalten alleine nicht ausreichend, den Fehler als solchen nachzusehen. Dies ist nur möglich, wenn der Kandidat eine Erklärung für **sein Verhalten** hat.

Deshalb sollen hier nicht „Zusatzpunkte“ vergeben werden, sondern dieser Punkt ist so zu verstehen, dass aufgezeichnete Fehler nicht als Fehler gewertet werden, sofern eine entsprechende Erklärung dafür gegeben wird. Wenn für Personen, die die deutsche Sprache nicht oder nicht ausreichend beherrschen, kein entsprechender Dolmetscher zur Verfügung steht, so können diese auf den Teil D der Prüfung verzichten. Es wird ihnen jedoch damit die Möglichkeit genommen, einen begangenen Fahrfehler durch Hinterfragung durch den Fahrprüfer mündlich zu erläutern. Dieser Teil der Prüfung soll keinesfalls in Form einer zusätzlichen mündlichen theoretischen Prüfung abgenommen werden!

7. Abwicklung der Prüfung

7.1. Beginn der Prüfung

Es ist auch Aufgabe des Fahrprüfers, bei der Prüfung eine angenehme Atmosphäre zu schaffen. Gerade die erste Begegnung zwischen Fahrprüfer und Kandidaten ist für den weiteren Prüfungsverlauf prägend. Auch wenn der Fahrprüfer davon ausgehen kann, dass der Kandidat ihn als solchen bereits wahrgenommen hat, soll sich der Fahrprüfer dem Kandidaten unter Nennung seines Namens vorstellen und ihn begrüßen. Gleiches gilt für eine etwaige private Begleitperson. Damit der Kandidat den vorhandenen Prüfungsstress besser bewältigen kann, ist das Schaffen eines Vertrauensverhältnisses zwischen Fahrprüfer und Kandidaten anzustreben. Dabei wird die Identität des Kandidaten anhand eines amtlichen Lichtbildausweises überprüft. In den Fällen, in welchen eine Privatperson (kein Fahrlehrer) neben dem Kandidaten sitzt, muss der Fahrprüfer kontrollieren, ob diese Person einen gültigen Führerschein der betreffenden Klasse besitzt. Die gängigsten amtlichen Lichtbildausweise sind: Reisepass, Personalausweis, Identitätsausweis, Waffenpass, amtlicher Dienstaussweis, Führerschein.

Nicht ausreichend sind Schülerausweise etc.

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

Ein Dolmetsch, der von einem Kandidaten mangels ausreichender Kenntnisse der deutschen Sprache zur praktischen Fahrprüfung mitgebracht wird, darf an der Prüfung teilnehmen, wenn er allgemein beeidet und gerichtlich zertifiziert ist. Es besteht jedoch keine Verpflichtung, einen Dolmetsch mitzubringen. Verständigungsschwierigkeiten könnten jedoch in diesem Fall zu Lasten des Kandidaten gehen.

Die Prüfung erfolgt in der Reihenfolge der Teile des Prüfprotokolls A - B - C - D, beginnt somit mit der Sicherheitskontrolle am Fahrzeug am Prüfungsplatz. Auf den Teil A folgt der Teil B, Übungen im verkehrsfreien Raum. Der Kandidat soll langsam aufgebaut werden, zunächst durch die einfacheren Übungen am Prüfungsplatz, möglichst auf einem ihm bekannten Gelände, und dadurch an Sicherheit zu gewinnen.

Im Zuge einer erforderlichen effizienten Abwicklung der Fahrprüfung ist es jedoch zulässig, den Teil B vor dem Teil A abzunehmen.

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

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

Ein privater Begleiter ist vom Fahrprüfer darüber aufzuklären, dass keine Hilfestellungen erlaubt sind. Hilfestellungen während der Fahrt sind nur durch den Fahrprüfer zulässig und nicht z.B. durch versteckte Hinweise bei Ansage der Fahrtstrecke durch den Fahrlehrer. Solche können vom Fahrprüfer als Fahrlehreingriff bewertet werden und können einen Abbruch der Prüfung zur Folge haben.

Vor Beginn des Teiles C der Prüfung (Fahren im Verkehr) wird dem Kandidaten erklärt, in welcher Form während der Fahrt Fahrmanweisungen gegeben werden.

7.2. Erfordernis eines Prüfungsprotokolls

7.2.1. Zweck des Prüfungsprotokolls

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

Um ein Gutachten erstellen zu können, ist vorerst ein Befund aufzunehmen. Das Prüfungsprotokoll stellt zunächst diesen Befund dar. In diesem Prüfungsprotokoll hält der Fahrprüfer seine Eindrücke vom Fahrverhalten des Kandidaten während der gesamten Dauer der Prüfung nachvollziehbar fest. Erst durch den Schluss - „bestanden“ oder „nicht bestanden“ - wird aus dem Prüfungsprotokoll das Gutachten.

Prüfung

Bedingt durch die Prüfungsdauer kann sich der Fahrprüfer nicht alle für das Ergebnis relevanten Details der Prüfungsfahrt über einen längeren Zeitraum merken. Er muss daher, um am Ende der Fahrt sein nachvollziehbares Gutachten abschließen zu können, Aufzeichnungen über die jeweilige Prüfungsfahrt machen. Ohne die Führung eines derartigen Prüfungsprotokolls ist ein nachvollziehbares Gutachten nicht erstellbar.

Das Prüfungsprotokoll ist daher die Grundlage für den Fahrprüfer zur Ergebnisfindung. Etwaige zusätzliche Notizen sind zulässig, müssen aber ins Prüfungsprotokoll übertragen werden.

7.2.2. Aushändigen des Prüfungsprotokolls

Der Kandidat hat ein Recht darauf, zu erfahren, wie das Gutachten über seine Prüfung lautet. Daher ist zumindest im Falle eines negativen Gutachtens oder eines Prüfungsabbruches dem Kandidaten eine Durchschrift des Gutachtens zu überreichen. Über Wunsch des Kandidaten ist das Gutachten auch bei positivem Ergebnis auszuhändigen.

7.3. Ausfüllen des Prüfungsprotokolls

7.3.1. Vertrautheit mit dem Prüfungsprotokoll

Der Fahrprüfer sollte so mit den einzelnen Punkten des Prüfungsprotokolls vertraut sein, dass er nicht die einzelnen Spalten oder Zeilen suchen muss, sondern während der Prüfungsfahrt im Fahrzeug weiß, wo er welchen Fehler zu vermerken hat. Damit stellt auch die mitunter kleine Schrift am Prüfungsprotokoll kein Problem dar.

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

7.3.2. Der Kopf des Prüfungsprotokolls

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

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

7.4. Mängelkatalog

7.4.1. Grundsätzliches

Für die Durchführung einer bundesweit nach einheitlichen Prinzipien ablaufenden praktischen Prüfung ist es notwendig, dass die Bewertung von auftretenden Fahrfehlern nach annähernd gleichen Voraussetzungen erfolgt. Im Anhang ist daher ein Katalog jener Fahrfehler angegeben, die bei den Überprüfungen am Prüfungsplatz, bei den Übungen im verkehrsfreien Raum sowie bei der Fahrt im Verkehr auftreten können. Der Mängelkatalog soll daher Richtlinien zur Beurteilung von Fahrfehlern des Kandidaten, die bei der Prüfung festgestellt worden sind, enthalten. Die hier aufgelisteten Fehler sind beispielhaft zu sehen. Es ist nicht möglich, alle denkbaren Fehler anzuführen, zu katalogisieren und zu kategorisieren. Damit bleibt dem Sachverständigen genug Freiraum zur Beurteilung.

Dieser Mängelkatalog soll nur eine Entscheidungshilfe darstellen. Der Fahrprüfer muss mit den Grundsätzen des Mängelkataloges vertraut sein und dessen Inhalte kennen.

7.4.2. Mängelkatalog Teil C: Fahren im Verkehr

Beim Teil C (Fahren im Verkehr) sind am Protokoll Spalten für leichte Fehler, mittlere und schwere Fehler vorgesehen. Die Einordnung in „L“, „M“ und „S“ („Leichte Fehler“, „Mittlere Fehler“ und „Schwere Fehler“) im Mängelkatalog ist nur als beispielhaft und immer unter Berücksichtigung der übrigen Verkehrssituation und aller sonstigen Umstände zu sehen.

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

Es muss dem Fahrprüfer überlassen bleiben, jeden aufgetretenen Fahrfehler selbst zu beurteilen; er hat seine Erfahrung bzw. die Kenntnisse der Prüferaus- und -weiterbildung für die Bewertung einzubringen. Daher sind bei einer Reihe von Fehlern auch zwei Einordnungen angeführt. Es ist dann

aus der Verkehrssituation heraus zu entscheiden, wie der Fehler zu bewerten ist. Die Beurteilungskriterien nach Kapitel (5.2.) sollten dabei herangezogen werden.

7.5. Abschließen des Prüfungsprotokolls

7.5.1. Abschließende Beurteilung

Die **abschließende Gesamtbeurteilung** der Prüfung anhand des Prüfungsprotokolls ist erst in Verbindung mit dem Teil D möglich und kann daher erst **nach Beendigung der Prüfung erfolgen**.

Erst dann kann auch der Kopf des Prüfungsprotokolls durch den Sachverständigen fertig ausgefüllt werden. Die Eingabe der Prüfstrecke und der Zeit erfolgt nach Beendigung von Teil C.

7.5.2. Raum für Bemerkungen

Hier kann der Fahrprüfer seine Beurteilungsgründe für die Bewertung eintragen. Ein erfolgter Prüfungsabbruch ist unter Angabe des Grundes zu vermerken. Ein Abbruch der Prüfung wegen eines Fahrlehreingriffes ist gemeinsam mit dem Grund für den Eingriff anzuführen. Die Eintragungen müssen lesbar sein, sodass das Gutachten nachvollziehbar bleibt.

Prüfung weiterer Klassen

8. Abwicklung der Prüfung der weiteren Klassen

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

Der Mängelkatalog wurde an die einzelnen Klassen angepasst, um auf deren Besonderheiten besser eingehen zu können.

8.1. Klassen A1, A2, A

Die Lenker der Klassen A1, A2, und A sind in den Unfallzahlen in besonders hohem Ausmaß vertreten. Es soll daher bei der Prüfung in besonders strengem Maßstab festgestellt werden, wie sich der Lenker im Verkehr bewegt und wie er mit den Eigenheiten seines Fahrzeuges vertraut ist.

Bei Klasse A1 ist ein Fahrzeug dieser Klasse zu verwenden, bei einer Prüfung der Klasse A2 kann wahlweise ein Fahrzeug der Klasse A2 oder A verwendet werden. Bei Prüfungen der Klasse A muss ein Fahrzeug dieser Klasse verwendet werden.

Ohne vorschriftmäßigen Helm (Versuch des Fahrtantritts mit Helm ohne Prüfplakette oder mit nicht geschlossenem Kinnriemen) oder ohne geeignete Kleidung (festes Schuhwerk, Motorradhandschuhe, feste Jacke mit langen Ärmeln und feste, lange Hose) ist die Prüfung nicht bestanden. Kann der Kandidat, wenn er vom Prüfer auf einen diesbezüglichen Mangel hingewiesen wird, diesen beheben, so ist ein schwerer Fehler bei dem Punkt Bekleidung im Teil A des Prüfprotokolls zu vermerken und mit der Prüfung fortzufahren.

8.1.1. Überprüfungen am Fahrzeug

Im Fahrschulbereich wird eine große Typenvielfalt von Motorrädern bei der Ausbildung und damit auch bei der Prüfung eingesetzt. Die Motorräder unterscheiden sich in vielen Bauteilen und Bedieneinrichtungen. Es sind daher die im Anhang angeführten Inhalte entsprechend der Motorradtype, mit der ein Kandidat zur Prüfung erscheint, zu sehen. Die geforderten Sicherheitskontrollen sind der Bauart des Motorrades anzupassen.

8.1.2. Übungen im verkehrsfreien Raum

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

Wenn der Kandidat bei den Übungen im verkehrsfreien Raum stürzt oder so schwere Fahrfehler begeht, dass seine persönliche Sicherheit beim Fahren im Verkehr gefährdet erscheinen muss, ist die Prüfung abzubrechen. Beispiele:

- a) Eine entsprechende Schräglage bei der Übung „8er für weite Kurvenfahrt“

Wenn der Kandidat bei dieser Übung nicht eine entsprechende Schräglage in den Kurven zeigen kann, ist anzunehmen, - in Verbindung mit anderen Fehlern -, dass die persönliche Sicherheit des Kandidaten beim Fahren im Verkehr nicht gegeben ist.

- b) Übungen „Vermeiden eines Hindernisses“ und/oder „Gefahrenbremsung“

Wenn die erforderliche Mindestgeschwindigkeit nicht erreicht wird, ist die persönliche Sicherheit des Kandidaten beim Fahren im Verkehr nicht gegeben.

- c) Umfahren von Stangen, Hüten oder dergleichen bzw. fiktiven Abgrenzungen

Im Falle, dass ein solches Hindernis in seiner Position durch den Kandidaten am Boden verändert oder das Hindernis direkt überrollt wird, ist - in Verbindung mit anderen Fehlern - davon auszugehen, dass ebenfalls ein Abbruchgrund vorliegt.

Es sind alle Übungen gemäß dem Prüfungsprotokoll (siehe Anhang), ggfs. mit drei Versuchen, durchzuführen, ausgenommen es liegt schon eine Gefährdung des Kandidaten vor.

Für jene Übungen, bei denen eine Geschwindigkeitsmessung vorgeschrieben ist, ist das Erreichen der Geschwindigkeit auf der Anzeige des Gerätes relevant.

Ein Abzug von Toleranzen ist nicht zulässig. Die Bedienungsanleitung und Anforderungen des Herstellers des Geschwindigkeitsmessgerätes sind einzuhalten. Das Gerät muss geeignet sein, die Geschwindigkeit im relevanten Bereich sicher zu erfassen und hat über eine leicht ablesbare Anzeige zu verfügen. Es ist zu kalibrieren und den Angaben des Herstellers entsprechend zu warten. Der Messpunkt muss bei der Einfahrt (Tor) zur Übung liegen.

8.1.3. Fahren im Verkehr

Eine gleichzeitige Prüfung zweier Kandidaten ist keinesfalls zulässig!

Es muss eine ständige Funkverbindung zwischen dem Prüfer und dem Kandidaten bestehen. Der Kandidat soll zeigen, dass er imstande ist, seine Fahrlinie selbst zu wählen und sich gegenüber den Partnern im Verkehr richtig zu verhalten. Dies kann durch Angabe einer Fahrtstrecke bzw. eines Fahrtzieles oder durch Anweisungen über Funk erreicht werden.

Im Zuge der Prüfung fährt der Kandidat, bis zur Durchführung des Überholvorganges, hinter dem mit dem Prüfer besetzten Fahrzeug, danach vor diesem Fahrzeug.

Der Mängelkatalog ist im Anhang für Klasse A1, A2, A gesondert enthalten.

8.2. Klasse C1, C

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

8.2.1. Überprüfungen am Fahrzeug

Hier ist auf die Bauart und die Eigenheiten des Prüfungsfahrzeuges einzugehen. Im Anhang wird auf die verschiedenen Bauarten von Fahrzeugen, vor allem in Bezug auf die Betriebsbremsanlage, hingewiesen. Es sind immer nur jene Kontrollen vorzuführen, die der Bauart des Prüfungsfahrzeuges entsprechen.

Bei den Kontrollen ist vom Kandidaten zu zeigen, wie das Führerhaus gekippt werden kann. Der Kandidat muss mindestens die erforderlichen Handgriffe zeigen können. Das Öffnen der Wartungsklappe ist durchaus zumutbar.

Von einem Kandidaten der Klasse C1/C ist wesentlich mehr Verständnis hinsichtlich der technischen Sicherheitsbelange seines Fahrzeuges und der Sicherheitsüberprüfung am Fahrzeug gegenüber einem Kandidaten der Klasse B zu erwarten, was sich dadurch zeigt, dass die Themengebiete ausführlicher hinterfragt werden.

Besonders ist dabei auf die Sicherung der Ladung unter anderem durch geschlossene Verschlüsse und Verriegelung der Bordwände zu achten.

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

8.2.2. Übungen im verkehrsfreien Raum

Die Abmessungen im Anhang sind einzuhalten. Bei LKW ab einer Gesamtlänge von 9,00 Meter sind die Abmessungen der Klasse D zu verwenden. Das Abstecken nur mit Stangen oder Hüten wird unübersichtlich und sollte zur Verdeutlichung Bänder, Ketten oder Ähnliches verwendet werden. Die Übungen sind nicht zwingend in der angegebenen Reihenfolge durchzuführen, jede Übung ist aber unter Einhaltung der vorgesehenen Rahmenbedingungen zu absolvieren. Zum Beispiel ist auf die Einhaltung der engen Bogenradien im Zusammenhang mit Übung (3) zu achten. Beim Heranfahren an die Rampen soll nicht mit einem Maßband gearbeitet werden. Sinn der Übung ist, dass der Kandidat zeigt, dass er so an eine Laderampe heranfahren kann und sein Fahrzeug dort entladen werden kann.

8.2.3. Fahren im Verkehr

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

Prüfung weiterer Klassen

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

In Wohngebieten sind unzumutbare Belastungen der Anrainer zu vermeiden.

Verkehrsräume:

- **Industriegebiete**
Starker LKW-Anteil, LKW-Ein/Ausfahrten
- **Ortsgebiet**
Es sind nur solche Straßen im Ortsgebiet in die Prüfungsstrecke einzubeziehen, die üblicherweise mit Fahrzeugen dieser Klasse befahren werden
- **Freilandstraßen**
Möglichst Straßen mit vielen Kurven, sodass erkannt wird, ob der Lenker die richtige Fahrlinie abschätzen kann
- **Autobahnen, Autostraßen oder Schnellstraßen (erlaubte Geschwindigkeit 80 km/h)**
Es soll die zulässige Geschwindigkeit des Prüfungsfahrzeuges erreicht werden. In der Prüfungsstrecke sollte auch das Einordnen auf Beschleunigungs- bzw. Verzögerungstreifen enthalten sein.

In 45 Minuten ist es vielfach nicht möglich, die 4 Verkehrsräume anzufahren. Es sollten jedoch zumindest 3 der Verkehrsräume im Umfang der Prüfstrecke enthalten sein.

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

8.3. Klasse C95 (Grundqualifikation)

Es werden bei der Ausbildung und damit auch bei der Prüfung die verschiedensten Typen von Lastkraftwagen verwendet. Daher ist auf die unterschiedliche Bauart und Abmessung der Prüfungsfahrzeuge einzugehen. Dazu sind entsprechende Kenntnisse und vor allem Erfahrungen des Prüfers im Umgang mit den unterschiedlichen Fahrzeugen erforderlich.

Die am Prüfungsprotokoll angeführten Themen sollen Gegenstand der Prüfung sein. Bei den einzelnen Themen ist allerdings stets auf das konkrete Prüfungsfahrzeug sowie die aktuelle Situation vor Ort einzugehen. Die Prüfungsinhalte sind zu bewerten, und zwar nach den im Anhang angeführten Beurteilungskriterien.

8.3.1. Vor der Fahrt

Routenkenntnisse

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

Der Kandidat hat das hierfür erforderliche Kartenmaterial beizubringen.

Begleitpapiere

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

Ladungssicherung kontrollieren

Der Kandidat muss in der Lage sein, festzustellen, ob die vorhandene Ladung korrekt gesichert ist. Dabei muss er kontrollieren, ob am Fahrzeug eine Ladung vorhanden ist und ob diese Ladung korrekt gesichert ist. Ferner muss er sich vergewissern und erläutern können, dass sowohl das Fahrzeug selbst als auch die vorhandenen Ladungssicherungs-Hilfsmittel ausreichen, um den gestellten Fahrauftrag erfüllen zu können.

Bedienung des Kontrollgerätes

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

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

Assistenzsysteme

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

Kontrolle der GO-Box

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

8.3.2. Während der Fahrt

Vorausschauendes Fahren

Der Kandidat fährt vorausschauend, sodass sowohl das Beschleunigungs- wie auch das Verzögerungsverhalten dem Verkehrsfluss entspricht (verkehrsangepasstes Fahren). **Fahrzeug- und ladungsschonendes Fahren**

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

Fahren

Der Kandidat muss in der Lage sein, möglichst umweltschonend und treibstoffsparend zu fahren. **Abstellen des Fahrzeugs zum sicheren Be- und Entladen**

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

8.3.3. Nach der Fahrt

Wagenum sicht

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

Abstellen des Fahrzeuges

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

8.4. Klasse D1, D

Es werden bei der Ausbildung und bei der Prüfung die verschiedensten Typen von Omnibussen verwendet. Daher ist auf die unterschiedliche Bauart und Abmessung der Prüfungsfahrzeuge einzugehen. Dazu sind entsprechende Kenntnisse und vor allem Erfahrungen des Prüfers im Umgang mit den unterschiedlichen Fahrzeugen erforderlich.

8.4.1. Überprüfungen am Fahrzeug

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

Prüfung weiterer Klassen

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

8.4.2. Übungen im verkehrsfreien Raum

Das Abstecken nur mit Stangen oder Hüten wird unübersichtlich. Zur Verdeutlichung sollten Bänder, Ketten oder Ähnliches mitverwendet werden.

Die Abmessungen der Übungen haben dem Anhang zu entsprechen. Das „Seitliche Heranfahren an eine Rampe“ entspricht hier einem Heranfahren an einen Bordstein, zum Aussteigen der Fahrgäste. Daher kann bei Klasse D1/D der „Bordstein“ durch den vorderen oder hinteren Überhang überragt werden, der „Bordstein“ darf jedoch nicht überfahren werden. Die Übung „Rückwärts an Rampe“ soll das Abschätzen des hinteren Endes des Busses zeigen. Dies ist erforderlich beim platzsparenden Abstellen des Busses. Beim Heranfahren an die Rampen soll nicht mit einem Maßband gearbeitet werden.

Die Übungen sind nicht zwingend in der angegebenen Reihenfolge durchzuführen, jede Übung ist aber unter Einhaltung der vorgesehenen Rahmenbedingungen zu absolvieren. Zum Beispiel ist auf die Einhaltung der engen Bogenradien im Zusammenhang mit Übung (3) zu achten. Sinn der Übungen ist, dass der Kandidat zeigt, dass er so an einen Bordstein („Laderampe“) heranfahren kann, dass die Fahrgäste dort sicher aussteigen können.

8.4.3. Fahren im Verkehr

Es ist hier bei der Beurteilung besonders auf die Eigenheiten des Prüfungsfahrzeuges, seine Abmessungen und Gewichte einzugehen.

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

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

In Wohngebieten sind unzumutbare Belastungen der Anrainer zu vermeiden. Es sind dafür verstärkt Verkehrsräume, in dem sich ein Buslenker überwiegend bewegt, wie z.B. Bahnhofsgelände, Busbahnhöfe oder von Linienbussen befahrene Strecken in die Prüfungsfahrt einzubinden.

Verkehrsräume:

- **Bahnhofsgelände/Strecken mit starkem Busverkehr**
- **Ortsgebiet**

Es sind nur solche Straßen im Ortsgebiet in die Prüfungsstrecke einzubeziehen, die üblicherweise mit Fahrzeugen dieser Klasse befahren werden

- **Freilandstraßen**

Möglichst Straßen mit vielen Kurven, sodass erkannt wird, ob der Lenker die richtige Fahrlinie einhalten kann

- **Autobahnen oder Autostraßen (erlaubte Geschwindigkeit 100 km/h)**

Es soll die zulässige Geschwindigkeit des Prüfungsfahrzeuges erreicht werden. In der Prüfungsstrecke sollte auch das Einordnen auf Beschleunigungs- bzw. Verzögerungsstreifen enthalten sein.

In 45 Minuten ist es vielfach nicht möglich, die 4 Verkehrsräume anzufahren. Es sollten jedoch zumindest 3 der Verkehrsräume im Umfang der Prüfstrecke enthalten sein.

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

Ein wichtiges Beurteilungskriterium ist die Berücksichtigung des Komforts der Passagiere durch entsprechend dosiertes Beschleunigen, ruhiges Fahren und gleichmäßiges Bremsen.

8.5. Klasse D95 (Grundqualifikation)

Es werden bei der Ausbildung und damit auch bei der Prüfung die verschiedensten Typen von Omnibussen verwendet. Daher ist auf die unterschiedliche Bauart und Abmessung der Prüfungsfahrzeuge einzugehen. Dazu sind entsprechende Kenntnisse und vor allem Erfahrungen des Prüfers im Umgang mit den unterschiedlichen Fahrzeugen erforderlich. Die am Prüfungsprotokoll angeführten Themen sollen Gegenstand der Prüfung sein. Bei den einzelnen Themen ist allerdings stets auf das konkrete Prüfungsfahrzeug sowie die aktuelle Situation vor Ort einzugehen. Wichtig sind jedenfalls die Kenntnisse über die Sicherheitseinrichtungen des Prüfungsfahrzeuges, die Notöffnung der Fahrgasttüren, die Notausstiege, die Feuerlöscher, die Erste-Hilfe-Ausrüstung usw.

Die Prüfungsinhalte sind zu bewerten und zwar nach den im Anhang angeführten Beurteilungskriterien. Da sich die Anforderungen an die Prüfungskandidaten deutlich unterscheiden, je nachdem, ob der Kandidat anhand eines Fallbeispiels aus dem Gelegenheits- oder aus dem Linienverkehr geprüft wird, wird im Folgenden sowie im Anhang auf diese Unterschiede eingegangen.

8.5.1. Vor der Fahrt

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

Routenkenntnisse

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

Der Kandidat hat das hierfür erforderliche Kartenmaterial beizubringen.

Begleitpapiere

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

Hinweis auf Sicherheitseinrichtungen

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

Ladung sichern

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

Ausrüstungsgegenstände

Der Kandidat weiß Bescheid über die, für das Lenken eines Busses, notwendigen Ausrüstungsgegenstände und weiß wo diese sich im Fahrzeug befinden.

Bedienung des Kontrollgerätes

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

Prüfung weiterer Klassen

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

Assistenzsysteme

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

Kontrolle der GO-Box

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

8.5.2. Während der Fahrt

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

Vorausschauendes und fahrgastgerechtes (ruck- und stoßloses) Fahren

Der Kandidat fährt vorausschauend, sodass die Fahrt für die Fahrgäste als möglichst angenehm empfunden wird. Dabei wird vor allem darauf geachtet, dass ruck- und stoßloses Fahren gewährleistet wird.

Innenraumbesichtigung

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

Zufahren zur Haltestelle bzw. zum Halteplatz

Der Kandidat fährt die Haltestelle ohne Personengefährdung (umsichtig, Wahl der entsprechenden Geschwindigkeit) an. Er wählt den richtigen Haltepunkt, sodass ein gefahrloses Ein- bzw. Aussteigen möglich ist (Türbereiche werden nicht durch Bäume, Schneehaufen, Verkehrszeichen und dgl. verstellt). Das Fahrzeug wird möglichst rucklos angehalten, da Fahrgäste gerade kurz vor Erreichen der Haltestelle bereits ihren Platz verlassen und sich eventuell nicht ausreichend festhalten könnten. Bei vorhandenen Gehsteigkanten ist der Bus parallel mit einem möglichst geringen Seitenabstand dazu abzustellen, wobei keine wartenden Personen gefährdet werden dürfen. Im Gelegenheitsverkehr wählt der Kandidat einen Halteplatz, an dem die Fahrgäste gefahrlos (z.B. auf einen Gehsteig bzw. auf der dem Verkehr abgewandten Seite) aussteigen können.

Ökonomisches Fahren

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

Haltestellenaufenthalt (Linienverkehr)

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

Ein- und Ausstieg der Fahrgäste (Gelegenheitsverkehr)

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

Benutzung der Einstieghilfen

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

Haltstellen- bzw. Halteplatzausfahrt

Der Kandidat beobachtet den Innenraum vor der Abfahrt, um ein Stürzen von Fahrgästen beim Anfahren zu vermeiden. Er kennt die Vorrangregeln bei der Haltstellenausfahrt (§ 26a StVO) und wendet den „Schulter- und Mehrfachspiegelblick“ an.

8.5.3. Nach der Fahrt

Wagenumsicht

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

Abstellen des Fahrzeuges

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

8.6. Klasse BE

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

8.6.1. Überprüfungen am Fahrzeug

Im Anhang sind alle Klassen _E entsprechend dem Protokoll zusammengefasst. Es ist auf die Eigenheit des Prüfungsfahrzeuges einzugehen. Anhänger zur Klasse B sind meistens Zentralachsanhänger und haben eine Auflaufbremse. Die Übertragung kann mechanisch erfolgen oder hydraulisch, entsprechend sind die Überprüfungen am Fahrzeug durchzuführen.

In jedem Fall ist das Ab- und Ankuppeln durchzuführen, wobei das Abkuppeln auch nach dem Teil C zulässig ist. Beim Abkuppeln ist das Fahrzeug entsprechend abzusichern. Es sind dabei Feststellbremse, Unterlegkeile, etc., zu verwenden. Vor dem Ankuppeln ist die Zulässigkeit der Kombination, die richtige Verteilung der Ladung (Stützlast) und auf die Kenntnisse für eine ausreichende Ladungssicherung ist zu achten.

Beim Ankuppeln steht das Zugfahrzeug neben dem Anhänger oder mindestens eine Fahrzeugbreite versetzt zum Anhänger.

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

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

Ist es dem Kandidaten nicht möglich, eine sichere und technisch einwandfreie Verbindung zwischen Zugfahrzeug und Anhänger herzustellen, so stellt dies einen Abbruchgrund dar.

8.6.2. Übungen im verkehrsfreien Raum

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

Die im Anhang angegebenen Abmessungen der Abstände sollen nicht mit einem Maßband kontrolliert werden, sondern sind als Hinweis aufzufassen. Die Verwendung eines Einweisers ist nicht zulässig, der Kandidat muss die Übungen alleine absolvieren. Es sind dabei die Rückblickspiegel zu benutzen.

Prüfung weiterer Klassen

8.6.3. Fahren im Verkehr

Hier sind die Grundsätze sowie der Mängelkatalog gemäß Klasse B anzuwenden. Es sind jedoch dabei die geänderten Abmessungen der Fahrzeugkombination zu berücksichtigen. Hier gilt das Gleiche wie für die Prüfung von Fahrzeugen mit größeren Abmessungen (siehe C1/C). Besonders ist auf die Beobachtung der Fahrspur des Anhängers in besonderen Situationen, wie zum Beispiel beim engen Einbiegen nach rechts, während des Überholens oder beim Wiedereinordnen nach Überholvorgängen zu achten.

8.7. Klasse C1E, CE, D1E, DE

8.7.1. Überprüfungen am Fahrzeug

Im Anhang sind alle Klassen _E entsprechend dem Protokoll zusammengefasst. Es ist hier wieder auf die Eigenheit des Prüfungsfahrzeuges einzugehen, entsprechend sind die Überprüfungen am Fahrzeug abzufragen.

In jedem Fall ist das Ab- und Ankuppeln durchzuführen, wobei das Abkuppeln auch nach dem Teil C zulässig ist.

Beim Abkuppeln ist das Fahrzeug entsprechend abzusichern. Es sind dabei Feststellbremse, Unterlegkeile, etc., zu verwenden. Vor dem Ankuppeln ist die Zulässigkeit der Kombination, die richtige Verteilung der Ladung (wenn vorhanden) und auf eine ausreichende Ladungssicherung zu achten. Vor dem Anhängen steht das Zugfahrzeug neben dem Anhänger oder mindestens eine Fahrzeugbreite versetzt zum Anhänger.

Das Heranfahren an den Anhänger erfolgt ohne Einweiser, die Verwendung von Kamerasystemen ist jedoch zulässig.

Der Kandidat darf aussteigen und Richtung und Entfernung überprüfen.

Nach dem Anhängen ist die sichere Verbindung zwischen Zugfahrzeug und Anhänger zu kontrollieren (Kontrollstift) sowie selbständig die Anschlüsse der Bremsen und die elektrische Anlage und das Funktionieren der Leuchten zu überprüfen.

Ausschließlich zur Überprüfung der Leuchten kann sich der Kandidat eines Helfers bedienen. Jegliche Hilfestellung beim Heranfahren sowie An-/Abkuppeln durch den Fahrlehrer ist als Fahrlehrereingriff zu werten.

Ist es dem Kandidaten nicht möglich, eine sichere Verbindung zwischen Zugfahrzeug und Anhänger herzustellen, so stellt dies einen Abbruchgrund dar.

8.7.2. Übungen im verkehrsfreien Raum

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

Die im Anhang angegebenen Abmessungen der Abstände sollen nicht mit einem Maßband kontrolliert werden, sondern sind als Hinweis aufzufassen. Die Verwendung eines Einweisers ist nicht zulässig, der Kandidat muss die Übungen alleine absolvieren. Es sind dabei die Spiegel zu benützen. Trotz der speziellen Situation der Übungen im verkehrsfreien Raum muss der Kandidat einen Sicherungsposten einrichten, um den nicht einsehbaren Bereich hinter der Fahrzeugkombination abzusichern, um ein verkehrsadäquates Verhalten zu zeigen.

Dieser Sicherungsposten darf nur für ein gefahrloses Zurückschieben sorgen und sonst in keiner Weise die Prüfung beeinflussen.

8.7.3. Fahren im Verkehr

Hier sind die Grundsätze der Prüfung sowie der Mängelkatalog gemäß der Klasse des Zugfahrzeuges anzuwenden. Es sind jedoch dabei die geänderten Abmessungen der Fahrzeugkombination zu berücksichtigen. Insbesondere ist darauf zu achten, dass der Kandidat eine entsprechend seiner Fahrzeugkombination andere Fahrlinie legt als nur mit dem Zugfahrzeug. Daher kann es durchaus sinnvoll sein, die gleiche Strecke einmal mit dem Zugfahrzeug alleine und dann mit dem Anhänger zu fahren:

In Kurven und vor allem auch beim Einbiegen ist eine andere Fahrlinie zu legen. Dadurch kann erkannt werden, ob dem Kandidaten die geänderten Abmessungen der Fahrzeugkombination bewusst sind.

Besonders ist auf die Beobachtung der Fahrspur des Anhängers in besonderen Situationen, wie zum Beispiel beim engen Einbiegen nach rechts, während des Überholens oder beim Wiedereinordnen nach Überholvorgängen zu achten.

8.8. Klasse F

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

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

8.8.1. Überprüfungen am Zugfahrzeug und am Anhänger

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

Das Heranfahren an den Anhänger erfolgt ohne Einweiser.

Der Kandidat darf aussteigen und Richtung und Entfernung überprüfen.

Nach dem Anhängen ist die sichere Verbindung zwischen Zugfahrzeug und Anhänger zu kontrollieren (Kontrollstift) sowie selbständig die Anschlüsse der Bremsen sowie die elektrische Anlage und das Funktionieren der Leuchten zu überprüfen.

Ausschließlich zur Überprüfung der Leuchten kann sich der Kandidat eines Helfers bedienen. Jegliche Hilfestellung beim Heranfahren sowie An-/Abkuppeln durch den Fahrlehrer ist als Fahrlehrereingriff zu werten.

Ist es dem Kandidaten nicht möglich, eine sichere Verbindung zwischen Zugfahrzeug und Anhänger herzustellen, so stellt dies einen Abbruchgrund dar.

8.8.2. Übungen im verkehrsfreien Raum am Prüfungsplatz

Die Abmessungen im Anhang sind einzuhalten. Das Abstecken nur mit Stangen oder Hüten wird unübersichtlich und zur Verdeutlichung sollten Bänder, Ketten oder Ähnliches mitverwendet werden. Die Übungen sind in der angegebenen Reihenfolge durchzuführen. Dabei wird unterschieden, ob der Kandidat mit einem Zentralachsanhänger bzw. Starrdeichselanhänger oder mit einem Anhängewagen zur Prüfung erscheint.

8.8.3. Fahren im Verkehr

Es gibt grundsätzlich zwei Möglichkeiten, den Teil C einer F-Prüfung zu absolvieren:

1) Alleinfahrt des Kandidaten, wobei der Prüfer in einem Begleitfahrzeug über Funk mit ihm verbunden ist; oder

2) Der Prüfer nimmt neben dem Kandidaten am Fahrzeug Platz.

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

Der Teil C, Fahren im Verkehr, wird mit dem Anhänger durchgeführt. Es ist bei der Beurteilung besonders auf die Eigenheiten des Prüfungsfahrzeuges, seine Abmessungen und Gewichte, sowie insbesondere auf die erlaubte Fahrgeschwindigkeit des Fahrzeuges einzugehen. Im Hinblick auf die Abmessungen des Prüfungsfahrzeuges ist auf die Wahl der richtigen Fahrlinie zu achten. Es muss dabei mitunter auch ein zweiter Fahrstreifen mitbenutzt werden, wobei zu bedenken ist, dass im Ortsgebiet Bodenmarkierungen nach der Bodenmarkierungsverordnung nicht immer den Anforderungen eines Fahrzeuges der Klasse F samt Anhänger entsprechen. Besonders beim Einbiegen ist durch den Kandidaten das Ausscheren seines Fahrzeuges richtig abzuschätzen.

Prüfung weiterer Klassen

Der Kandidat muss sich bei Einbiegemanövern den Abmessungen, der möglichen Beschleunigung und der Geschwindigkeit seiner Fahrzeugkombination entsprechend verhalten. Besonders das Verhalten gegenüber den schnelleren Fahrzeugen ist vom Prüfer zu beurteilen. Es sind die notwendigen Rückblickspiegel zu verwenden. Verkehrsräume:

- **Ortsgebiet**

Es sind nur solche Straßen im Ortsgebiet in die Prüfungsstrecke einzubeziehen, die üblicherweise mit Fahrzeugen dieser Klasse befahren werden.

- **Freilandstraßen**

Möglichst Straßen mit vielen Kurven, sodass erkannt wird, ob der Lenker die richtige Fahrlinie abschätzen kann. Es sind möglichst Einbiegemanöver in das untergeordnete Straßennetz durchzuführen (z.B. Feldweg, Forststraße).

Es soll die zulässige Geschwindigkeit des Prüfungsgespannes erreicht werden. Dabei ist auf das Verhalten gegenüber den schnellen Verkehrsteilnehmer zu achten.

Die Fahrzeit im Verkehr muss mindestens 15 Minuten betragen. Es sollen beide Verkehrsräume angefahren werden.

Das Fahren im Verkehr kann von einem begleiteten PKW aus verfolgt werden. Es steht dem Prüfer jedoch frei, die Prüfungsfahrt im/am Fahrzeug des Kandidaten abzunehmen, sofern hierfür ein entsprechender Platz zugelassen ist.

9. Prüfungsergebnis

9.1. Bewertung

9.1.1. Generelle Richtlinie

Der Fahrprüfer hat ein Gesamturteil über die Kenntnisse und Fahrfertigkeiten des Kandidaten auf Grund der einzelnen Bewertungen zu vergeben. Hier kann auf die Richtlinie 2006/ 126/EG, Anhang II, verwiesen werden: „Der Prüfer muss sich während der gesamten Fahrprüfung sicher fühlen“. Dem Kandidaten sind während der Fahrt keine Fehler vorzuhalten .

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

9.1.2. Bewertung der Fehler

Teil A:

Auf dem Prüfungsprotokoll werden neben dem ausgewählten Thema das Ergebnis in Form eines „√“ (richtige Antwort), „L“ (richtige Antwort erst nach Hilfestellung) oder „M“ (falsche Antwort) angemerkt. Themen die nicht bewertet wurden, wurden nicht überprüft. Jedes Thema ist gesamthaft zu bewerten. Bei der Bewertung ist zu beachten, dass der gesamte Teil A mit maximal einem schweren Fehler (bzw. dessen Äquivalent) bewertet wird.

Teil B:

Die einzelnen Übungen sind durch ein „√“ (Übung richtig durchgeführt), „L“ (Übung mit leichten Fehlern ausgeführt) oder „M“ (Übung falsch durchgeführt bzw. äußerst langsam durchgeführt bzw. Stangen, Hüte oder dergleichen bzw. fiktive Abgrenzungen berührt) zu bewerten; das Ergebnis ist entsprechend zu dokumentieren.

Im Falle, dass eine oder zwei Stangen, Hüte oder dergleichen bzw. fiktive Abgrenzungen überfahren werden, ist der Teil B mit „S“ („fiktive Kollision“) zu bewerten, die Fahrprüfung ist fortzusetzen.

Bei einer realen Kollision mit einem anderen Objekt oder einer Person ist die Prüfung abzubrechen.

Bei deutlicher Zeitüberschreitung des Teils B wird dieser abgebrochen und der Teil B mit „S“ bewertet.

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

Wenn bei der Durchführung der Übungen drei oder mehr Stangen, Hüte oder dergleichen bzw. fiktive Abgrenzungen überfahren werden, kann angenommen werden, dass sich der Kandidat im Verkehr nicht mit der erforderlichen Sicherheit bewegen wird. Dies gilt auch, wenn die Durchführung einer Übung abgelehnt wird, die Übungen nur in Begleitung absolviert werden oder wenn die Inbetriebnahme des Prüfungsfahrzeuges bzw. das Ankuppeln eines Anhängers nicht selbstständig durch den Kandidaten erfolgt.

In solchen Fällen ist die Prüfung negativ zu beenden.

Teil C:

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

Prüfungsergebnis

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

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

Beispiel: Wenn eine Kreuzung übersehen wird (3.27), ist die daraus resultierende fehlende Geschwindigkeitsanpassung (3.28) nicht als zusätzlicher Fehler zu werten. – Keine Doppelbewertung - Beim Punkt 3.20 ist eine zusätzliche Bewertung zu anderen Fehlern möglich, sofern die Behinderung oder Gefährdung nicht einen Erschwerungsgrund bei einer anderen Mängelkategorie darstellt.

Jede Handlung, die gem. § 4 Abs. 6 FSG eine **Nachschulung** zur Folge hat, führt jedenfalls zu einem **negativen Prüfungsergebnis**. Zum Beispiel:

- Nichtanhalten nach einem Verkehrsunfall - Fahrerflucht
- Fahren gegen die zulässige Fahrtrichtung (Einbahnstraße)
- Fahren entgegen der vorgesehenen Fahrtrichtung auf Autobahnen (Geisterfahrer)
- Überholen unter gefährlichen Umständen (Gefährdung, Behinderung, Geschwindigkeitsdifferenz zu gering, Wiedereinordnen nicht möglich, vor und auf einem unregulierten Schutzweg / einer Radfahrerüberfahrt)
- Nichtbeachten der Verkehrszeichen „Überholen verboten“, „Überholverbot für LKW“
- Verletzen des Vorrangs, durch den ein Vorrangberechtigter zu unvermitteltem Bremsen oder Ablenken seines Fahrzeuges genötigt wird
- Nichtbeachten des Armzeichens „Halt“
- Nichtbeachten des Rotlichtes oder des gemeinsam mit dem roten Licht leuchtenden Gelblichtes
- Geschwindigkeitsübertretungen von mehr als 20 km/h im Ortsgebiet und mehr als 40 km/h auf Freilandstraßen
- Missachten des Alkoholverbotes (max. 0,01%)

Ein **Abbruchgrund** liegt zusätzlich zum Punkt 9.3. vor, wenn ein **Vormerkdelikt** gem. § 30a Abs. 2 FSG begangen wird. Zum Beispiel:

- Missachten des Alkoholverbotes
- Gefährdung von Fußgängern am Schutzweg
- Nichtbeachten des Zeichens „Halt“, wobei Lenker anderer Fahrzeuge zu unvermitteltem Bremsen oder Ablenken genötigt werden
- Nichtbeachten des Rotlichtes, wobei Lenker anderer Fahrzeuge zu unvermitteltem Bremsen oder Ablenken genötigt werden
- Behinderung von Einsatzfahrzeugen, Fahrzeuge des Straßendienstes, der Straßenaufsicht oder des Pannendienstes durch Fahren am Pannestreifen
- Nichtbeachten von Lichtzeichen oder akustischen Signalen an Eisenbahnkreuzungen
- Umfahren von geschlossenen Schranken bei Eisenbahnkreuzungen
- Vorhersehbares Anhalten auf Eisenbahnkreuzungen
- Lenken eines Fahrzeuges, welches durch seinen technischen Zustand oder seine Beladung eine offensichtliche Gefährdung der Verkehrssicherheit darstellt
- Nichtbeachtung der Vorschriften über die Kindersicherheit
- Sicherheitsabstand unter 0,4 Sekunden

9.1.3. Ergebnis der Bewertung

Ein Kandidat besteht die Fahrprüfung nicht, wenn:

- sein Gesamtfehlerkalkül mehr als zwei schwere Fehler (unter Berücksichtigung des Umrechnungsschlüssels) beträgt; dabei reicht bereits ein Überhang von einem „leichten Fehler“ aus
- ein Nachschulungsdelikt (§ 4 Abs. 6 FSG) begangen wird
- ein Abbruch wegen schwerer Gefährdung (siehe 9.3.) erfolgt
- ein Vormerkdelikt (§ 30a Abs. 2 FSG) begangen wird.
- die zulässige Höchstgeschwindigkeit grundlos deutlich unterschritten wird; bzw. um mehr als 20 km/h überschritten wird (siehe 5.2.7.)

Umrechnungsschlüssel für Fehlerkategorien:

3 leichte Fehler stellen 1 mittleren Fehler dar

3 mittlere Fehler stellen 1 schweren Fehler dar

Hinweis: Auch die im Teil A bzw. B der Fahrprüfung festgestellten Mängel sind im Gesamtfehlerkalkül zu berücksichtigen.

9.2. Prüfungsergebnis

9.2.1. Feststellung des Prüfungsergebnisses

Das Ergebnis der praktischen Prüfung kann erst am Ende der Prüfung festgelegt werden. Die praktische Prüfung ist zu beenden, wenn der Kandidat alle vier Teile der Prüfung gemäß dem Prüfungsprotokoll absolviert hat oder wenn die Prüfung vorzeitig abgebrochen wurde. Der Prüfer gibt nach Beendigung der Prüfung entsprechend den Beurteilungskriterien ein Gesamturteil über das Fahrverhalten des Kandidaten ab.

9.2.2. Mitteilung des Prüfungsergebnisses

Der Fahrprüfer hat mit dem Kandidaten den Prüfungsablauf einschließlich wesentlicher Stärken und Schwächen zu besprechen, die Gründe für seine Entscheidung zu erläutern und sollte erst am Ende des Gesprächs das Ergebnis der Prüfung verkünden.

Bei einem negativen Prüfungsergebnis oder Abbruch der Prüfung ist ein Durchschlag des Prüfungsprotokolls zu überreichen. Falls es der Kandidat wünscht, kann auch bei einem positiven Ergebnis ein Durchschlag des Prüfungsprotokolls überreicht werden.

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

9.3. Vorzeitiger Abbruch der praktischen Prüfung

9.3.1. Generelle Richtlinie

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

- 1) Wenn der Kandidat durch seine Verhaltensweise (Verletzung von grundlegenden Verkehrsregeln) andere Verkehrsteilnehmer auf schwere Weise gefährdet hat, oder eine solche Situation nur durch das Eingreifen des neben dem Kandidaten Sitzenden verhindert werden konnte, insbesondere ist das der Fall, wenn ein Vormerkdelikt gemäß § 30a Abs. 2 FSG begangen wurde,
- 2) wenn sich die Gefährdung konkret ausgewirkt hat (Zusammenstoß),
- 3) wenn berechtigte Zweifel an der gesundheitlichen Eignung bestehen,
- 4) wenn der Kandidat es verlangt,
- 5) zusätzlich bei Prüfungen für die Klassen A1, A2 und A: Wenn der Kandidat im verkehrsfreien Raum stürzt oder so schwere Fahrfehler begeht, dass seine persönliche Sicherheit beim Fahren im Verkehr gefährdet erscheinen muss.

§ 6 Abs. 10 FSG-PV:

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

Prüfungsergebnis

Im Falle eines Prüfungsabbruchs gem. § 6 Abs. 10 kann der Kandidat bei der nächsten praktischen Prüfung verlangen, dass die positiv absolvierten Teile der vorangegangenen Prüfung angerechnet werden.

Keinesfalls darf die Prüfung vorzeitig beendet werden, nur weil der Kandidat bereits so viele Fahrfehler begangen hat, dass er die Prüfung nicht bestehen wird.

Der Fahrprüfer hat ein Gesamturteil über das Fahrverhalten des Kandidaten abzugeben

9.3.2. Abbruchgründe

9.3.2.1. Schwere Gefährdung

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

Dieser Abbruchgrund setzt ein derart krasses Fehlverhalten des Kandidaten voraus, dass eine schwere Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer entweder bereits verschuldet oder nur durch einen Fahrlehrereingriff verhindert werden konnte. Eine bloß abstrakte Gefährdung reicht nicht aus. Erforderlich ist entweder der Eintritt einer konkreten Gefährdung oder ein diese Situation gerade noch verhindernder Fahrlehrereingriff. Dieser Abbruchgrund tritt jedenfalls auch dann ein, wenn der Kandidat ein Delikt gem. § 30a Abs. 2 FSG (Vormerksdelikte) begeht.

Zum Beispiel:

- Missachten des Alkoholverbotes
- Gefährdung von Fußgängern am Schutzweg
- Nichtbeachten des Zeichen „Halt“, wobei Lenker anderer Fahrzeuge zu unvermitteltem Bremsen oder Ablenken genötigt werden
- Nichtbeachten des Rotlichtes, wobei Lenker anderer Fahrzeuge zu unvermitteltem Bremsen oder Ablenken genötigt werden
- Behinderung von Einsatzfahrzeugen, Fahrzeuge des Straßendienstes, der Straßenaufsicht oder des Pannendienstes durch Fahren am Pannestreifen
- Nichtbeachten von Lichtzeichen oder akustischen Signalen an Eisenbahnkreuzungen
- Umfahren von geschlossenen Schranken bei Eisenbahnkreuzungen
- Vorhersehbares Anhalten auf Eisenbahnkreuzungen
- Lenken eines Fahrzeuges, welches durch seinen technischen Zustand oder seine Beladung eine offensichtliche Gefährdung der Verkehrssicherheit darstellt
- Nichtbeachtung der Vorschriften über die Kindersicherheit
- Sicherheitsabstand unter 0,4 Sekunden

Ein Fahrlehrereingriff, der nicht unmittelbar zur Verhinderung einer Gefährdung dient, sondern lediglich auf mangelnde Fahrfertigkeiten des Kandidaten zurückzuführen ist, reicht nicht aus, um den vorzeitigen Abbruch der Prüfungsfahrt zu rechtfertigen. So stellt zwar beispielsweise das aus Gründen der Verkehrssicherheit notwendige Einschalten einer Beleuchtung, der Belüftungsanlage etc. durch den Fahrlehrer (auch im Wiederholungsfall) einen Fahrlehrereingriff dar, darf aber nicht zum vorzeitigen Abbruch der Prüfungsfahrt führen. Die Fahrprüfung kann aber auch dann abgebrochen werden, wenn sich die Gefährdung zwar noch nicht konkret ausgewirkt hat, der Kandidat aber ein Fahrverhalten erkennen lässt, das mit dem jederzeitigen Eintritt einer erheblichen Gefährdung (bei Weiterfahrt: Gefahr im Verzug) entweder anderer Verkehrsteilnehmer oder auch der im Prüfungsfahrzeug Mitfahrenden gerechnet werden muss.

9.3.2.2. Unfall

Unmittelbar nach einem Unfall während der Prüfungsfahrt ist festzustellen, ob der Unfall durch ein Fehlverhalten des Kandidaten mitverschuldet wurde, oder nicht. Wurde der Verkehrsunfall vom Kandidaten mitverschuldet, so ist die Prüfungsfahrt abzubrechen und negativ zu bewerten.

Der Kandidat muss jede wahrnehmbare Berührung einer Person, eines Tieres oder einer Sache durch das Prüfungsfahrzeug erkennen.

Erkennt der Kandidat eine verursachte Beschädigung nicht, ist die Prüfung vorzeitig abzubrechen und der/die Fahrlehrer/Begleitperson zu ersuchen, die erforderlichen Maßnahmen einzuleiten.

9.3.2.3. Gesundheitliche Zweifel

Ablehnung einer Prüfungsabnahme

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

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

Vorzeitiger Prüfungsabbruch

Bei begründetem Verdacht einer Beeinträchtigung z.B. durch Alkohol, Drogen, Medikamente etc. des Kandidaten ist die Prüfung vorzeitig abzubrechen und der Verdacht, sowie die negative Beurteilung auf dem Prüfungsprotokoll zu begründen.

9.3.2.4. Vorzeitiger Prüfungsabbruch auf Verlangen des Kandidaten

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

Verlangt der Kandidat während der Prüfung einen Abbruch, ist dieser Abbruch als negatives Ergebnis zu werten und auf dem Prüfungsprotokoll unter Angabe der Uhrzeit und des Abbruchgrundes einzutragen.

Ein Rücktritt des Kandidaten vor Beginn der Prüfung ist als Nichtantritt zu werten.

9.3.2.5. Fahrfehler im verkehrsfreien Raum im Rahmen der Klasse A1, A2 und A Vorzeitiger Prüfungsabbruch, wenn der Kandidat bei der praktischen Prüfung der Klasse A1, A2 und A im verkehrsfreien Raum stürzt oder so schwere Fahrfehler begeht, dass seine persönliche Sicherheit beim Fahren im Verkehr gefährdet erscheinen muss.

Bei einem Sturz oder so schweren Fahrfehlern des Kandidaten, der seine persönliche Sicherheit beim Fahren im Verkehr gefährdet erscheinen lässt, ist die Prüfung jedenfalls abzubrechen.

Siehe 8.1.2. Übungen im verkehrsfreien Raum.

9.3.2.6. Prüfung nicht zumutbar

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

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

Prüfungsergebnis

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

Der Fahrprüfer trägt den vorzeitigen Abbruch der Prüfung unter Angabe der Uhrzeit und des Abbruchgrundes im Prüfungsprotokoll ein. Weiters werden vom Fahrprüfer die bereits absolvierten Teile der Prüfung entsprechend bewertet und die Bewertung dem Kandidaten mitgeteilt.

In diesem Falle wäre dem Kandidaten sein Recht mitzuteilen, dass er bei der folgenden praktischen Prüfung jene Teile der praktischen Prüfung, die er bereits bestanden hat, nicht mehr absolvieren muss. Dies hat er vor Beginn der nächsten Prüfung dem Fahrprüfer mitzuteilen und mit dem Prüfungsprotokoll der abgebrochenen Prüfung zu belegen.