

Klassen A1, A2 und A

Teil A Überprüfung am Fahrzeug

Reifen/Räder

Profiltiefe

- Profiltiefe beurteilen - Indikator meist nur auf 1mm (!)
- Blickkontrolle auf mögliche Reifenschäden

Reifenbezeichnung

- Kontrolle der Zulässigkeit der Reifen (Vergleiche mit Genehmigungsdokument, Betriebsanleitung, Zulassungsbescheinigung Teil 1)
- Laufrichtung
- Leichtmetallfelgen: Sichtkontrolle
- Speichenräder: Sichtkontrolle

Räder

- Wuchtgewichte zeigen, wenn vorhanden
- Folge von verlorenem Wuchtgewicht erklären

Reifendruck

- Zeigen des Sollwertes (Betriebsanleitung, Aufschrift am Fahrzeug)
- Erklären der Kontrolle (Sichtkontrolle nicht genau genug!)
- Beurteilen möglicher Schäden und Mängel an Reifen und Felge
- Zeigen des Ventils
- Ventilkappe vorhanden

Fahrwerk

Gabelkopf

- Spiel
- Leichtgängigkeit

Radaufhängung / Federung

- Verstellmöglichkeit zeigen (nicht durchführen)
- Stoßdämpfer: Dichtheit
- Radlager, Spiel
- Schwingenlager, Spiel

Bremsanlage

Vorratsbehälter

- Kontrolle Flüssigkeitsstand Vorderrad
- Hinterrad: Nur zeigen wo Behälter ist (wenn vorhanden)

Bremsdruckprobe

- Beide Bremsen betätigen
- Bremsscheibe kontrollieren
- Bremsleitungen kontrollieren
- Belagsabnutzung kontrollieren

Seilzug, Gestänge

- Abnutzung kontrollieren
- Nachstellnotwendigkeit bei Trommel

Bremsprobe

- Funktion der Bremsleuchten überprüfen getrennt nach den Rädern
- Rollbremsprobe
- Fahrbremsprobe

Anhang A

Beleuchtung

Einschalten der Lichtstufen

- Einschalten einzelner Lichtstufen
- Einschalten aller Lichtstufen

Überprüfen der Beleuchtung

- Funktion (vorne und hinten)
- Sauberkeit
- Blinkerkontrolle
- **Zustand (Kontrolle auf Beschädigungen)**

Signal- und Warneinrichtungen

Betätigen der Lichthupe

- Kontrolle der Funktion

Betätigen der Hupe

- Kontrolle der Funktion
- Eventuell nur Betätigung zeigen

Flüssigkeitsstände

Motoröl

- Kontrolle Ölstand
- Öleinfüllöffnung zeigen

Kühlflüssigkeit (wenn vorhanden)

- Kontrolle Ausgleichbehälter
- Fernthermometer oder Flüssigkeitstemperaturkontrollleuchte zeigen (wenn vorhanden)
- **Erklären des richtigen Verhaltens bei Aufleuchten der Flüssigkeitstemperatur anzeige**

Fahrbereitschaft / Absichern

Lenkersperre

- Zeigen
- Sperre lösen
- Sperre versperren

Zündschloss

- • Verschiedene Zündschlüsselstellungen erklären

Kraftstoff überprüfen

- Welcher Kraftstoff wird getankt?
- Kontrolle des Kraftstoffstandes
- Stellungen des Benzinahnes (wenn vorhanden)

Kontrollleuchten

- Zeigen und erklären der Kontrollleuchten
- Zeigen und erklären der Armaturen
- Zeigen und erklären der Bedienungseinrichtungen (z.B. Notausschalter)

Batterie

- Spannung
- Wartung

Antrieb

Kettenantrieb

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

Zahnriemenantrieb

- • Kontrolle Spannung: Spannvorrichtungen

Kardanwellenantrieb

- • **Kontrolle Ölaustritte**

Sonstiges

§ 57a KFG Plakette

- Lochung
- Toleranz

Zubehör

- Verbandsmaterial

Teil B: Übungen im verkehrsfreien Raum (Prüfungsplatz)

Verhalten wie auf öffentlicher Verkehrsfläche, Kontroll- und Sicherungsblicke. Blinkersetzen ist nicht erforderlich. Es müssen **alle** Übungen in beliebiger Reihenfolge nach Vorgabe des Prüfers durchgeführt werden, die Reihenfolge kann umgestellt werden.

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

Die Übungen sind mit Leitkegeln aufzustellen, die eine Mindesthöhe vom 15cm aufweisen müssen.

Die Übungen im verkehrsfreien Raum bestehen aus folgenden Teilen:

Gruppe 1: Rangieren ohne Motor

Übung 1.1. Motorrad vom Ständer heben

Hauptständer (wenn vorhanden)

- Achten auf richtige Handhabung

Seitenständer

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

Übung 1.2. Motorrad schieben

Motorrad geradeaus schieben

- Richtiges Halten des Motorrades

Wenden des Motorrades

- Sichere Haltung des Motorrades
- Wenden um 180 Grad

Übung 1.3. Motorrad auf den Ständer heben

Hauptständer (wenn vorhanden)

- Achten auf richtige Handhabung
- Entscheidend ist nicht die Körperkraft!

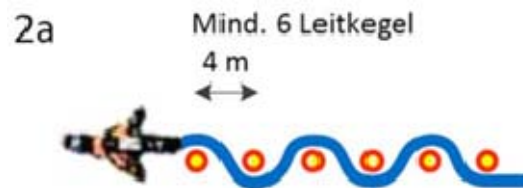
Seitenständer

- Sicheres Abstellen am Seitenständer

Anhang A

Gruppe 2: Übungen im langsamen Geschwindigkeitsbereich

Übung 2.1. Langsamer Slalom

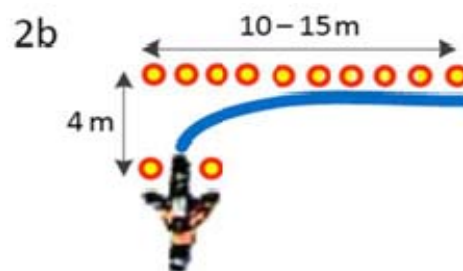


- Mindestens 6 Leitkegel, Abstand je 4,00 Meter (siehe Skizze)
- Blickführung zum entferntesten Leitkegel
- Gefahren wird im 1. Gang

Beurteilen:

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

Übung 2.2. Enges Einbiegen



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

Beurteilen:

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

Gruppe 3: Übungen im höheren Geschwindigkeitsbereich

Übung 3.1. Vermeiden eines Hindernisses

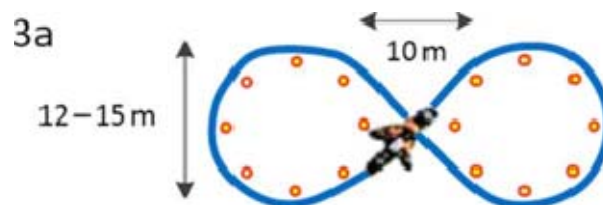


- Übung kann nach links oder rechts durchgeführt werden. Der Prüfer kann die Seite der Ausweichbewegung anordnen; gibt er keine Seite an, so kann der Kandidat die Seite frei wählen
- Anfahrtsgeschwindigkeit mindestens 50 km/h kurz vor der Ausweichbewegung (Geschwindigkeitsmessung erforderlich)
- Blickführung am Hindernis vorbei
- Anfahtrichtung im 90°-Winkel zum Hindernis
- Fahrtrichtung nach dem Hindernis wieder parallel zur Anfahtrichtung

Beurteilen:

- Ausreichende Anfahrtsgeschwindigkeit. Wird die geforderte Anfahrtsgeschwindigkeit nach 3 Versuchen nicht erreicht, so ist die Prüfung mit negativem Befund abzubrechen
- Ein Berühren von Leitkegeln ist nicht zulässig
- „Drücken“ des Motorrades ist zulässig
- Blickführung
- Länge des Bremsweges nach dem Vermeiden des Hindernisses ist nicht entscheidend

Übung 3.2. 8er für weite Kurvenfahrt



- Mindestens 16 Leitkegel (siehe Skizze)
- Deutliche Schräglage
- Fahren mindestens im 2. Gang
- Sichtbares Herausbeschleunigen aus der Kurve bzw. Gaswegnehmen vor der Kurve
- Mindestens zwei Achterschleifen mit korrekter Körperhaltung und Blickführung

Beurteilen:

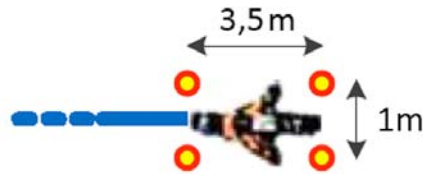
- Körperhaltung
- Blickführung im Kurvenverlauf weit voraus
- Dynamischer Tempowechsel
- Rundes Fahren
- Wird nach 3 Versuchen keine deutliche Schräglage erreicht, so ist die Prüfung mit negativem Befund abzubrechen

Anhang A

Gruppe 4: Bremsübungen

Übung 4.1. Zielbremsung

4a Ausgangsgeschw. ca. 30 km/h



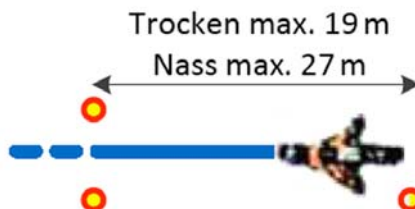
- Zielbox, Länge 3,5 Meter, mit 4 Leitkegel markieren
- Anfahrtsgeschwindigkeit mindestens ca. 30 km/h (keine Geschwindigkeitsmessung!)
- Degressives Bremsen bis zur Zielbox
- Das Motorrad muss zur Gänze in der Zielbox stehen

Beurteilen:

- Ausreichende Anfahrtsgeschwindigkeit
- Degressives Bremsen
- Richtige Bremskraftverteilung Vorder-/Hinterrad
- Nachhelfen mit Kupplung und Motor ist nicht zulässig
- Endstellung des Motorrads

Übung 4.2. Gefahrenbremsung

4b Ausgangsgeschw. min. 50 km/h



- Anfang der Bremsstrecke mit 2 Leitkegel markieren, Endpunkt des maximal zulässigen Bremsweges mit 1 Leitkegel markieren
- Anfahrtsgeschwindigkeit mindestens 50 km/h (Geschwindigkeitsmessung erforderlich)
- Möglichst rasches Erreichen der maximalen Bremswirkung gleich nach Beginn des Bremsvorganges
- Räder sollen nicht blockieren

Beurteilen:

- Ausreichende Anfahrtsgeschwindigkeit. Wird die geforderte Anfahrtsgeschwindigkeit nach 3 Versuchen nicht erreicht, so ist die Prüfung mit negativem Befund abzubrechen
- Richtige Bremskraftverteilung Vorder-/Hinterrad
- Rasches Aufbauen der maximalen Bremswirkung
- Am Leitkegel am Ende des zulässigen Bremsweges darf nicht vorbei gefahren werden
- Kurzes Blockieren eines Rades ist zulässig
- Blickführung (nicht knapp vor das Motorrad)

Teil C: Fahren im Verkehr

Prüfungsdauer und Prüfungsstrecke müssen so bemessen sein, dass die Fähigkeiten und Verhaltensweisen gemäß der folgenden Aufstellung beurteilt werden können. Da Motorradfahrer vielfach Freilandstraßen benutzen, sollte die Fahrprüfung hier einen Schwerpunkt haben. Die Mindestfahrzeit zur Kontrolle der Verhaltensweisen darf in keinem Falle weniger als 25 Minuten betragen. Der Kandidat kann hinter dem Fahrzeug mit dem Fahrprüfer nachfahren oder vorne wegfahren. **Es ist anzustreben, einen Teil der Fahrt hinter und nach eigenständigem Überholvorgang den Rest der Prüfungsfahrt vor dem Begleitfahrzeug, in welchem der Prüfer sitzt, durchzuführen.** Während der Prüfungsfahrt ist eine Funkverbindung vom Prüfer zum Kandidaten erforderlich.

Inhalte der Prüfung (5.1.), (8.1.3.)

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

Prüfstrecke (5.1.9.)

- Es sollen mindestens 3 der 4 Verkehrsräume befahren werden:
- Verkehrsberuhigte Gebiete: ca. 30 km/h, viele Fußgänger, Kinder, Radfahrer
- Ortsgebiet: 50 km/h, starker Verkehr, Kreuzungen, Verkehrslichtsignale
- Freilandstraßen: Über 50 km/h, Landesstraßen, kurvenreich
- Autobahnen, Autostraßen, Schnellstraßen: Geschwindigkeit mindestens 80 km/h, Richtgeschwindigkeit mindestens 100 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 Straßenbenützer
 - 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
- Vorrang: Erkennen der Vorrangverhältnisse und richtiges Verhalten, Vorfahrt für Linienbusse
- Wahl der Fahrlinie und des Fahrstreifens: Richtige Blicktechnik (gerade Fahrlinie), richtige Wahl des Fahrstreifens, sicherer Fahrstreifenwechsel (Blicktechnik, Beobachtung des übrigen Verkehrs, sicheres Lenken, auch bei höherer Geschwindigkeit, Fahrlinie innerhalb des Fahrstreifens)
- Eingehaltene Sicherheitsabstände: Hintereinanderfahren, Seitenabstand beim Überholen (mind. 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
- Verkehrszeichen, Lichtsignale, Bodenmarkierungen: Verkehrszeichen erkennen und Verhalten darauf einstellen; Verkehrslichtsignal erkennen und abschätzen, ob in die Kreuzung eingefahren werden darf; Erkennen und richtiges Verhalten bei Bodenmarkierungen, Überfahren von Sperrlinien oder Sperrflächen nur wenn durch übrigen Verkehr erforderlich
- Fahrtrichtungsanzeiger, Warneinrichtungen: Richtiges Entscheiden über Blinkersetzen und rechtzeitiges Ausschalten, falls erforderlich Warnzeichen abgeben
- Bremsen, anhalten: Degressiv bremsen, nicht zu rasch an anhaltende Kolonne heranfahren

Anhang A

Im Prüfungsprotokoll einzutragen:

Ebene, Steigung, Gefälle

(A 3.01.) **Anfahrsicherheit**

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

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

Mögliche Fehler:

- Motor abwürgen (L)
Wiederholt (M)
Ständig (S)
- Falsche Kupplungsbetätigung (L)
Wiederholt (M)
Ständig (S)
- Anfahren in einer Steigung:
Kaum merkbar zurückrollen (0)
Zurückrollen bis ca. 30cm (L)
Zurückrollen mehr als ca. 30cm (M)
Wiederholt mehr als 30cm (S)
Unkontrolliertes Zurückrollen (S)
- Wegfahren mit beiden Beinen am Boden (L)
Wiederholt (M)
Ständig (S)
- „Wackeliges“ Anfahren (M)
Wiederholt (S)

(A 3.02.) **Gangwahl**

Selbstständige Wahl des zweckmäßigen Ganges.

Erkennen der Schaltzeitpunkte entsprechend der Situation.

Mögliche Fehler:

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

(A 3.03.) **Nebenhandlungen**

Rasches Auffinden von Bedieneinrichtungen.

Beurteilen, ob das Einschalten einer Einrichtung erforderlich ist.

Mögliche Fehler:

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

(A 3.04.) Abstellen und Sichern

Durchführen aller Handlungen zum sicheren Abstellen und Verlassen des Fahrzeuges.

Mögliche Fehler:

- Kein Anzeigen oder zu spätes Anzeigen beim Ein- oder Ausfahren in die oder aus der Parkposition (M)
- Nicht geeignete Parkposition (nicht verkehrsgerecht) (M)
unkontrolliertes An- oder Überfahren des Randsteins (S)
- Motor durch Auslassen der Kupplung bei eingelegtem Gang abstellen (L)
- Fahrzeug nicht korrekt absichern (L)
Fahrzeug fällt um (S)
- Bei längerem Anhalten (Bahnübergang, Baustelle, usw.)
Erfordernis zum Abstellen nicht erkannt (L)

Spurgestaltung (Gerade, Kurve)

Achten auf Blicktechnik, Richtungsblick, richtige Blickführung und richtige Blicksprünge. Beobachtungsmöglichkeit durch Spurgestaltung und Reaktion, evtl. unangepasste Fahrgeschwindigkeit.

(A 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), (S)

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

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

Mögliche Fehler:

- Zu weit rechts oder links, ohne Bodenmarkierung (L), (M)
mit Bodenmarkierung (M)
- Befahren unbefestigter Fahrbahnteile (S)
- Bei Gegenverkehr nicht äußerst rechts (S)
- Zu geringer Seitenabstand zu nebeneinanderfahrenden Fahrzeugen (M), (S)
- Nichtbeachten von schadhaften Fahrbahnstellen (L)
- Vor unübersichtlichen Kurven oder Kuppen nicht äußerst rechts (S)
- Nicht äußerst rechts bei schlechter Sicht (S)
- Nicht äußerst rechts beim Überholtwerden (S)
- Nichtbeachten von kritischen Fahrbahnstellen
(Bodenmarkierungen, Kanaldeckel, Splitt, Fahrbahnschäden u dgl.) (L)
Wiederholt (M)

Anhang A

(A 3.07.) Spursicherheit, Blickverhalten

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

Beim Kurvenfahren muss durch die richtige Blicktechnik 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)

Zusätzlich bei Kurvenfahrt:

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

Tempogestaltung

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

Er hat erforderlichenfalls die Geschwindigkeit rechtzeitig zu verringern.

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

(A 3.09.) Zu langsam (behindernd)

Der Kandidat soll jeweils eine Fahrgeschwindigkeit wählen, die von einem ordnungsgemäß geprägten Lenker an dieser Stelle eingehalten wird. Er soll im Verkehr 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 < 80 km/h (S - Nicht bestanden)
Autobahn < 100 km/h (S - Nicht bestanden)

(A 3.10.) Zu schnell (für die Situation)

Der Kandidat muss sein Tempo den Straßen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen 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)

(A 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)

(A 3.12.) Sicherheitsabstände

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

Mögliche Fehler:

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

Anhang A

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).

(A 3.13.) Verkehrsbeurteilung, Kontaktaufnahme

Richtige Blickkontrollen nach vorne und hinten (2-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 2-S-Blick (M)
Wiederholt (S)
- Fehlendes Blickverhalten (S)
- Übersehen eines anderen Fahrzeuges (S)

(A 3.14.) Beachten der Bodenmarkierungen

Der Kandidat muss beim Fahrstreifenwechsel die vorhandenen Bodenmarkierungen beachten.

Das Überfahren von Bodenmarkierungen ist 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)

(A 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 2-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)

(A 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)
- Spurversatz nicht der Geschwindigkeit angepasst (M)
Wiederholt (S)
- Falsche Geschwindigkeitseinschätzung der Fahrzeuge am anderen Fahrstreifen (S)
- Behinderung eines anderen Fahrzeuges (S)

Sonstiges Verhalten

(A 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)

(A 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)

(A 3.19.) Voraussehen der Gefahr

Hier ist insbesondere auf das Erkennen von **verborgenen** Gefahren zu achten (z.B. Ladegut auf der Straße, offene Fahrzeurtüren bei stehenden Fahrzeugen, 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)

(A 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 A

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.

(A 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 2-S-Blick (M)
Wiederholt (S)
- Fehlendes Blickverhalten (S)
- Übersehen eines anderen Fahrzeuges (S)

(A 3.22.) Überholsicht, Behinderung

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

Mögliche Fehler:

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

(A 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 2-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)

(A 3.24.) Beschleunigen

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

Mögliche Fehler:

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

(A 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)

(A 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.

(A 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)

(A 3.28.) Richtiges Annähern

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

Mögliche Fehler:

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

Anhang A

(A 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)

(A 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)

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

(A 3.32.) Blicktechnik

Zu beachten sind der richtige Pendelblick und ein Sicherungsblick.

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)

(A 3.33.) Rasches Verlassen

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

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

Mögliche Fehler:

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

Einbiegen

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

Beachten der anderen Verkehrsteilnehmer, insbesondere Fußgänger und Radfahrer.

(A 3.34.) Rechtzeitige Anzeige, Tempoanpassung

Der Kandidat hat das Einbiegen so rechtzeitig anzuzeigen, dass sich andere 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 2-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)

(A 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 A

(A 3.36.) Blickverhalten

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

Mögliche Fehler:

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

(A 3.37.) Fahrspur beim Einbiegen

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

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.

(A 3.38.) Einfahren

Beim Einfahren hat der Kandidat am Beschleunigungsstreifen zügig zu beschleunigen, mit Hilfe des 2-S-Blickes eine Lücke im fließenden Verkehr zu suchen, die Geschwindigkeit dem fließenden Verkehr anzupassen und andere Verkehrsteilnehmer beim Einordnen nicht zu behindern.

Mögliche Fehler:

- Kein vollständiger 2-S-Blick (M)
Wiederholt (S)
- Fehlendes Blickverhalten (S)
- Kein Anzeigen oder zu spätes Anzeigen (M)
Wiederholt (S)
- Anzeige nicht koordiniert mit 2-S-Blick (M)
Wiederholt (S)
- Einordnen ohne Beachtung des Nachfolgeverkehrs (S)
- Keine 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)

(A 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)