

## Klasse \_E

### Teil A: Überprüfung am Fahrzeug

Es ist auf die Eigenart des Prüfungsfahrzeuges einzugehen.

Auf andere Fahrzeugtypen kann rückgeschlossen werden

#### Vorschriften

##### Längen/Gewichte (Motorleistung)

- Anhand der Zulassungsscheine überprüfen, ob die Kombination zulässig ist
- Prüfen anhand der Aufschriften am Fahrzeug, ob die Kombination zulässig ist
- Prüfen der Länge der Kombination

#### Bremsanlage

##### Vorratsbehälter

- Zeigen der Vorratsbehälter
- Beschädigungen (C1/CE, D1/DE)
- Entwässern der Behälter (C1/CE, D1/DE)

##### Füllzeit (C1/CE, D1/DE)

- Kontrollieren des Luftdruckes

##### Dichtheit

- Nach Herstellen der Druckluftverbindung, beobachten des Manometers
- Dichtheitsprüfung aller Teile der Bremsanlage
- Dichtheit bei hydraulischer Bremsanlage

##### Abnutzung der Bremsbeläge

- Kontrollieren mittels Schauloch
- Anzeige am Armaturenbrett
- Kontrolle der Auflaufeinrichtung

##### ABS

- ABS-Kabel anschließen
- Kontrollleuchte am Armaturenbrett

##### Bremsprobe

- Funktion der Bremsleuchten überprüfen
- Rollbremsprobe
- Fahrbremsprobe

##### Feststellbremse

- Prüfung der Wirksamkeit

#### Außenkontrollen

##### Überprüfen der Beleuchtung

- Kontrolle auf Zustand (sauber, keine Beschädigungen)
- Funktionskontrolle (einschalten, Rundgangkontrolle)

##### Rahmen und Unterfahrschutz

- Kontrolle der Befestigung
- Kontrolle auf Beschädigungen
- Kontrolle Deichsel und Zugöse

##### Räder / Reifen

- Profil
- Luftdruck
- Radwechsel erklären

##### Federung

- Kontrolle auf Blattbruch
- Befestigung
- Luftfedern: Schäden am Balg

# Anhang \_E

## **Aufbau, Planen, Ladung**

- Planenbefestigung
- Zustand bzw. Risse in der Plane
- Kontrolle aller Verriegelungen der Bordwände
- Sonstige Verschlüsse (z.B. Türverschlüsse, wenn vorhanden)
- Durchrostungen am Aufbau
- Sicherung der Ladung
- Schrauben Drehkranz (wenn vorhanden)

## **Kennzeichnung**

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

## **Anhänger an-, abschließen**

### **Fahrzeuge vorbereiten**

- Öffnen der Anhängerkupplung
- Einstellen der Deichsel
- Bei Anhängern mit Drehkranzlenkung muss die Deichsel frei beweglich sein (Löseventil an der Vorderachse offen bei Druckluftbremse).
- Kontrolle der Absicherung des Anhängers (Feststellbremse, Unterlegkeile)

### **An-, Abkuppeln**

- Zugfahrzeug und Anhänger stehen nebeneinander (das heißt nicht in einer Linie), um eine Fahrzeugbreite versetzt
- Das Zugfahrzeug ist unter Berücksichtigung der Straßenverkehrssicherheit rückwärts an den Anhänger heranzufahren
- Der Kandidat darf höchstens 2 mal aussteigen und die Richtung und Entfernung kontrollieren
- Überprüfen ob die Kupplung voll eingerastet ist
- Abreißsicherung überprüfen

### **Druckluftverbindung**

- Gummidichtungen auf Sauberkeit und Zustand prüfen
- Leitungen anschließen

### **Elektrische Verbindung / Einschalten aller Lichtstufen**

- Alle elektrischen Verbindungen herstellen (ABS beachten)
- Funktionskontrolle der gesamten Beleuchtung und der Signaleinrichtungen

### **Löseventil**

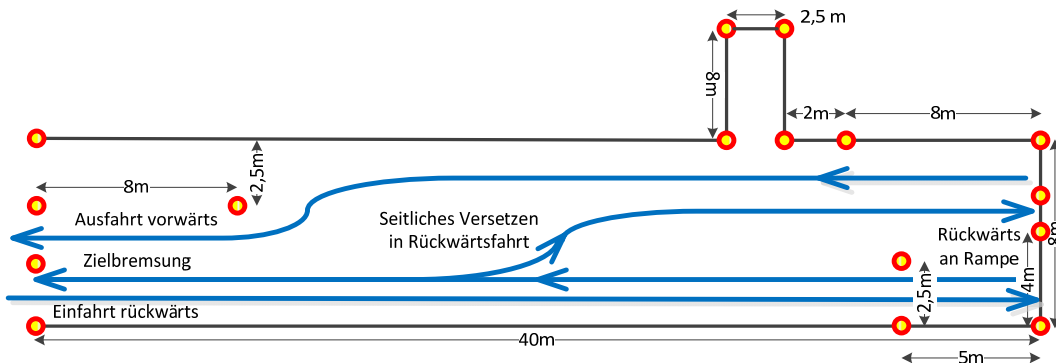
- Nach Herstellung aller Druckluftverbindungen kontrollieren, ob die Radbremszylinder ansprechen (Anhänger mit Druckluftbremse)

### **Feststellbremse / Unterlegkeile**

- Feststellbremse lösen
- Achten, dass Feststellbremse vollständig gelöst ist
- Unterlegkeile entfernen

## Teil B: Übungen im verkehrsfreien Raum

Die Übungen im verkehrsfreien Raum bestehen aus 4 Einzelübungen, die alle in beliebiger Reihenfolge nach Vorgabe des Prüfers durchzuführen sind.



### 1. Rückwärts durch Tor

- Das hintere Ende des Zuges befindet sich mindestens 20 Meter vor der Rampe (Übung 2)
- Das Tor befindet sich mindestens 5 Meter vor der Rampe
- Die Breite des Tores beträgt maximal 4 Meter
- Es soll möglichst mittig durch das Tor gefahren werden

#### Beurteilen:

- Das Tor darf nicht berührt werden

### 2. Rückwärts an Rampe

- Die Rampe ist durch mindestens 2 Stangen mit gut sichtbaren Bändern zu markieren, sofern nicht andere Einrichtungen (Rampe, Zaun, Gitter etc.) vorhanden sind.
- Die „Rampe“ muss über die Rückblickspiegel deutlich zu erkennen sein.
- Es ist durch das Tor (Übung 1) an die Rampe heranzufahren
- Es ist möglichst nahe an die Rampe heranzufahren

#### Beurteilen:

- Es darf auch über das geöffnete Seitenfenster oder eine geöffnete Türe direkt zurückgeschaut werden
- Der Kandidat darf ein mal aussteigen und die Entfernung zur Rampe kontrollieren
- Die Rampe darf nicht überragt werden
- Abstand zur Rampe deutlich weniger als 1 Meter

### 3. Seitliches Versetzen in Rückwärtsfahrt

- Die Übung kann nach rechts oder nach links durchgeführt werden
- Der Prüfer kann die Seite des seitlichen Versetzens anordnen; gibt er keine Seite an, so kann der Kandidat die Seite frei wählen
- In Ausgangsstellung steht der Zug annähernd parallel zur Seitenlinie (nicht nachmessen)
- Der Anhänger ist im Rückwärtsfahren mindestens 1,5 Meter seitlich zu versetzen
- Der Anhänger steht beim Ende der Übung wieder annähernd parallel zur Seitenlinie

#### Beurteilen:

- Der Anhänger ist möglichst parallel versetzt worden
- Die Versetzung beträgt mindestens 1,5 Meter
- Der Abstand zu den Seitenlinien ist nicht zu bewerten
- Die Stellung des Zugfahrzeuges am Ende der Übung ist nicht zu bewerten

## Anhang \_E

### 4. Zielbremsung

- Beschleunigen auf mindestens 15 bis 20 km/h (mindestens ein Schaltvorgang)
- Dosiertes Abbremsen zu einem definierten Ziel (Stangen, Markierung etc.)

#### Beurteilen:

- Degressives Bremsen
- Halten knapp vor dem Ziel

### Teil C: Fahren im Verkehr

#### Im Prüfungsprotokoll einzutragen:

**Der Mängelkatalog der jeweiligen Klasse des Zugfahrzeuges kann übernommen werden.**

Bei der Beurteilung der Mängel sind dabei die Abmessungen des Fahrzeuges, das Gewicht, die Beschleunigung, usw., vom Fahrprüfer zu berücksichtigen. Vor allem ist auf die Unterschiede beim Anlegen der Fahrlinie bei einer Fahrt mit einem Anhänger gegenüber einer Fahrt ohne Anhänger zu achten. Es ist daher bei der Prüfung zu bewerten, ob der Kandidat eine unterschiedliche Fahrweise bei einer Fahrt mit dem Anhänger zeigt.

- **Es ist auf den Kontrollblick auf den Anhänger zu achten.**

**Beim Fahren im Verkehr wird nicht nur der Umgang mit dem Anhänger, sondern auch allgemein die Bedienung des Zugfahrzeuges und die Einhaltung der Verkehrsvorschriften beurteilt. Die Regeln dazu finden Sie ab hier.**

## Teil C: Fahren im Verkehr

### Inhalte der Prüfung (5.1.), (8.2.3.)

- Wegfahren: Einordnen in den Fließverkehr
- Fahren auf geraden Straßen: Auch Befahren von Engstellen
- Fahren in Kurven: Enge, kurvenreiche Straßen
- Befahren von Kreuzungen: Überqueren, Abbiegen, mit und ohne Bodenmarkierungen
- Richtungsänderungen, Fahrstreifenwechsel: Mehrmaliges Abbiegen in beide Richtungen, mehrere Fahrstreifenwechsel, auch bei höherer Geschwindigkeit
- Autobahn / Autostraße: Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erlaubt, möglichst die erlaubte Höchstgeschwindigkeit gefahren werden, sofern Verkehr und Witterung es zulassen, mit Beschleunigungs- und Verzögerungsstreifen
- Überholen: Zweites Fahrschulfahrzeug, Fuhrwerk oder Radfahrer; Überholtwerden
- Befahren von besonderen Straßenstellen: Eisenbahnkreuzungen, Straßen mit Straßenbahn, Kreisverkehr, längere Steigungen und Gefälle
- Dritte Bremse einsetzen

### Prüfstrecke (5.1.9.)

Es sollen mindestens 3 der 4 Verkehrsräume befahren werden:

- **Industriegebiete:** Starker LKW-Anteil, LKW Ein- und Ausfahrten
- **Ortsgebiet:** 50 km/h, starker Verkehr, Kreuzungen, Verkehrslichtsignale
- **Freilandstraßen:** Über 50 km/h, Landesstraßen, kurvenreich
- **Autobahnen, Autostraßen, Schnellstraßen:** Geschwindigkeit mindestens 80 km/h, möglichst mit Beschleunigungs- und Verzögerungsspur

### Beurteilungskriterien (5.2.)

- Defensives und partnerbewusstes Fahren:
- Unter Beachtung der Straßen- und Witterungsverhältnisse
- Unter Beachtung und Einbeziehung der Handlungen anderer Straßenbenutzer
- Unter Beachtung der schwächeren Verkehrsteilnehmer
- Unter Beachtung des Grundsatzes eines vorausschauenden Fahrens
- Sichere Handhabung des Fahrzeuges: Beurteilung über die richtige Benützung und Bedienung aller für die Verkehrs- und Betriebssicherheit notwendigen Einrichtungen des Fahrzeuges
- Verkehrsbeobachtung: Richtige Blicktechnik, 3-S-Blick, Verwendung der Außenspiegel
- Vorrang: Erkennen der Vorrangverhältnisse und richtiges Verhalten,
- Wahl der Fahrlinie und des Fahrstreifens: Richtige Blicktechnik, richtige Wahl des Fahrstreifens, sicherer Fahrstreifenwechsel, Abstand vom Fahrbahnrand
- Eingehaltene Sicherheitsabstände: Hintereinanderfahren (anzählen der Sekunden zulässig), Seitenabstand beim Überholen (mindestens 1m, 1,5m bei Einspurigen, 0,5m bei Schienenfahrzeugen, in der Haltestelle mindestens 1m), Abstand vom Fahrbahnrand
- Wahl der Fahrgeschwindigkeit: Geschwindigkeit den Witterungs- und Straßenverhältnissen anpassen, erlaubte Höchstgeschwindigkeit nicht überschreiten unter Beachtung der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs
- Verkehrszeichen, Lichtsignale, Bodenmarkierungen: Verkehrszeichen erkennen und Verhalten darauf einstellen; Verkehrslichtsignal erkennen und Abschätzen, ob in Kreuzung eingefahren wird; erkennen und richtiges Verhalten bei Bodenmarkierungen
- Fahrtrichtungsanzeiger, Warneinrichtungen: Richtiges Entscheiden über Blinker setzen, Reißverschlussystem, falls erforderlich Warnzeichen abgeben
- Bremsen, anhalten: Degressiv bremsen
- Umweltfreundliches und sparsames Fahren: Richtiger Gangwechsel, Berücksichtigung der Motordrehzahl, Beschleunigung und Verzögerung, dritte Bremse richtig einsetzen

# Anhang C1/C

## Im Prüfungsprotokoll einzutragen:

### Ebene, Steigung, Gefälle

#### (C 3.01.) Anfahrtsicherheit

Der Kandidat muss durch rasches Finden des Haltepunktes des Kupplungspedals ruckfrei mit dosiertem Gas anfahren.

Er darf dabei die Kupplung nicht unnötig lange schleifen lassen. Bergauf darf das Fahrzeug kaum merkbar zurückrollen.

Das Anfahren mit Handbremse kann vom Prüfer angeordnet werden.

Mögliche Fehler:

- Motor abwürgen (**L**)  
Wiederholt (**M**)  
Ständig (**S**)
- Falsche Kupplungsbetätigung (**L**)  
Wiederholt (**M**)  
Ständig (**S**)
- Wegfahren mit versehentlich angezogener Feststellbremse:  
Selbst bemerkt und korrigiert (**0**)  
Weiterfahrt ohne Bemerken (**M**), (**S**)
- Anfahren in einer Steigung:  
Kaum merkbar zurückrollen (**0**)  
Zurückrollen bis ca. 30cm (**L**)  
Zurückrollen mehr als ca. 30cm (**M**)  
Wiederholt mehr als 30cm (**S**)  
Unkontrolliertes Zurückrollen (**S**)

#### (C 3.02.) Gangwahl

Exakte Führung des Schalthebels. Handstellung beachten!

Selbstständige Wahl des zweckmäßigsten Ganges.

Erkennen der Schaltzeitpunkte entsprechend der Situation.

Mögliche Fehler:

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

## (C 3.03.) Nebenhandlungen

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

Mögliche Fehler:

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

## (C 3.04.) Abstellen und Sichern

Durchführen aller Handlungen zum sicheren Abstellen und Verlassen des Fahrzeuges.

Mögliche Fehler:

- Kein Anzeigen oder zu spätes Anzeigen beim Ein- oder Ausfahren in die oder aus der Parkposition (M)
- Nicht geeignete Parkposition (nicht verkehrsgerecht, Ausstieg nicht möglich) (M)  
unkontrolliertes An- oder Überfahren des Randsteins (S)
- Motor durch Auslassen der Kupplung bei eingelegtem Gang abstellen (L)
- Fahrzeug nicht korrekt absichern (Gang, Feststellbremse) (M)
- Aussteigen ohne Blick nach hinten  
ohne möglichen Folgeverkehr (z.B. Schrägparkplatz) (L)  
bei möglichem Folgeverkehr (z.B. Längsparkplatz) (S)
- Bei längerem Anhalten (Bahnübergang, Baustelle, usw.)  
Erfordernis zum Abstellen nicht erkannt (L)
- In Steigung/Gefälle keine zusätzliche Absicherung gegen Wegrollen (z.B. Keile usw.) (L)

Zu E:

- Keine Prüfung der Kontrollstellung (M)

## Spurgestaltung (Gerade, Kurve)

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

## (C 3.05.) Wahl des Fahrstreifens (Spurstreifen) - \*Mehrfachwertung möglich\*

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

Mögliche Fehler:

- Falschen Fahrstreifen gewählt  
(z.B. Rechtsfahrordnung, Bodenmarkierungen, ...) (M), (S)
- Befahren verbotener Fahrstreifen (z.B. Busspur) (M), (S)
- Spätes Erkennen eines unbenützbaren Fahrstreifens  
(Beginn eines Parkstreifens, Bauarbeiten, etc.) (L)  
dabei bis zum Hindernis gefahren (M)

## Anhang C1/C

### (C 3.06.) Spur innerhalb des Fahrstreifens (Spurstreifen)

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

Mögliche Fehler:

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

### (C 3.07.) Spursicherheit, Blickverhalten

Bei Geradeausfahrt soll der Blick überwiegend in eine Entfernung, die ungefähr 10-20 Sekunden Fahrzeit entspricht, gerichtet sein.

Beim Kurvenfahren muss durch die richtige Blicktechnik eine „runde“, der Kurvenkrümmung angepasste Fahrlinie ermöglicht werden.

Mögliche Fehler:

Geradeausfahrt:

- Tunnelblick, Blick zu weit nach vorne / zu kurz, über längere Zeit (S)  
Anvisieren bzw. Orientierung am Gegenverkehr oder am Überholten,  
„mit Blick hängen bleiben“ (S)
- Spurabweichung beim Blinken, Schalten, Schulterblick etc. (L)  
bei Wiederholung (M)  
bei erheblicher Spurabweichung (S)
- Keine gerade Fahrlinie (Pendeln):  
Gering (L)  
Stark (M)  
Ständig (S)
- Blick auf Schalthebel (L), (M)  
Bei Wiederholung (M), (S)

Zusätzlich bei Kurvenfahrt:

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

### (C 3.08.) Lenkradführung

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

Mögliche Fehler:

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



## Tempogestaltung

Der Kandidat muss sein Tempo den Straßen-, Witterungs-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen anpassen.

Er hat erforderlichenfalls die Geschwindigkeit rechtzeitig zu verringern.

Weiters hat er die Eigenschaften seines Fahrzeuges und der Ladung zu berücksichtigen.

### (C 3.09.) Zu langsam (behindernd)

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

Mögliche Fehler:

- Zu geringes Tempo selbst bemerkt und korrigiert (**0**)
- Deutlich langsamer als „angepasste Geschwindigkeit“ (**M**)  
Wiederholt (**S**)
- Zögernde Beschleunigung (**L**)  
Daraus resultierende Behinderung (**M**)
- Bei idealen Bedingungen überwiegend  
im Ortsgebiet < 40 km/h (**S - Nicht bestanden**)  
Freilandstraße < 60 km/h (**S - Nicht bestanden**)  
Autobahn < 70 km/h (**S - Nicht bestanden**)
- Zu \_F:
- Mindestens drei Viertel der Bauartgeschwindigkeit der Zugmaschine bzw  
der zulässigen Geschwindigkeit des Gespanns (**S - Nicht bestanden**)

### (C 3.10.) Zu schnell (für die Situation)

Der Kandidat muss sein Tempo den Straßen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen anpassen. Weiters hat er die Eigenschaften seines Fahrzeuges sein eigenes Können und seine Verfassung zu berücksichtigen.

Mögliche Fehler:

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

### (C 3.11.) Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit - \*Mehrfachwertung möglich\*

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

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

# Anhang C1/C

## (C 3.12.) Sicherheitsabstände

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

Mögliche Fehler:

- Zu geringer Abstand, sofort selbst korrigiert (**0**)  
Zu geringer Abstand (**M**)  
Ständig oder deutlich zu geringer Abstand (**S**)
- Bei Kolonnenfahrt grundlos zu großer Abstand (**L**)  
Wiederholt oder über längere Zeit (**M**)

## Fahrstreifenwechsel

Sicheres Umspuren beim Fahrstreifenwechsel. Fahrstreifenwechsel können auch vom Prüfer angeordnet werden.

Unter diesen Punkt fällt **nicht** der Fahrstreifenwechsel beim Vorbeifahren bzw. Überholen oder beim Ein- und Ausfahren (Autobahn).

## (C 3.13.) Verkehrsbeurteilung, Kontaktaufnahme

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

Mögliche Fehler:

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

## (C 3.14.) Beachten der Bodenmarkierungen

Der Kandidat muss beim Fahrstreifenwechsel die vorhandenen Bodenmarkierungen beachten.

Das Überfahren von Bodenmarkierungen ist zulässig, wenn es für die Aufrechterhaltung der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs erforderlich ist.

Mögliche Fehler:

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

## (C 3.15.) Rechtzeitige Anzeige

Der Kandidat muss den Fahrstreifenwechsel so rechtzeitig anzeigen, dass sich andere Verkehrsteilnehmer auf dieses Fahrmanöver ohne Gefährdung einstellen können.

Mögliche Fehler:

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

## (C 3.16.) Richtige Ausführung

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

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

## Sonstiges Verhalten

### (C 3.17.) Beachten der Verkehrsvorschriften - \*Mehrfachwertung möglich\*

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

Mögliche Fehler:

- Verkehrszeichen:  
Hinweiszeichen/Wegweiser nicht beachtet (L)  
Gefahrenzeichen nicht beachtet (M)  
Vorschriftszeichen nicht beachtet (S)
- Nichtbilden der Rettungsgasse bei Staubildung (M)
- Umkehren, Rückwärtsfahren, Zufahren:  
Verbote nicht beachtet (M), (S)
- Steigert seine Geschwindigkeit beim Überholtwerden (M)  
Steigert wesentlich seine Geschwindigkeit beim Überholtwerden (S)

### (C 3.18.) Verhalten bei besonderen Partnern - \*Mehrfachwertung möglich\*

Mögliche Fehler:

- Verhalten gegenüber Einsatzfahrzeugen (Nichterkennen, Platz machen) (S)
- Vorbeifahren am Linienbus in Haltestelle  
Geschwindigkeit, Abstand, Blicktechnik, Vorfahrt) (M), (S)
- Nicht Beachten des Vorbeifahrverbotes an Schulbussen (S)
- Nicht angepasstes Verhalten bei Personen, die aus dem Vertrauensgrundsatz ausgenommen sind  
(Geschwindigkeit, Abstand) (S)
- Verhalten gegenüber Straßenbahn (Abstand, Geschwindigkeit) (S)
- Nicht angepasstes Verhalten beim Vorbeifahren an Haltestellen  
(Geschwindigkeit, Abstand) (M), (S)

### (C 3.19.) Voraussehen der Gefahr

Hier ist insbesondere auf das Erkennen von **verborgenen** Gefahren zu achten (z.B. Ladegut auf der Straße, offene Fahrzeurtüren bei stehenden Fahrzeugen, Staubildung etc.). Ebenso ist auf das Verhalten bei seitlicher Sichtbehinderung durch parkende KFZ oder Büsche zu achten.

Mögliche Fehler:

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

### (C 3.20.) Behinderung, Gefährdung - \*Mehrfachwertung möglich\*

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

Mögliche Fehler:

- Kein Bremsen des anderen Verkehrsteilnehmers erforderlich (nur Gas wegnehmen) (0)
- Bremsen erforderlich (L), (M)
- Vollbremsung oder ruckartiges Ausweichen des Partners erforderlich (S)
- Behindern von Bussen bei dem Verlassen der Haltestelle (S)
- Unerlaubtes Einordnen vor Schienenfahrzeugen (S)

# Anhang C1/C

## Vorbeifahren, Überholen

Der Kandidat muss beurteilen, ob ein Vorbeifahren bzw. Überholen erforderlich, erlaubt und möglich ist. Diese Vorgänge müssen rasch, sicher und ohne Behinderung von anderen Verkehrsteilnehmern durchgeführt werden.

### (C 3.21.) Verkehrsbeurteilung, Kontaktaufnahme, Blicktechnik

Der Kandidat beurteilt, ob ein Vorbeifahren bzw. Überholen aufgrund der Verkehrsverhältnisse möglich ist und in welcher Form die Kontaktaufnahme zu erfolgen hat.

Mögliche Fehler:

- Führt hinter langsamen Verkehrsteilnehmern nach, obwohl ein Überholen leicht möglich wäre (Fahrrad, Traktor) **(M)**  
Wiederholt oder über längere Strecke **(S)**
- Keine ausreichende Kontaktaufnahme, obwohl erforderlich **(M)**
- Kein vollständiger 3-S-Blick **(M)**  
Wiederholt **(S)**
- Fehlendes Blickverhalten **(S)**
- Übersehen eines anderen Fahrzeuges **(S)**

### (C 3.22.) Überholsicht, Behinderung

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

Mögliche Fehler:

- Setzt an (Umspuren), obwohl die Verkehrslage, die Straßen- oder Sichtverhältnisse ein Vorbeifahren bzw. Überholen nicht erlauben **(S)**

### (C 3.23.) Rechtzeitige Anzeige

Der Kandidat muss den Vorbeifahr- bzw. Überholvorgang so rechtzeitig anzeigen, dass sich andere Verkehrsteilnehmer auf dieses Fahrmanöver ohne Gefährdung einstellen können.

Mögliche Fehler:

- Zu frühe Anzeige **(L)**  
Wiederholt **(M)**  
Bei „Verwirrung“ anderer Verkehrsteilnehmer **(S)**
- Kein Anzeigen oder zu spätes Anzeigen **(M)**  
Wiederholt **(S)**
- Nicht koordiniert mit 3-S-Blick **(M)**  
Wiederholt **(S)**
- Blinker wird nach Fahrmanöver nicht ausgeschaltet **(L), (M)**  
bei möglicher Irreführung anderer Verkehrspartner **(S)**

### (C 3.24.) Beschleunigen

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

Mögliche Fehler:

- Zu wenig Gas geben **(M)**
- Kein Zurückschalten, obwohl Drehzahl zu niedrig **(M)**
- Überholen mit zu geringem Geschwindigkeitsunterschied **(S)**

## (C 3.25.) Seitenabstand

Von Einspurigen bzw. Personen ist abhängig von Geschwindigkeit und gefahrenerhöhenden Umständen mindestens 1,5m, von mehrspurigen Fahrzeugen und unbeweglichen Objekten mindestens 1m Seitenabstand, einzuhalten. Bei Schienenfahrzeugen genügt ein Seitenabstand von mindestens 0,5m. Diese Abstandsrichtwerte können bei ausreichender Geschwindigkeitsreduktion auch unterschritten werden, ohne dass dies als Mängel gewertet werden muss.

Mögliche Fehler:

- Abstand geringfügig unterschritten (**M**)
- Abstand deutlich unterschritten (**S**)
- Nicht angepasstes Verhalten bei Personen (Geschwindigkeit, Abstand) (**S**)

## (C 3.26.) Wiedereinordnen

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

Mögliche Fehler:

- Zu knapp, zu geringer Sicherheitsabstand (**M**)
- Zu knapp, Bremsen des Überholten erforderlich (**S**)
- Zu lange auf linker Spur fahren (**M**)
- Kein Kontroll-Blick (**M**)  
bei gefahrenerhöhenden Situationen  
(z.B. zwei Fahrstreifen rechts, im Bereich von Autobahnauffahrten etc.) (**S**)
- Verringert grundlos die Geschwindigkeit und behindert das überholte Fahrzeug (**M**), (**S**)
- 

## Befahren von Querstellen

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

## (C 3.27.) Verkehrsbeurteilung - \*Mehrfachwertung möglich\*

Wichtig ist das rechtzeitige Erkennen der Vorrangsituation, von Schutzwegen und Radfahrerüberfahrten.

Mögliche Fehler:

- Nicht Erkennen einer Kreuzung bzw. Querstelle (**S**)
- Vorrangverzicht bei unübersichtlichen Stellen (**L**)  
Vorrangsituation falsch beurteilen (unbegründeter Vorrangverzicht) (**M**)
- Verstoß gegen Vorschriften bei Eisenbahnkreuzung (**S**)

## (C 3.28.) Richtiges Annähern

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

Mögliche Fehler:

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

## Anhang C1/C

### (C 3.29.) „Wartepflichterfüllung“

Hat der Kandidat bei einer Querstelle Wartepflicht, muss er dies durch sein Verhalten anderen Verkehrsteilnehmern rechtzeitig anzeigen.

Mögliche Fehler:

- Falsche Einschätzung der Wartepflichtsituation:  
Kein Bremsen des anderen Verkehrsteilnehmers erforderlich (nur Gas wegnehmen) (0)  
Bremsen anderer Verkehrsteilnehmer erforderlich (L), (M)  
Unvermitteltes starkes Bremsen oder Auslenken anderer Verkehrsteilnehmer erforderlich (S)
- Kein eindeutiges Verhalten für Querverkehr erkennbar  
(z.B. langsames Weiterrollen, abruptes Bremsen nach Entscheidung zum Anfahren etc.) (M), (S)

### (C 3.30.) Stop, Arm- und Lichtzeichen (Anhalten) - \*Mehrfachwertung möglich\*

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

Mögliche Fehler:

- STOP-Tafel:  
Kandidat hält nicht, zu spät oder deutlich zu früh an (S)  
Kandidat hält an ungeeigneter Stelle an (M)  
Tastet sich langsam vor (0)
- Nichtbeachten eines Armzeichens (S)
- Lichtzeichen:  
Ungerechtfertigtes Anhalten bei Grün (S)  
Falsches Anhalten bei Grün-Blinken (M)  
Halt nach der Haltelinie (M)  
Einfahren bei Gelb (M), (S)  
Einfahren bei Rot (S)  
Nach dem Anhalten nicht rechtzeitig fahrbereit machen (L)  
Kein Anfahren bei Grün (M)

### (C 3.31.) Fußgänger, Radfahrer - \*Mehrfachwertung möglich\*

Fußgängern oder Radfahrern ist das Überqueren des Schutzweges oder der Radfahrerüberfahrt zu ermöglichen, wenn sie die Absicht haben, die Fahrbahn zu überqueren.

Beim Einbiegen ist Fußgängern, die die Fahrbahn bereits betreten haben, auch ohne Schutzweg die Querung zu ermöglichen.

Mögliche Fehler:

- Ungenügende Sicherheitsblicke (S)
- Der Fußgänger bzw. Radfahrer wird an der Querung behindert (S)
- Grundloses Anhalten bei Schutzweg oder Radfahrerüberfahrt (L)

### (C 3.32.) Blicktechnik

Zu beachten sind der richtige Pendelblick und ein Sicherheitsblick.

Mögliche Fehler:

- Fehlende oder nicht rechtzeitiger Blicke auf Querkommende:  
Im Zug einer Vorrangstraße (L)  
Ohne Vorrangstraße, einmalig (M)  
Ohne Vorrangstraße, ständig (S)
- Spuränderung beim Queren (falsche Blicktechnik):  
Einmalig (L)  
Bei Wiederholung (M)  
Ständig (S)
- Übersehen anderer Verkehrsteilnehmer (S)

### (C 3.33.) Rasches Verlassen

Ist das Weiterfahren möglich, hat der Kandidat ohne zu zögern die Querstelle zu verlassen.

Wichtig für ein zügiges Weiterfahren ist die Wahl des richtigen Ganges.

Mögliche Fehler:

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

### Einbiegen

Rechtzeitig Fahrtrichtungsänderung anzeigen und Geschwindigkeit anpassen, richtig einordnen, nach rechts in engem Bogen, nach links tangential in weitem Bogen.#

Beachten der anderen Verkehrsteilnehmer, insbesondere Fußgänger und Radfahrer.

Bei der Beurteilung sind die Abmessungen des Fahrzeuges zu berücksichtigen!

Großzügigere Seitenabstände sind zu geringem Seitenabstand vorzuziehen.

### (C 3.34.) Rechtzeitige Anzeige, Tempoanpassung

Der Kandidat hat das Einbiegen so rechtzeitig anzuzeigen, dass sich andere Verkehrsteilnehmer darauf einstellen können.

Mögliche Fehler:

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

### (C 3.35.) Einordnen

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

Mögliche Fehler:

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

## Anhang C1/C

### (C 3.36.) Blickverhalten

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

Mögliche Fehler:

- Keine vollständiger Blickkontrolle (**M**)  
Wiederholt (**S**)
- Fehlendes Blickverhalten (**S**)
- Übersehen eines anderen Fahrzeuges (**S**)
- Kein Kontrollblick auf Fußgänger/Radfahrer (**S**)
- ein Kontrollblick auf von hinten kommende Straßenbahn (**S**)
- Kein Kontrollblick auf ausscherendes Heck (**S**)

**Zu \_E:**

- Kein Kontrollblick auf Anhänger (**S**)

### (C 3.37.) Fahrspur beim Einbiegen

Nach rechts ist in engem Bogen, nach links in weitem Bogen (tangential) unter Rücksichtnahme auf die verkehrssituationsbezogen angemessene Wahl des Bogens (offen, halboffen, geschlossen) einzubiegen.

Bei der Beurteilung sind die Abmessungen des Fahrzeuges zu berücksichtigen!

Mögliche Fehler:

- Rechts einbiegen in zu großem Bogen (**L**), (**M**)  
Bei Wiederholung (**M**), (**S**)
- Rechts einbiegen in zu engem Bogen (**L**), (**M**)  
Bei Wiederholung (**M**), (**S**)  
Überfahren der Fahrbahnbegrenzung (**S**)
- Links einbiegen nach dem Mittelpunkt (**L**), (**M**)  
Bei Wiederholung (**M**), (**S**)
- Links einbiegen in zu engem Bogen (**L**), (**M**)  
Bei Wiederholung (**M**), (**S**)
- Unkontrollierter Fahrstreifenwechsel beim Einbiegen bei mehreren Fahrstreifen zum Einbiegen (**S**)



## Hohes Tempo (Autobahn, Freiland)

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

### (C 3.38.) Einfahren

Beim Einfahren hat der Kandidat am Beschleunigungsstreifen zügig zu beschleunigen, mit Hilfe eine frühzeitigen bzw. rechtzeitigen Blickes eine Lücke im fließenden Verkehr zu suchen, die Geschwindigkeit dem fließenden Verkehr anzupassen und andere Verkehrsteilnehmer beim Einordnen nicht zu behindern.

Mögliche Fehler:

- **Keine vollständige Blickkontrolle (M)**  
Wiederholt (S)
- Fehlendes Blickverhalten (S)
- Kein Anzeigen oder zu spätes Anzeigen (M)  
Wiederholt (S)
- Anzeige nicht koordiniert mit Blickkontrolle (M)  
Wiederholt (S)
- Einordnen ohne Beachtung des Nachfolgeverkehrs (S)
- Keine Geschwindigkeitsanpassung am Beschleunigungsstreifen (M), (S)
- Verringern der Geschwindigkeit oder  
Anhalten am Ende des Beschleunigungsstreifens (S)
- Fahrt am Pannestreifen weiter, obwohl ein Einfahren möglich ist (S)

### (C 3.39.) Ausfahren

Wenn es die Länge des Verzögerungsstreifens zulässt, darf der Kandidat die Geschwindigkeit erst am Verzögerungsstreifen verringern.

Mögliche Fehler:

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