



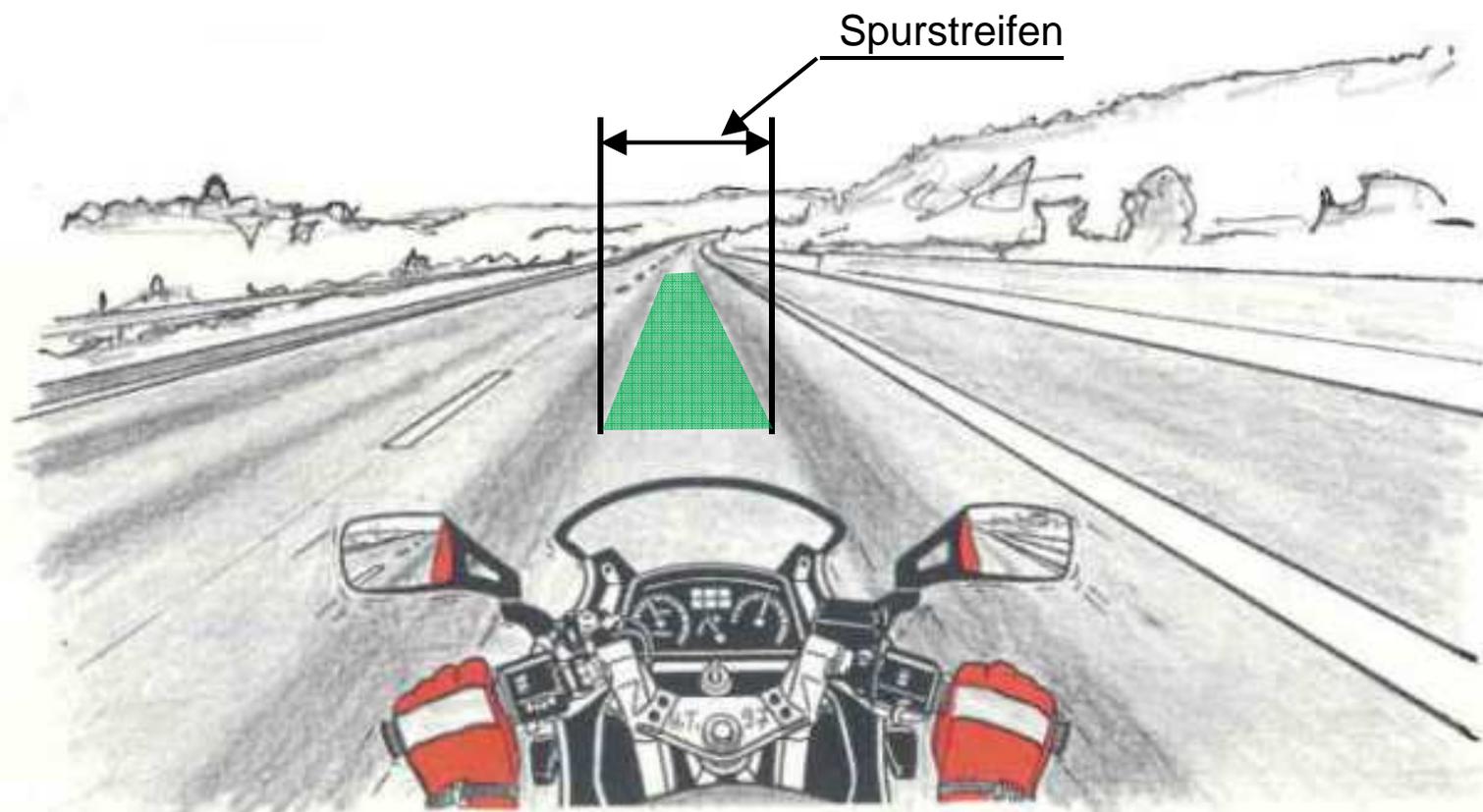
# **Fahrlinie Motorrad**

**Fahrprüferjourfix 13. Jänner 2015**

## „Spurstreifen“

Der Spurstreifen ist im Lehrplan A definiert.

Er ergibt sich als hellerer oder dunklerer Bereich der Fahrbahn zwischen den Spuren, die mehrspurige Fahrzeuge auf der Fahrbahn hinterlassen.





## Standardfahrlinie:

Fahrbahn gerade, kein Gegenverkehr, kein Folgeverkehr, keine Umstände die für eine besondere Fahrlinie sprechen.

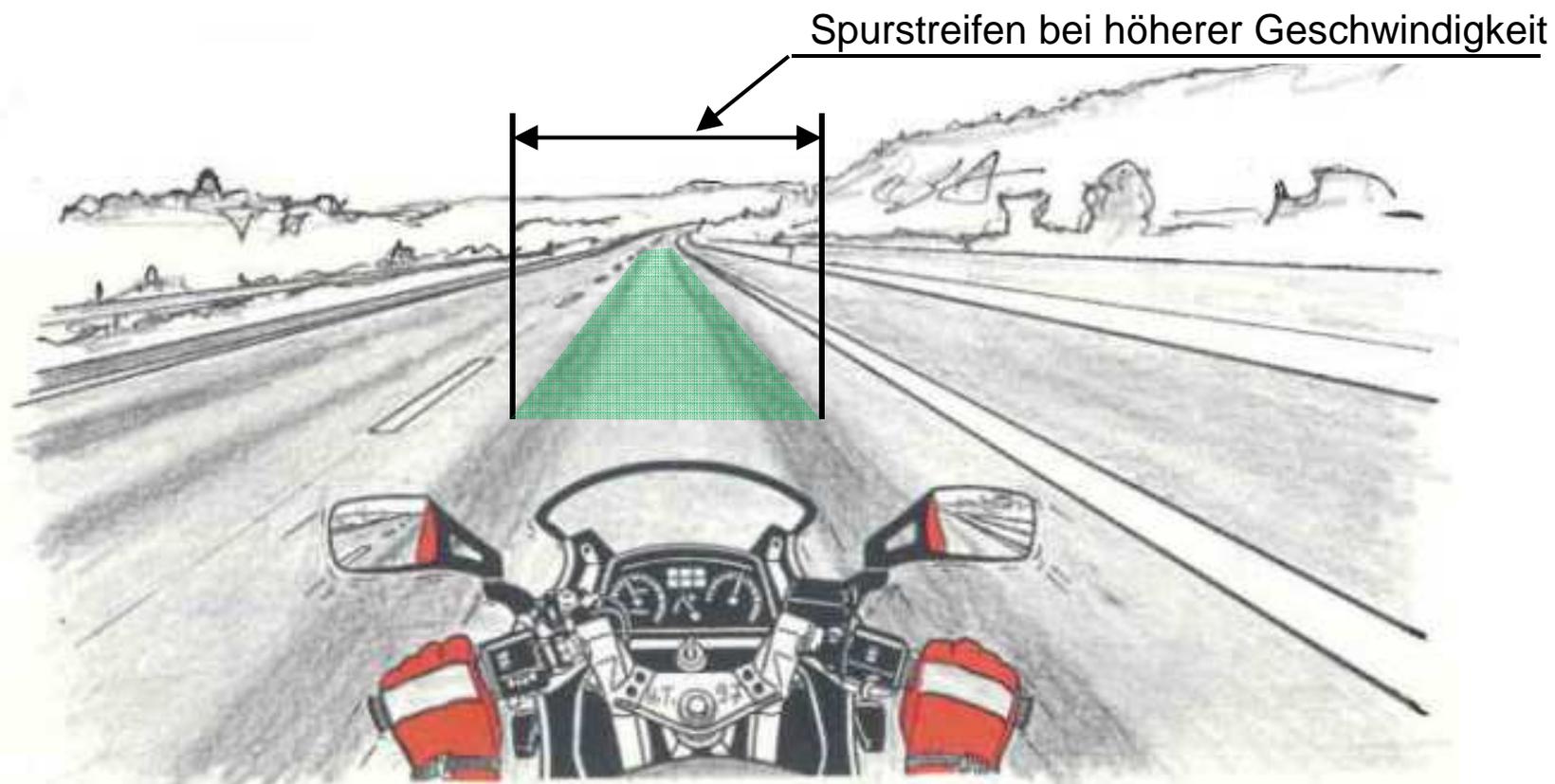
Die Spur des Motorradfahrers ist grundsätzlich im Spurstreifen zu wählen.

Mit zunehmender Geschwindigkeit kann eine erweiterte „Spurbreite“ ausgenutzt werden. Dabei ist es zulässig, wenn der Motorradfahrer bei höherer Fahrgeschwindigkeit (Freiland) jene Breite nutzt, die sich durch die äußersten Ränder jener Spuren ergibt, die sich durch die Räder mehrspuriger Fahrzeuge am Straßenbelag abzeichnen.



## Erweiterter „Spurstreifen“

Der Bereich zwischen dem linken Rand jenes Bereichs in dem die linken Räder und dem rechten Rand des Bereichs in dem die rechten Räder mehrspuriger Fahrzeuge rollen (Spurstreifen + Spuren mehrspuriger Fahrzeuge).





## Fahren am (rechten) Fahrbahnrand:

Nötig entsprechend § 7 Abs. 2 StVO 1960 wenn es die Verkehrssicherheit erfordert, insbesondere

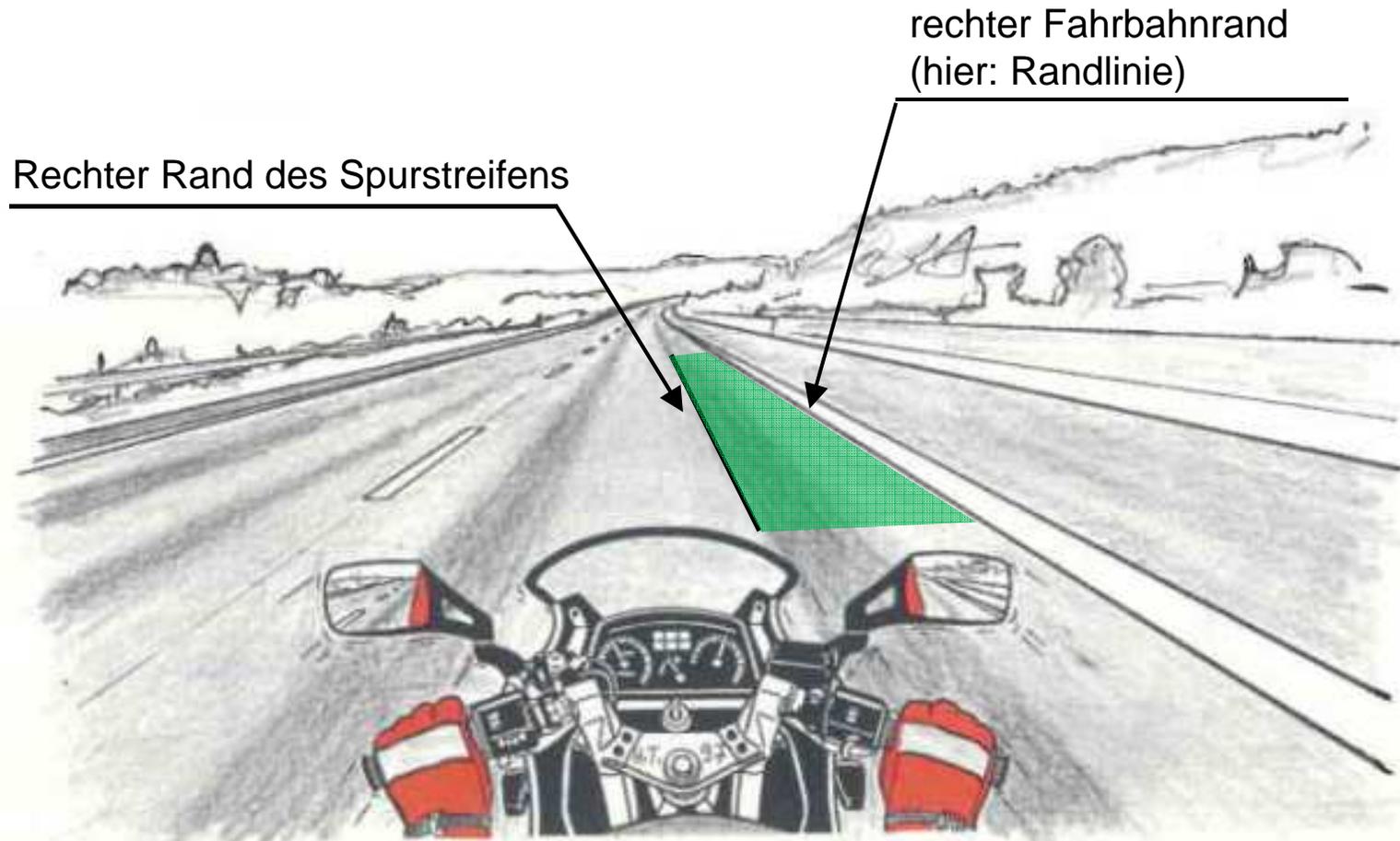
bei Gegenverkehr, in unübersichtlichen Kurven, vor Fahrbahnkuppen, beim Überholtwerden, bei ungenügender Sicht.

Am rechten Fahrbahnrand → Fahrlinie rechts vom Spurstreifen

- Der Abstand zum rechten Fahrbahnrand/zur Fahrbahnbegrenzung (Randlinie, Bankett, Randstein) ist in Abhängigkeit von der Fahrgeschwindigkeit zu wählen; hierbei dürfen Personen weder gefährdet noch Sachen beschädigt werden.
- Fahrdynamisch erforderliche Sicherheitsreserven müssen gewährleistet sein.
- Bei höherer Geschwindigkeit ist es zulässig, den Abstand angemessen zu vergrößern.
- Weitere Faktoren: Gesamtfahrbahnbreite (z.B. Brünnerstraße B7)  
Fahrbahnverschmutzungen, -schäden, -einbauten.

## Fahren am (rechten) Fahrbahnrand

Fahrlinie rechts vom Spurstreifen





## Befahren übersichtlicher Linkskurven:

Dynamisches Kurvenfahren

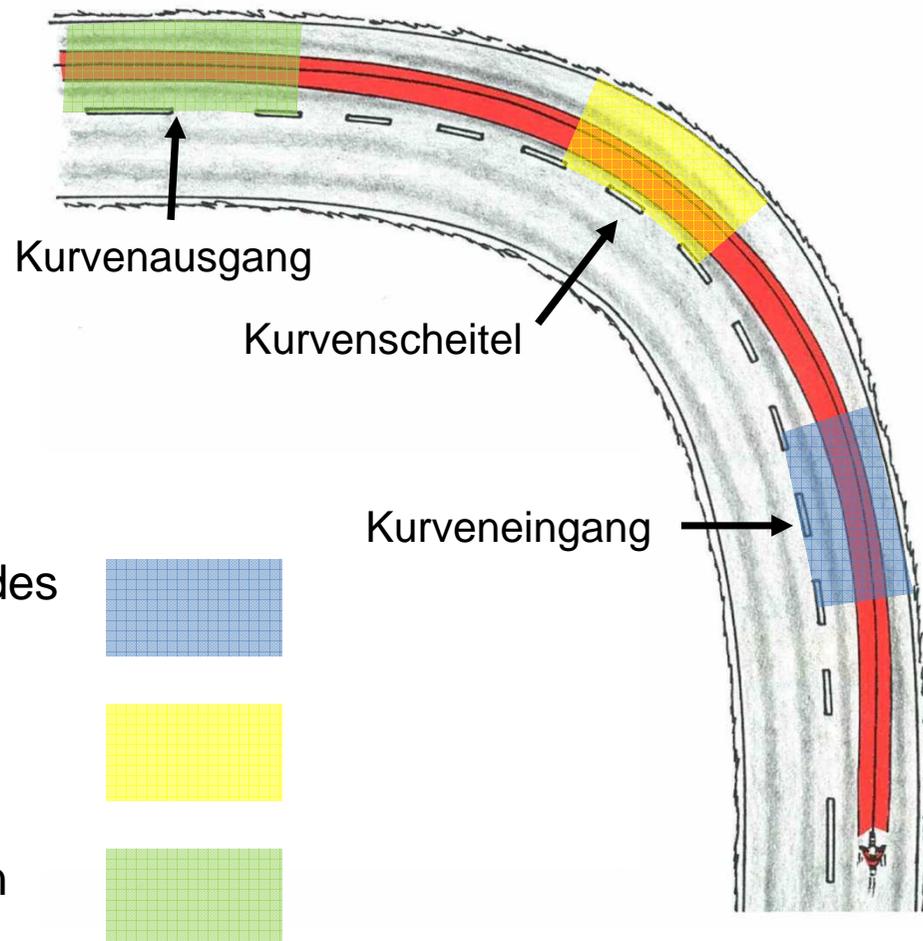
(Ideale Voraussetzungen, keine Umstände, die für eine besondere Fahrlinie sprechen)

### Lehrplan A:

Zu Kurvenbeginn im rechten Drittel des Fahrstreifens

Zum Scheitelpunkt zum Spurstreifen ziehen

Zum Kurvenausgang im Spurstreifen bleiben





## Befahren übersichtlicher Rechtskurven:

Dynamisches Kurvenfahren

(Ideale Voraussetzungen, keine Umstände, die für eine besondere Fahrlinie sprechen)

### Lehrplan A:

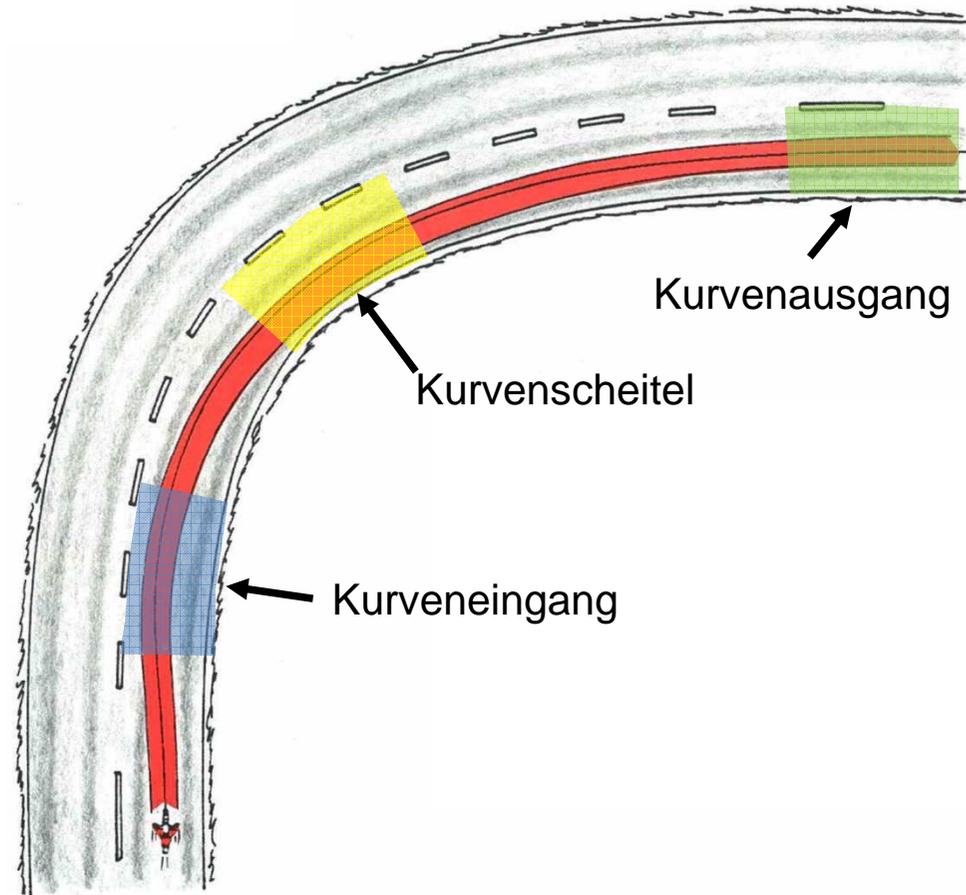
Zu Kurvenbeginn im linken Drittel des Fahrstreifens



Zum Scheitelpunkt zum Spurstreifen ziehen



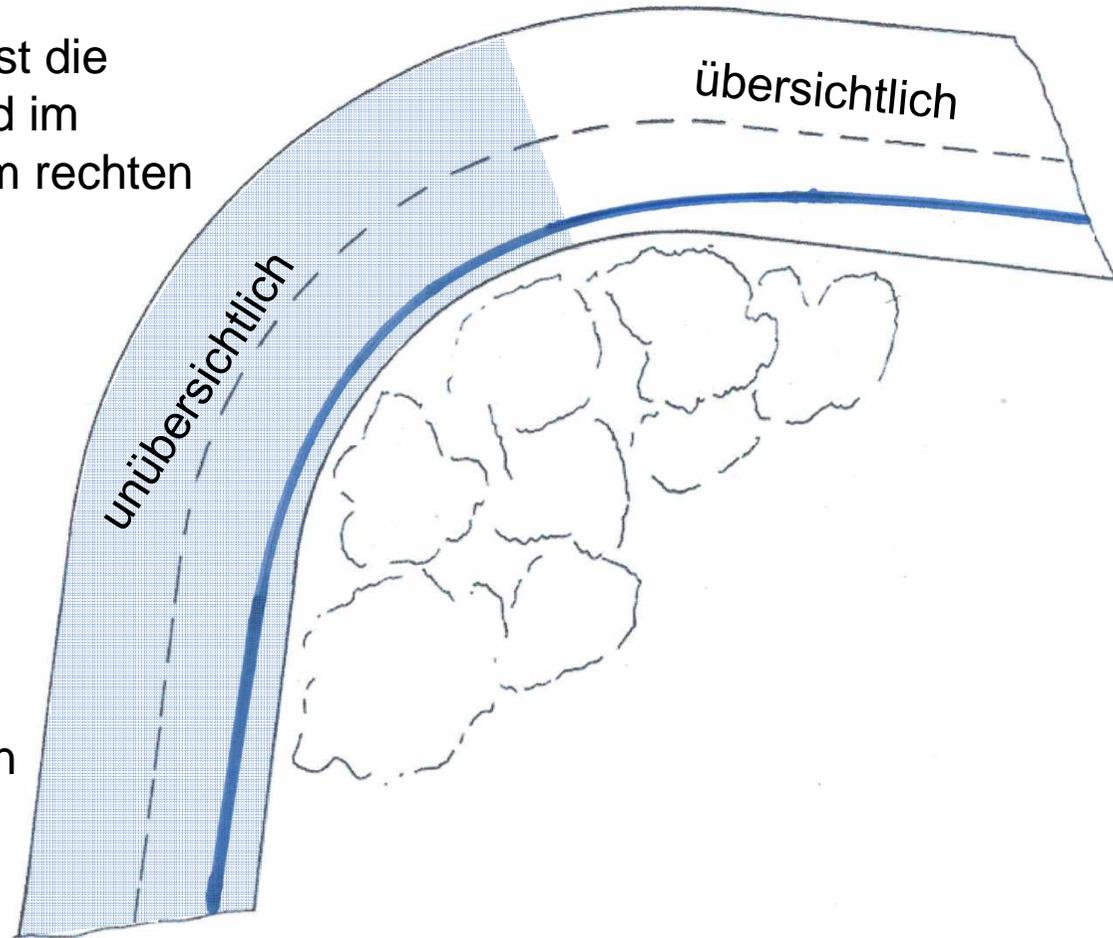
Zum Kurvenausgang im Spurstreifen bleiben



## Befahren unübersichtlicher Kurven:

Bei unübersichtlichen Kurven ist die Fahrlinie am Kurvenbeginn und im Kurvenverlauf grundsätzlich am rechten Fahrbahnrand zu wählen, sobald die Situation übersichtlich wird, kann wieder auf die Standardfahrlinie abgestellt werden.

(Anmerkung: vereinfachte Definition der unübersichtlichen Kurve – wenn die Sicht nicht ausreicht, um die zulässige Geschwindigkeit zu erreichen, z.B. Freiland → 100km/h → 130m)





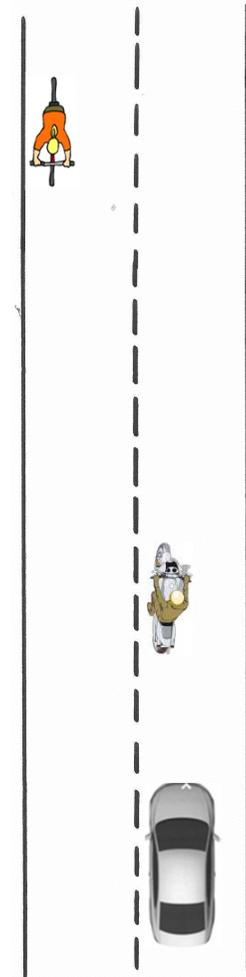
## Fahrstreifenbehauptendes Fahren:

In besonderen Situationen kann es zweckmäßig sein, dass der Motorradfahrer von den Standardmechanismen der Fahrlinienwahl abweicht und fahrstreifenbehauptend fährt:

### Folgeverkehr will überholen

Dem Motorradfahrer folgt in dichtem Abstand ein mehrspuriges Fahrzeug welches Überholwillen zeigt während sich im Gegenverkehr ein Einspuriger nähert.

Eine linksorientierte Fahrspur hält den Folgeverkehr vom (riskanten) Überholen ab.

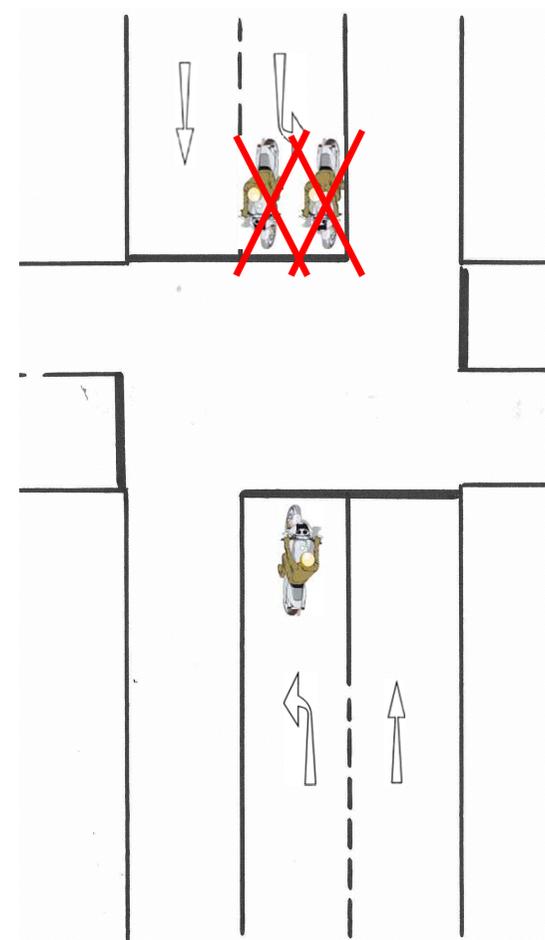




## Fahrstreifenbehauptendes Fahren:

### Aufstellen im Linksabbiegestreifen

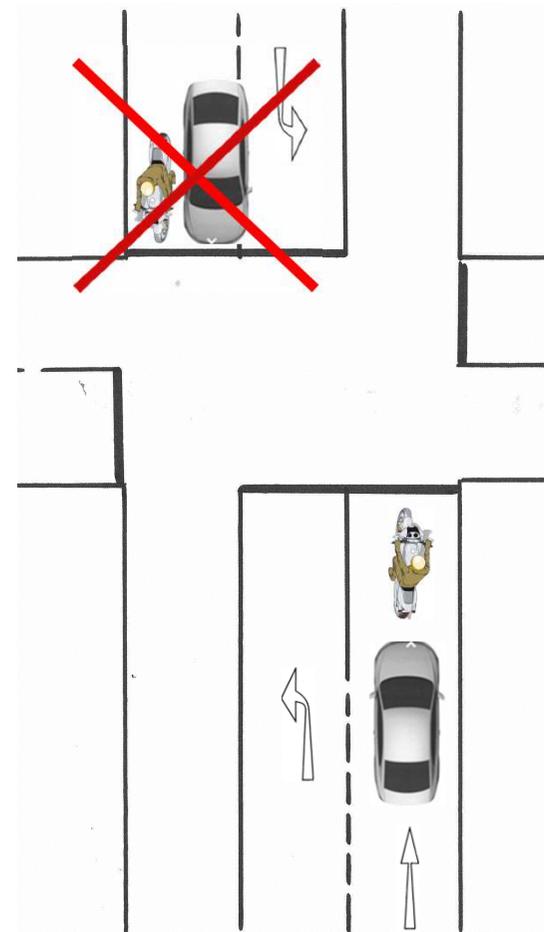
Fahrspur möglichst mittig im Linksabbiegestreifen, Beachtung von Bodenmarkierungen (z.B. Richtungspfeil) beim Aufstellen (Vorsicht).



## Fahrstreifenbehauptendes Fahren:

Aufstellung bei Halt (z.B.: Rotlicht)

Fahrspur möglichst mittig, um zu vermeiden, dass sich ein mehrspuriges Fahrzeug neben dem Motorradfahrer unter Einhaltung eines knappen Seitenabstandes aufstellt.



## Fahrstreifenbehauptendes Fahren:

### Annäherungen an unübersichtliche Kreuzung im Freiland

Zur Vergrößerung des Sehtrichters und besserer Sichtbarmachung des Motorradfahrers für den von rechtskommenden Querverkehr erscheint es zulässig, die Fahrspur in den linken Bereich der Standardfahrspur zu verlegen, sofern situationsbedingt nichts anderes dagegenspricht.

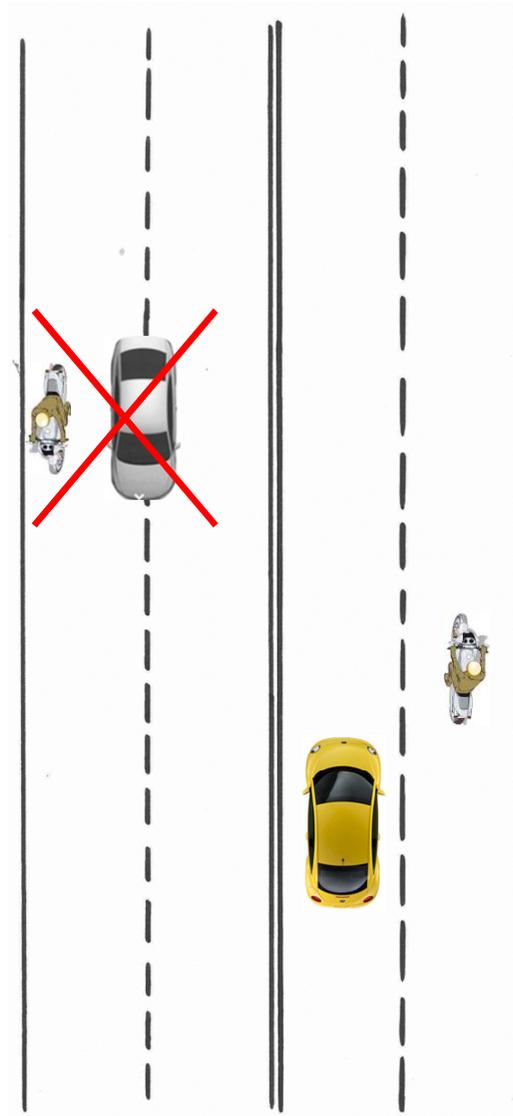




## Fahrstreifenbehauptendes Fahren:

Fahren bei mehreren Fahrstreifen in eine Fahrtrichtung

Fahrspur möglichst mittig im gewählten Fahrstreifen. Nachfolgende mehrspurige Fahrzeuge sollen nicht zum Überholen unter Einhaltung eines zu geringen seitlichen Sicherheitsabstandes „eingeladen“ werden.





## Fahrlinie Motorrad:

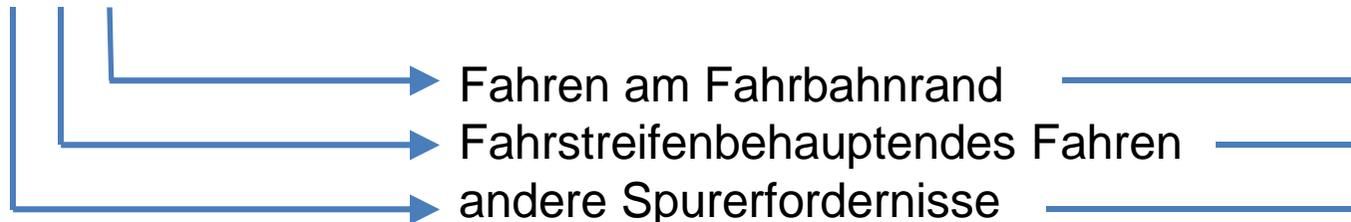
Im Vordergrund steht die Sicherheit des Motorradfahrers

- Gefahrenvermeidung
- Sichtbar machen
- Andere Verkehrsteilnehmer zum „Mitdenken“ animieren

Geringere Breite des Motorrades lässt größere Varianz bei der Wahl der Fahrspur zu.

Abhängig von der Verkehrssituation ergeben sich unterschiedliche Anforderungen an die Fahrspur.

### • Standardspur im Spurstreifen • erweiterter Spurstreifen





## Fahrprüferhandbuch 6. Teil D – Besprechung von erlebten Situationen

### 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.*



## **Besprechung von erlebten Situationen**

Eine Fahrspur mit einem konstanten Abstand von  $\frac{1}{3}$  der Fahrstreifenbreite vom rechten Fahrbahnrand aus gesehen ohne Berücksichtigung der unterschiedlichen Verkehrssituationen stellt kein verkehrssicheres Verhalten dar.

### **Fahrprüferhandbuch (Anhang A):**

#### **Spurgestaltung (Gerade, Kurve)**

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



## Fahrprüferhandbuch

### (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)



## Fahrprüferhandbuch

### (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 (L)  
(Bodenmarkierungen, Kanaldeckel, Splitt, Fahrbahnschäden u dgl.)  
Wiederholt (M)



## Fahrprüferhandbuch

### (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)



## Fahrprüferhandbuch

### (A 3.07.) Spursicherheit, Blickverhalten

#### Zusätzlich bei Kurvenfahrt:

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