

Klasse A

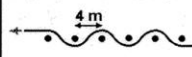
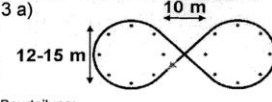
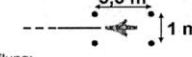
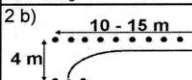
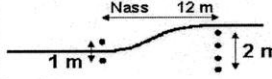
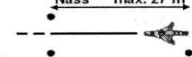
PRÜFUNGSprotokoll gem. § 11 Abs. 7 FSG

A

Aktenzahl: _____ Prüfer-Nr.: _____ Dolmetsch: _____
 Nachname: _____ Name: _____ Prüfort: _____
 Vorname: _____ geb.: _____ Fahrzeug: _____ Prüfstrecke: _____
 Ausweis-Nr.: _____ Automatik: J N Code**: _____ Trocken / Nass / Schnee / Eis / Nebel

Prüfzeit **Prüfung**
 Von: _____ Bestanden
 Bis: _____ Nicht Bestanden
 Datum, Unterschrift des Prüfers _____

A. ÜBERPRÜFUNGEN AM FAHRZEUG (Mindestens 3 überprüfte Punkte markieren)			
Räder Profiltiefe Reifenbezeichnung Wuchtgewichte Reifendruck	Beleuchtung Einschalten der Lichtstufen Überprüfen der Beleuchtung Signal- und Warneinrichtungen Lichthupe Hupe	Fahrbereitschaft / Absichern Lenkersperre Zündschloss Kraftstoff Kontroll-Leuchten	Bekleidung Helm: Visier, Kinnriemen Übrige Bekleidung
Bremsanlage Vorratsbehälter Bremsdruckprobe Seilzug, Gestänge Bremslichtprobe	Flüssigkeitsstände Motoröl Kühlflüssigkeit (wenn vorhanden) Bremsflüssigkeit	Antrieb (je nach Prüfungsmotorrad) Kette: Spannung, Dehnung, Schmierung Zahnriemen: Spannung Kardan: Ölaustritte	

B. ÜBUNGEN IM VERKEHRSFREIEN RAUM (ÜBUNGSPLATZ)			
Gruppe 1: Rangieren ohne Motor Gruppe 2: langsame Geschwindigkeit a) langsamer Slalom b) enges Einbiegen Gruppe 3: höhere Geschwindigkeit a) Ber für weite Kurvenfahrt b) Vermeiden eines Hindernisses Gruppe 4: Bremsen a) Zielbremsung b) Gefahrenbremsung	2 a) mind. 6 Leitkegel  Beurteilung: _____	3 a)  Beurteilung: _____	4 a) Ausgangsgeschwindigkeit ca. 30 km/h  Beurteilung: _____
	2 b)  Beurteilung: _____	3 b) Ausgangsgeschw. mind. 50 km/h Trocken 10 m Nass 12 m  Beurteilung: _____	4 b) Ausgangsgeschwindigkeit mind. 50 km/h Trocken max. 19 m Nass max. 27 m  Beurteilung: _____

C. FAHREN IM VERKEHR (Fehler eintragen)				C. FAHREN IM VERKEHR (Fehler eintragen)			
Bezeichnung	L	M	S	Bezeichnung	L	M	S
EBENE, STEIGUNG, GEFÄLLE				VORBEIFAHREN, ÜBERHOLEN			
3.01 Anfahrtsicherheit				3.21 Verkehrsbeurteilung, Kontaktaufnahme			
3.02 Gangwahl				3.22 Überholsicht, Behinderung			
3.03 Nebenhandlungen				3.23 Rechtzeitige Anzeige			
3.04 Abstellen und Sichern				3.24 Beschleunigen			
SPURGESTALTUNG (Gerade, Kurve)				3.25 Seitenabstand			
3.05 Wahl des Fahrstreifens				3.26 Wiedereinordnen			
3.06 Spur innerhalb des Fahrstreifens				BEFAHREN VON QUERSTELLEN			
3.07 Spursicherheit, Blickverhalten				3.27 Verkehrsbeurteilung			
TEMPOGESTALTUNG				3.28 Richtiges Annähern			
3.09 Zu langsam (behindernd)				3.29 "Wartepflichterfüllung"			
3.10 Zu schnell für die Situation				3.30 STOP, Arm- und Lichtzeichen (anhalten)			
3.11 Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit				3.31 Fußgänger, Radfahrer			
3.12 Sicherheitsabstände				3.32 Blicktechnik			
FAHRSTREIFENWECHSEL				3.33 Rasches Verlassen			
3.13 Verkehrsbeurteilung, Kontaktaufnahme				EINBIEGEN			
3.14 Beachtung der Bodenmarkierungen				3.34 Rechtzeitige Anzeige, Tempoanpassung			
3.15 Rechtzeitige Anzeige				3.35 Einordnen			
3.16 Richtige Ausführung				3.36 Blickverhalten beim Einordnen			
SONSTIGES VERHALTEN				3.37 Fahrspur beim Einbiegen			
3.17 Beachtung der Verkehrsvorschriften				HOHES TEMPO (Autobahn, Freiland)			
3.18 Verhalten bei besonderen Partnern				3.39 Rechtzeitige Verkehrsbeurteilung			
3.19 Gefahrenstellen erkennen, Partnerkunde				3.40 Einfahren			
3.20 Behinderung, Gefährdung				3.41 Ausfahren			

D. BESPRECHUNG VON ERLEBTEN SITUATIONEN (Besprochenes markieren)	Raum für Bemerkungen
<input type="checkbox"/> Wahl der Fahrgeschwindigkeit	
<input type="checkbox"/> Wahl der Fahrspur	
<input type="checkbox"/> Wahl von Tiefen- und Seitenabstand	
<input type="checkbox"/> Fahren auf Autobahnen und Autostraßen	
<input type="checkbox"/> Überholen, Überholtwerden	
<input type="checkbox"/> Gefahrenstellen erkennen, Partnerkunde	
<input type="checkbox"/> Defensiv-Taktik, Öko-Fahrstil	
<input type="checkbox"/> Anlauf-Ablauf erkennen	
<input type="checkbox"/> Fahrtabbruch, Grund:	

**Code= Zahlencode gemäß § 2 Abs.3 u. 4 FSG-DV, L/M/S= Leicht/Mittel/Schwer

KLASSE A

Teil A: ÜBERPRÜFUNG AM FAHRZEUG

RÄDER

PROFILTIEFE

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

REIFENBEZEICHNUNG

- Kontrolle der Zulässigkeit der Reifen (Vergleiche mit Typenschein, Einzelgenehmigung, Auszug aus der Fahrzeugdatenbank, Betriebsanleitung, Zulassungsbescheinigung Teil 1)
- Laufrichtung – sinnvolle Kontrolle natürlich nur nach Reifenwechsel
- Leichtmetallfelgen: Sichtkontrolle
- Speichenräder: Sichtkontrolle

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?

BREMSANLAGE

VORRATSBEHÄLTER

- Kontrolle Flüssigkeitsstand Vorderrad
- Hinterrad: nur zeigen wo Behälter ist

BREMSDRUCKPROBE

- Beide Bremsen betätigen
- Scheibe kontrollieren
- Belagabnutzung kontrollieren

SEILZUG, GESTÄNGE

- Abnutzung kontrollieren
- Nachstellnotwendigkeit bei Trommel
- Schwingenlager, Spiel
- Radlager, Spiel
- Stoßdämpfer: Verstellmöglichkeit zeigen (nicht durchführen)

BREMSLICHTPROBE

- Bremslichtkontrolle mit Vorder- und Hinterradbremse

BELEUCHTUNG

EINSCHALTEN DER LICHTSTUFEN

- Einschalten einzelner Lichtstufen
- Einschalten aller Lichtstufen

ÜBERPRÜFEN DER BELEUCHTUNG

- Funktion (vorne und hinten)
- Sauberkeit
- Blinkerkontrolle

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)

BREMSFLÜSSIGKEIT

- Kontrolle Flüssigkeitsstand Vorderrad
- Hinterrad: nur zeigen wo Behälter ist

FAHRBEREITSCHAFT / ABSICHERN

LENKERSPERRE

- Zeigen
- Sperre lösen
- Sperre versperren

ZÜNDSCHLOSS

- Verschiedene Zündschlüsselstellungen erklären

KRAFTSTOFF ÜBERPRÜFEN

- Welcher Kraftstoff wird getankt?
- Kontrolle des Kraftstoffstandes
- Stellung des Benzinhahnes (wenn vorhanden)

KONTROLLLEUCHTEN

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

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

BEKLEIDUNG

HELMVISIER

- Gereinigt
- Nicht zerkratzt

KINNRIEMEN

- Fester Sitz des Helmes

ÜBRIGE BEKLEIDUNG

- Ohne geeignete Kleidung gibt es keine Prüfung
- Als geeignet gilt eine feste Jacke mit langen Ärmeln, feste Hose, feste Schuhe
- Lederbekleidung ist nicht erforderlich
- Handschuhe sind erforderlich

Teil B: ÜBUNGEN IM VERKEHRSFREIEN RAUM (ÜBUNGSPLATZ)

Verhalten wie auf öffentlicher Verkehrsfläche, Kontroll- und Sicherungsblicke. Blinkersetzen ist nicht erforderlich.

Es müssen ALLE Übungen 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 der selben 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 im verkehrsfreien Raum bestehen aus folgenden Teilen:

GRUPPE 1: RANGIEREN OHNE MOTOR

ÜBUNG 1.1. MOTORRAD VOM STÄNDER HEBEN

HAUPTSTÄNDER

- 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)

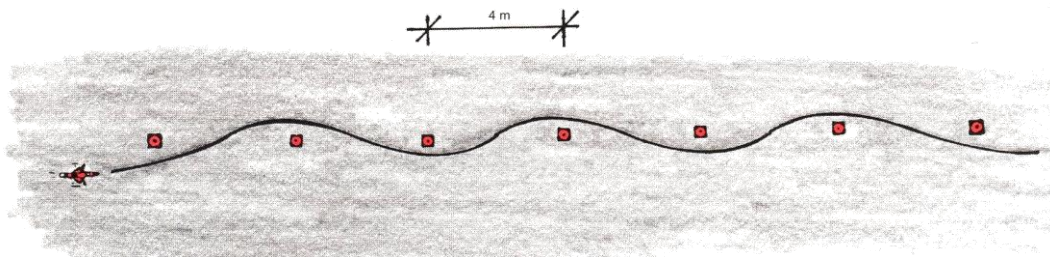
- Achten auf richtige Handhabung
- Entscheidend ist nicht die Körperkraft!

SEITENSTÄNDER

- Sicheres Abstellen am Seitenständer

GRUPPE 2: ÜBUNGEN IM LANGSAMEN GESCHWINDIGKEITSBE- REICH

ÜBUNG 2.1. LANGSAMER SLALOM

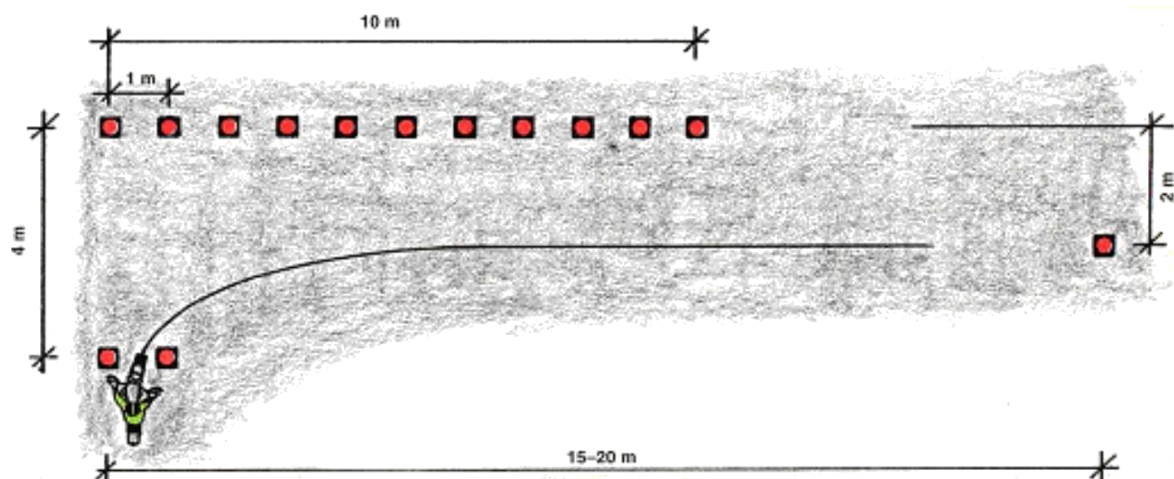


- Mindestens 6 Leitkegel, Abstand je 4,00 Meter (siehe Skizze)
- Blickführung zum entferntesten Leitkegel
- Gefahren wird im 1. Gang

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



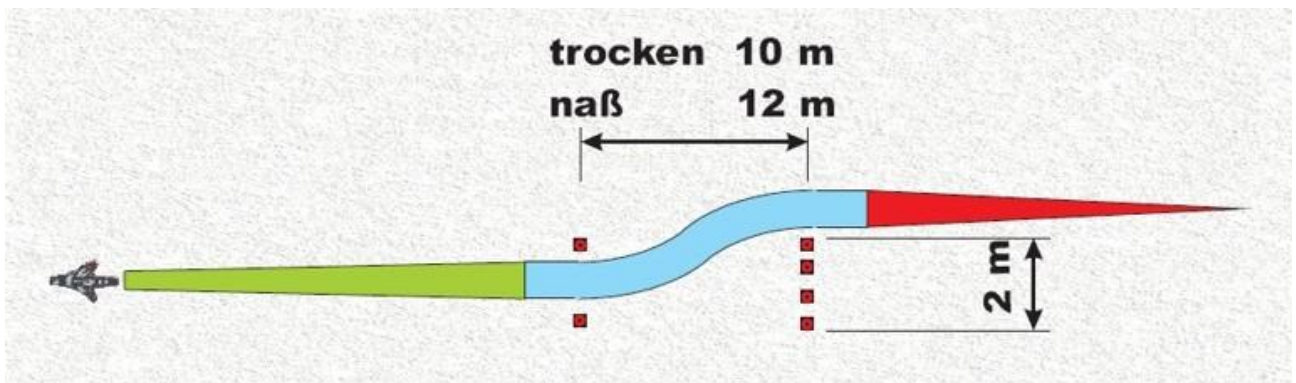
- Übung kann nach rechts oder links durchgeführt werden, sollte möglichst nach rechts erfolgen (wenn örtlich möglich)
- Kontrollierte ca. rechtwinkelige Richtungsänderung unmittelbar nach dem Anfahren
- Blickführung bereits beim Wegfahren in Einbiegerichtung
- Der kurveninnere Fuß stützt im Stillstand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

Beurteilen:

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

GRUPPE 3: ÜBUNGEN IM HÖHEREN GESCHWINDIGKEITSBE- REICH

ÜBUNG 3.1. VERMEIDEN EINES HINDERNISSES

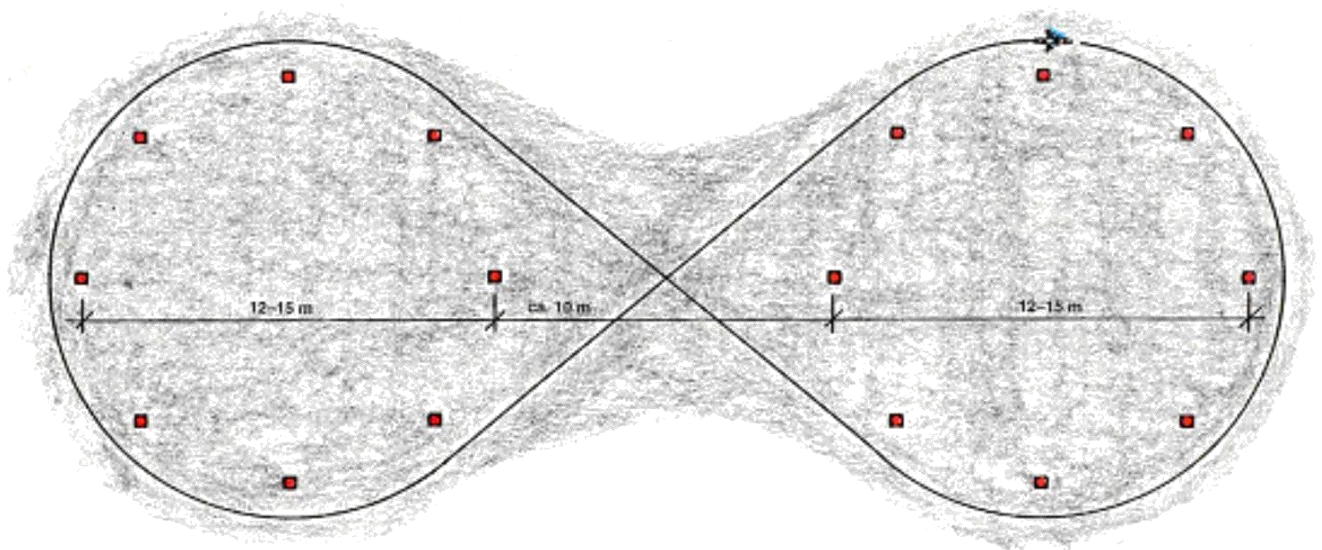


- Übung kann nach links oder rechts durchgeführt werden. Der Prüfer kann die Seite der Ausweichbewegung anordnen; gibt er keine Seite an, so kann der Kandidat die Seite frei wählen.
- Anfahrtschwindigkeit mindestens 50 km/h kurz vor der Ausweichbewegung (Geschwindigkeitsmessung erforderlich)
- Blickführung am Hindernis vorbei

Beurteilen:

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

ÜBUNG 3.2. 8er FÜR WEITE KURVENFAHRT



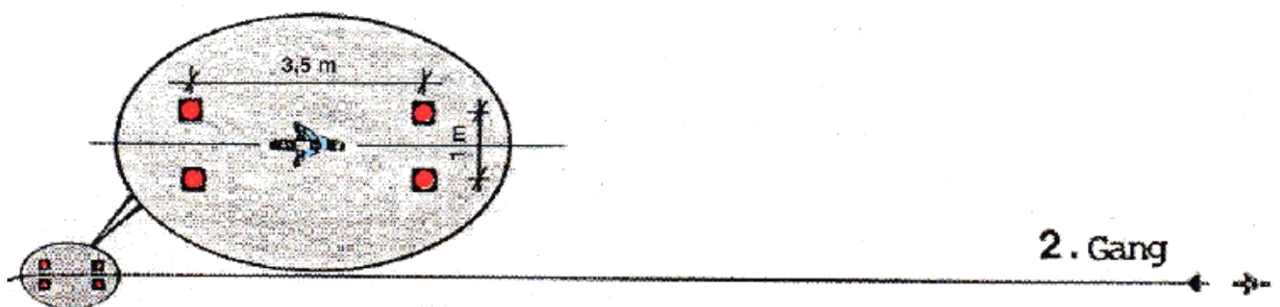
- Fahren mindestens im 2. Gang
- Sichtbares Herausbeschleunigen aus der Kurve bzw. Gaswegnehmen vor der Kurve
- Mindestens zwei Achterschleifen mit korrekter Körperhaltung und Blickführung
- Zum Verbessern dritte Achterschleife möglich

Beurteilen:

- Körperhaltung
- Blickführung im Kurvenverlauf weit voraus
- Dynamischer Tempowechsel
- Rundes Fahren

GRUPPE 4: BREMSÜBUNGEN

ÜBUNG 4.1. ZIELBREMSUNG



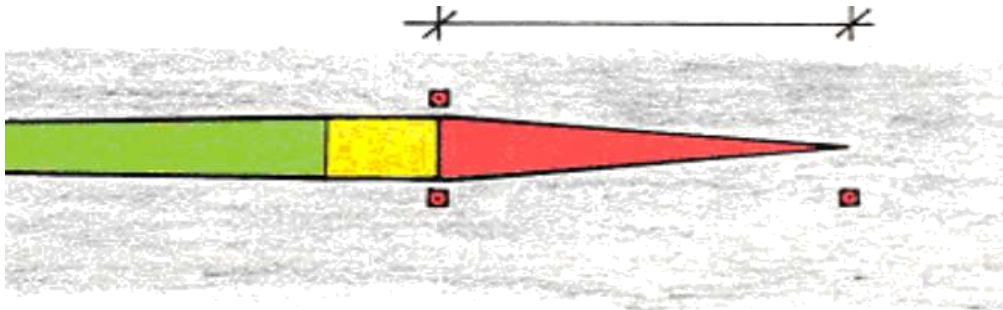
- Zielbox, Länge 3,5 Meter, mit 4 Leitkegel markieren
- Anfahrtsgeschwindigkeit mindestens 30 km/h (keine Geschwindigkeitsmessung!)
- Degressives Bremsen bis zur Zielbox
- Das Motorrad muss zur Gänze in der Zielbox stehen

Beurteilen:

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

ÜBUNG 4.2. GEFAHRENBREMSUNG

trocken max. 19 m
naß max. 27 m



- 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, am günstigsten einen Teil der Fahrt voraus und einen Teil der Fahrt hinter dem Prüfer. 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, 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, soll auch mindestens gefahren werden, sofern Verkehr und Witterung es zulassen, mit Beschleunigungs- und Verzögerungsstreifen
- Überholen: zweites Fahrschulfahrzeug, Fuhrwerk oder Radfahrer; Überholt-werden
- 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)
- Eingehaltene Sicherheitsabstände: Hintereinanderfahren, Seitenabstand beim Überholen (mindestens 1 m, 1,5 m bei Einspurigen, 0,5 m bei Schienenfahrzeugen, in der Haltestelle mindestens 1 m), Abstand vom Fahrbahnrand
- Wahl der Fahrgeschwindigkeit: Geschwindigkeit den Witterungs- und Strassenverhältnissen anpassen, erlaubte Höchstgeschwindigkeit nicht überschreiten, Geschwindigkeitsüberschreitung die zur Nachschulung führt bedeutet negatives Ergebnis
- Verkehrszeichen, Lichtsignale, Bodenmarkierungen: Verkehrszeichen erkennen und Verhalten darauf einstellen; Verkehrslichtsignal erkennen und Abschätzen, ob in Kreuzung eingefahren wird; Erkennen und richtiges Verhalten bei Bodenmarkierungen, Überfahren von Sperrlinien oder Sperrflächen nur wenn durch übrigen Verkehr erforderlich
- Fahrtrichtungsanzeiger, Warneinrichtungen: richtiges Entscheiden über Blinkersetzen, falls erforderlich Warnzeichen abgeben
- Bremsen, anhalten: degressiv bremsen, nicht zu rasch an haltende Kolonne heranfahren

IM PRÜFPROTOKOLL EINZUTRAGEN:

EBENE, STEIGUNG, GEFÄLLE

(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.

Mögliche Fehler:

- | | |
|--|-----|
| 1. Motor abwürgen | (L) |
| Wiederholt | (M) |
| 2. Wegfahren, situationsbedingt falscher Fuß stützt ab | (0) |
| Wiederholt | (L) |
| Immer | (M) |
| 3. Anfahren in einer Steigung | |
| Kaum merkbar zurückrollen | (0) |
| „Zurückrollen“ mit Abwehrhandlung bremsen | (L) |
| „Zurückrollen“ ohne Abwehrhandlung | (M) |

(3.02) GANGWAHL

Selbstständige Wahl des zweckmäßigen Ganges.
Erkennen der Schaltzeitpunkte entsprechend der Situation.

Mögliche Fehler:

1. Bergauf: zu niedriger Gang:
 - Geschwindigkeit zu niedrig: (L)
 - (zusätzlich Fehler (L) bei 3.09)
 - Zu hohe Drehzahl (L)
2. Bergauf zu hoher Gang:
 - Zu niedrige Drehzahl (L)
 - Motor absterben (M)
3. Bergab zu niedriger Gang:
 - Geschwindigkeit zu niedrig (L)
 - (zusätzlich Fehler (L) bei 3.09)
 - zu hohe Drehzahl (L)
4. Bergab zu hoher Gang oder ausgekuppelt:
 - Wiederholtes Bremsen (L),(M)
 - Ständiges Bremsen (Überhitzungsgefahr) (S)
 - Fahrzeug wird zu schnell (S)

(3.03) NEBENHANDLUNGEN

Rasches Auffinden der Betätigungseinrichtungen.

Mögliche Fehler:

1. Betätigen der Bedienungseinrichtung:
 - Suchen der Bedienungseinrichtung (L), (M)
 - Spurunsicherheit bei Bedienung (M)
 - Zu lange von Fahrbahn wegschauen (S)

(3.04) ABSTELLEN UND SICHERN

Durchführen aller Handlungen zum sicheren Abstellen und Verlassen des Fahrzeuges.

Mögliche Fehler:

1. Motor durch Auslassen der Kupplung abstellen (L)
2. Fahrzeug nicht korrekt absichern (ungeeigneter Standplatz / Motorradposition) (L)
3. Bei längerem Anhalten (Bahnübergang, Baustelle, usw.)
 - Erfordernis zum Abstellen nicht erkannt (L)

SPURGESTALTUNG (Gerade, Kurve)

Achten auf Blicktechnik, Tunnelblick, Richtungsblick, richtige Blickführung und richtige Blicksprünge. Beobachtungsmöglichkeit durch Spurgestaltung und Reaktion, evtl. unangepasste Fahrgeschwindigkeit. Hier zählt nicht der Einzelfehler, sondern das Nicht-können.

(3.05) WAHL DES FAHRSTREIFENS (SPURSTREIFEN)

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

Mögliche Fehler:

1. Falschen Fahrstreifen gewählt (z.B. Rechtsfahrordnung, Bodenmarkierungen,) (M)
2. Befahren verbotener Fahrstreifen (z.B. Busspur) (M), (S)
3. Spätes Erkennen eines unbenützbaren Fahrstreifens
(Parker, Bauarbeiten) (L)
dabei bis zum Hindernis gefahren (M)

(3.06) SPUR INNERHALB DES FAHRSTREIFENS (SPURSTREIFEN)

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

Mögliche Fehler:

1. Zu weit rechts oder links, ohne Bodenmarkierung (L)
mit Bodenmarkierung (M)
Zu geringer Seitenabstand zum Gegenverkehr (M), (S)
Zu geringer Seitenabstand zu in gleicher Richtung fahrenden Fahrzeugen (M), (S)
Zu geringer Seitenabstand zu Fußgängern (S)
Ein der Fahrgeschwindigkeit nicht angemessener Seitenabstand (M), (S)
Nicht ausreichend rechts vor unübersichtlichen Kuppen/kurven,
beim Überholtwerden, bei schlechter Sicht oder bei Gegenverkehr (S)
2. Nichtbeachten von kritischen Fahrbahnstellen
(Bodenmarkierungen, Kanaldeckel, Splitt, Fahrbahnschäden u dgl.) (L)
Wiederholt (M)

(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. Dies kann beobachtet werden.

Mögliche Fehler:

1. GERADEAUSFAHRT:
 - 1.1 Tunnelblick, Blick zu weit
nach vorne / zu kurz, über längere Zeit (S)
 - 1.2. Spurunsicherheit beim Schalten
Öfter (L)
Immer (M)
Immer mit größerem Spurversatz (S)
 - 1.3 Unmotivierte starke Pendelbewegungen:
Stark (auf Blicktechnik achten !) (M)
Ständig (S)

2. KURVENFAHRT

- 2.1 Lenkkorrektur wegen zu kleinen Kurvenradiuses (L)
- 2.2 Lenkkorrektur wegen zu großen Kurvenradiuses (L)
- 2.3 Kurve schneiden (M), (S)

TEMPOGESTALTUNG

Der Kandidat muss selbständig die jeweils angepasste Geschwindigkeit wählen. Er hat erforderlichenfalls die Geschwindigkeit rechtzeitig zu verringern. Dies kann er nur, wenn er vorausfährt!

(3.09) ZU LANGSAM (BEHINDERND)

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

Mögliche Fehler:

- 1. Zu geringes Tempo selbst bemerkt und korrigiert (0)
- 2. Deutlich langsamer als „übliche Geschwindigkeit“ (M), (S)
- 3. Übermäßige Geschwindigkeitsreduzierung bei schlechten Witterungsverhältnissen: (L), (M)
- 4. Zögernde Beschleunigung, dadurch Behinderung (M)

(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 zu berücksichtigen.

Mögliche Fehler:

1. ANNÄHERN AN GEFAHRENSTELLE

- 1.1 Geschwindigkeit höher als Fahren auf Gefahrensichtweite zulässt (S)
- 1.2 Passiert Gefahrenstelle mit leicht erhöhter Geschwindigkeit (M)

2. ZU SCHNELL FÜR WITTERUNG, FAHRBAHN, etc.

- 2.1 ohne Beeinträchtigung der Fahrstabilität (M)
- 2.2 mit Beeinträchtigung der Fahrstabilität (S)
- 2.3 keine Reaktion auf plötzlich veränderten Witterungs- bzw. Fahrbahnzustand (S)

3. FAHREN AUF HALBE SICHT

- 3.1 Erfordernis nicht erkannt (S)
- 3.2 Geschwindigkeit reduziert, jedoch noch zu schnell für halbe Sicht (M)
- 3.3 Zu langsam, behindernd: Fehler nach (3.09)

(3.11) ÜBERSCHREITEN DER HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT

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

Mögliche Fehler:

- 1. So weit überschritten, dass es zur Nachschulung führen würde (S)
- 2. Bis 5 km/h überschritten (0)
- 3. Mehr als 5 km/h bis 10 km/h überschritten (L)
- 4. Mehr als 10 km/h (M), (S)

(3.12) SICHERHEITSSABSTÄNDE

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

Mögliche Fehler:

1. Zu geringer Abstand, sofort selbst korrigiert (0)
2. Wiederholt zu geringer Abstand (M)
3. Weniger als 1,0 Sekunden Abstand über länger als 10 Sekunden (KEINE STOP-UHR!) (S)
4. Bei Kolonnenfahrt zu großer Abstand über längere Zeit (0), (L)

FAHRSTREIFENWECHSEL

Sicheres Umspurten vor dem Vorbeifahren, Überholen oder zum Einordnen

(3.13) VERKEHRSBEURTEILUNG, KONTAKTAUFNAHME

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

Mögliche Fehler:

FAHRSTREIFENWECHSEL

- 1.1 Blicktechnik 3-S-Blick nicht bzw. nicht richtig ausgeführt (M), (S)
- 1.2 Übersehen eines anderen Fahrzeuges (S)
- 1.3 Absicht eines anderen Verkehrsteilnehmers falsch einschätzen (M)

(3.14) BEACHTEN DER BODENMARKIERUNGEN

Der Kandidat muss die vorhandenen Bodenmarkierungen beachten.

Mögliche Fehler:

ÜBERFAHREN VON SPERRFLÄCHEN, SPERR-, RAND-, HALTELINIEN

- 1.1 Wenn die Bodenmarkierung kaum sichtbar ist (0), (L)
- 1.2 Fahren auf Sperr- oder Randlinie (M)
- 1.3 Nicht notwendiges deutliches Überfahren (S)
- 1.4 Erforderliches Überfahren im Rahmen des Verkehrsflusses (0)
- Nicht notwendiges Befahren einer Busspur (siehe 3.05) (M), (S)

RICHTUNGSPFEILE NICHT EINHALTEN

- 2.1 Zu spätes Einordnen (S)
- 2.2 Weiterfahren nicht entsprechend dem Richtungspfeil (S)

(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:

1. Kein Anzeigen trotz Notwendigkeit (S)
2. Zu spätes Anzeigen (M), (S)
3. Zu frühe Anzeige (L)
4. Blinker wird nach Fahrmanöver nicht ausgeschaltet (L), (M)
bei konkreter Irreführung anderer Verkehrspartner (z.B. blinkend geradeaus Kreuzung übersetzen) (S)

(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:

1. Falsche Geschwindigkeitseinschätzung der Fahrzeuge auf dem anderen Fahrstreifen (S)
2. Spurversatz nicht der Geschwindigkeit angepasst (M), (S)
3. Behinderung eines anderen Fahrzeuges (bei Gefährdung: Abbruch) (S)
4. Zögerliche Durchführung (L)
5. Kein ausreichender Tiefenabstand nach dem Fahrstreifenwechsel (M)
6. Kontrollblick nicht oder zu früh ausgeführt (S)

SONSTIGES VERHALTEN

(3.17) BEACHTEN DER VERKEHRSVORSCHRIFTEN

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

Mögliche Fehler:

1. VERKEHRSSZEICHEN
 - 1.1 Gefahrenzeichen nicht beachtet (M), (S)
 - 1.2 Verkehrszeichen nicht beachtet (M), (S)

(3.18) VERHALTEN BEI BESONDEREN PARTNERN

Mögliche Fehler:

1. EINSATZFAHRZEUGE
 - 1.1 Falsches Verhalten bei Annähern eines Einsatzfahrzeuges (M) (S)
 - 1.2 Behindern eines Einsatzfahrzeuges (S)
2. LINIENBUS
 - 2.1 Vorbeifahren am Linienbus in Haltestelle:
Falsches Verhalten, wie z.B.
 - Vorbeifahren ohne Geschwindigkeitsreduzierung (S)
 - Vorbeifahren im zu geringen Abstand (S)
 - dem Linienbus keine Vorfahrt überlassen (S)
 - 2.2 Vorbeifahren am Schulbus ohne Anhalten (S)
3. KINDER UND ANDERE SCHUTZBEDÜRFTIGE PERSONEN
 - 3.1 Falsches Verhalten beim Annähern an Kinder oder vom Vertrauensgrundsatz ausgenommene Partner als Gefahrenquelle (S)
 - 3.2 Zu geringer Seitenabstand zu solchen Personen (S)
 - 3.3 Zu hohe Geschwindigkeit beim Vorbeifahren an solchen Personen (S)
4. STRASSENBAHN
 - 4.1 Behinderung der Straßenbahn (S)
 - 4.2 Zu geringer Abstand hinter der Straßenbahn (L)
 - 4.3 Zu geringer Seitenabstand beim Überholen der Straßenbahn (Richtwert: min. 0.5 m) (M)
 - 4.4 Zu rasches Vorbeifahren in der Haltestelle (S)
 - 4.5 Vorbeifahren in der Haltestelle mit zu geringem Abstand (Richtwert: min. 1 m) (S)

(3.19) VORAUSSEHEN DER GEFAHR

Hier ist insbesondere auf das Erkennen von VERBORGENEN Gefahren zu achten (z.B. leere Straßen, schlecht erkennbare Querstellen). Ebenso ist auf das Verhalten bei seitlicher Sichtbehinderung durch parkende KFZ oder Büsche zu achten.

Mögliche Fehler:

1. Spätes Erkennen, richtige Reaktion (L)
2. Spätes Erkennen, unzureichende Reaktion (M)
3. Erkennen und keine Reaktion setzen (S)
4. Gefahrensituation nicht als solche erkennen (S)

(3.20) BEHINDERUNG, GEFÄHRDUNG

Hier ist eine zusätzliche Bewertung zu anderen Fehlern möglich.

Mögliche Fehler:

1. BEHINDERUNG
 - 1.1 Kein Bremsen des anderen Verkehrsteilnehmers erforderlich (nur Gas wegnehmen) (0)
 - 1.2 Leichtes Bremsen erforderlich (M)
 - 1.3 Vollbremsung oder ruckartiges Ausweichen des Partners erforderlich (S)
2. GEFÄHRDUNG
 - 2.1 Jede Gefährdung ist ein schwerer Fehler (S)

VORBEIFAHREN, ÜBERHOLEN

Der Kandidat muss beurteilen, ob ein Überholen erforderlich, erlaubt und möglich ist. Der Überholvorgang muss rasch, sicher und ohne Behinderung von anderen Verkehrsteilnehmern durchgeführt werden.

(3.21) VERKEHRSBEURTEILUNG, KONTAKTAUFNAHME

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

Mögliche Fehler:

1. Führt hinter langsamen Verkehrsteilnehmern nach, obwohl ein Überholen leicht möglich wäre (z.B. Fahrrad, Traktor). (M) ob-
2. Setzt zum Überholen an, obwohl die Verkehrslage oder die Straßenverhältnisse ein Überholen nicht erlauben. (S)
3. Keine ausreichende Kontaktaufnahme, obwohl erforderlich (M)

(3.22) ÜBERHOLSICHT, BEHINDERUNG

Der Kandidat beurteilt, ob ein Überholen aufgrund der Sichtverhältnisse möglich ist.

Mögliche Fehler:

- Setzt trotz mangelnder Sichtweite zum Überholen an (S)

(3.23) RECHTZEITIGE ANZEIGE

Der Kandidat muss den Überholvorgang so rechtzeitig anzeigen, dass sich andere Verkehrsteilnehmer auf dieses Fahrmanöver ohne Gefährdung einstellen können. Der Überholvorgang sollte etwa 3 Sekunden vorher angezeigt werden.

Mögliche Fehler:

1. Kein Anzeigen, obwohl erforderlich (S)
2. Zu spätes Anzeigen (M)
wiederholt (S)
3. Zu frühe Anzeige (L)

(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:

1. Zu geringe Beschleunigung (M)
2. Überholen mit zu geringem Geschwindigkeitsunterschied (M)
3. Wenn aus diesen Fehlern eine Behinderung oder Gefährdung des übrigen Verkehrs resultieren kann (S)

(3.25) SEITENABSTAND

Beim Überholen: Von Einspurigen ist mindestens 1,5 m, von mehrspurigen Fahrzeugen mindestens 1 m Seitenabstand, abhängig von Geschwindigkeit und gefahren erhöhenden Umständen, einzuhalten. Bei Schienenfahrzeugen genügt ein Seitenabstand von mindestens 0,5 m.

Mögliche Fehler:

1. Abstand unterschritten: (M), (S)
2. Vorbeifahren: Ein der Fahrgeschwindigkeit nicht angemessener Seitenabstand. (S)

(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:

1. Zu knapp, zu geringer Sicherheitsabstand (M)
2. Zu knapp, Bremsen des Überholten erforderlich (S)
3. Zu lange auf linker Spur fahren (L)
bei Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer (S)
4. 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.

(3.27) VERKEHRSBEURTEILUNG

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

Mögliche Fehler:

- Querstelle offensichtlich nicht erkannt (S)

(3.28) RICHTIGES ANNÄHERN

Der Kandidat hat die Annäherungsgeschwindigkeit unter Berücksichtigung des vorhandenen Sehtrichters und der Vorrangsituation anzupassen.

Mögliche Fehler:

1. Keine Geschwindigkeitsanpassung (S)
2. Zu spätes Bremsen (M)
3. Einfahren, obwohl ein Verlassen nicht gewährleistet ist (M), (S)

(3.29) „WARTEPFLICHTERFÜLLUNG“

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

Mögliche Fehler:

1. Vorrangsituation falsch beurteilen, auch wiederholter unbegründeter Vorrangverzicht (M) (S)
2. Übersehen oder falsches Abschätzen eines Vorrangberechtigten (S)
 - 2.1 Unvermitteltes Ablenken oder Bremsen des Vorrangberechtigten (S)
 - 2.2 Starkes Abbremsen des eigenen Fahrzeuges erforderlich (S)

(3.30) STOP, ARM- UND LICHTZEICHEN (ANHALTEN)

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

Mögliche Fehler:

1. STOP-Tafel: Kandidat hält an der Sichtlinie an, nicht jedoch an der Haltelinie (L)
2. STOP-Tafel: Kandidat hält an, aber nicht an der Sichtlinie (0), (L)
 - 2.1 Tastet sich langsam vor (S)
 - 2.2 Fährt weiter ohne zu schauen (S)
 - 2.3 Hält zu spät an (S)
3. STOP-Tafel: Hält nicht an (S)
4. Nichtbeachten eines Armzeichens (S)
5. Lichtzeichen:
 - 5.1 Bei Rot zu rasch heranzufahren (M)
 - 5.2 Anhalten bei Grün-Blinken (L), (M)
 - unvermittelt bei Beginn des Grün-Blinkens (S)
 - 5.3 Anhalten bei Grün (S)
 - 5.4 Überfahren bei Gelb (S)
 - wenn Bremsweg nicht ausreichend (0)
 - 5.5 Überfahren bei Rot (ev. Abbruch bei Gefährdung) (S)
 - 5.6 Nach dem Anhalten nicht rechtzeitig fahrbereit machen (L)

(3.31) FUSSGÄNGER, RADFAHRER

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

Mögliche Fehler:

1. Weiterfahrt, wenn Behinderung oder Gefährdung ausgeschlossen werden kann (0)
2. Keine Reaktion auf querende Fußgänger/Radfahrer (S)
3. Bei Behinderung oder Gefährdung von Fußgängern/Radfahrern (S)

(3.32) BLICKTECHNIK

Zu beachten sind die richtige Blickführung und Sicherungsblicke.

Mögliche Fehler, soweit vom Prüfer erkennbar:

Fehlende erforderliche Blicke auf Querstellen

1. Im Zug einer Vorrangstraße (L)
2. Ohne Vorrangstraße, einmalig (M)
3. Ohne Vorrangstraße, ständig (S)

(3.33) RASCHE 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:

- | | |
|--|----------|
| 1. Zögern beim Weiterfahren | (L), (M) |
| 2. Behindern des Querverkehrs wegen Zögern | (S) |
| 3. Zu geringe Beschleunigung durch falschen Gang | (M) |

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.

(3.34) RECHTZEITIGE ANZEIGE, TEMPOANPASSUNG

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

Mögliche Fehler:

- | | |
|---|-----------------|
| 1. Zu frühes Blinken | (L) |
| 2. Zu spätes oder kein Blinken | (M), (S) |
| 3. Zu frühes Verringern der Geschwindigkeit | (L) |
| 4. Zu spätes oder kein Verringern der Geschwindigkeit | (S) |
| 5. Blinker wird nach Fahrmanöver nicht ausgeschaltet
bei konkreter Irreführung anderer Verkehrspartner (z.B. blinkend geradeaus Kreuzung übersetzen) | (L), (M)
(S) |

(3.35) EINORDNEN

Will der Kandidat nach links einbiegen, so hat er sein Fahrzeug auf dem der Fahrbahnmitte zunächst gelegenen Fahrstreifen seiner Fahrtrichtung, in Einbahnen jedoch auf dem linken Fahrstreifen der Fahrbahn einzuordnen, vor dem Rechtseinbiegen hat er sich auf dem rechten Fahrstreifen einzuordnen, sofern sich aus Bodenmarkierungen nichts anderes ergibt.

Mögliche Fehler:

- | | |
|-----------------------|----------|
| 1. Spätes Einordnen | (M) |
| 2. Falsches Einordnen | (M), (S) |

(3.36) BLICKVERHALTEN

Vor dem Einordnen hat sich der Kandidat zu vergewissern, dass er andere Verkehrsteilnehmer nicht gefährdet oder behindert.

Mögliche Fehler:

- | | |
|---|-----|
| 1. Kein Sicherheitsblick auf Fußgänger/Radfahrer, Schutzwege/Radfahrerüberfahrt | (S) |
| 2. Kein Sicherheitsblick auf nachfolgende Verkehrsteilnehmer | (S) |

Fehler bei Blickverhalten hier nicht bewerten, siehe Punkt 3.13

(3.37) FAHRSPUR BEIM EINBIEGEN

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

Mögliche Fehler:

- | | |
|---|----------------------|
| 1. Rechts abbiegen in zu großem Bogen
bei Wiederholung | (L), (M)
(M), (S) |
| 2. Links abbiegen nach dem Mittelpunkt
bei Wiederholung | (L), (M)
(M), (S) |
| 3. 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.

(3.39) RECHTZEITIGE VERKEHRSBEURTEILUNG

Der Kandidat hat unter Beachtung der Straßen-, Verkehrs- und Sichtverhältnisse annähernd mit der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu fahren (Richtwert mindestens 80% der zulässigen Höchstgeschwindigkeit).

Im höheren Geschwindigkeitsbereich müssen Verkehrssituationen früher erkannt und es muss auch früher reagiert werden.

Mögliche Fehler:

- | | |
|--|----------|
| 1. Spurgestaltung nicht der Geschwindigkeit angepasst | (S) |
| 2. Geschwindigkeit nicht angepasst (Doppelfehler 3.09 bis 3.12) | (M), (S) |
| 3. Fehleinschätzung der Geschwindigkeit anderer Verkehrsteilnehmer | (S) |

(3.40) EINFAHREN

Beim Einfahren auf die Autobahn hat der Kandidat am Beschleunigungsstreifen zügig zu beschleunigen, mit Hilfe des 3-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:

- | | |
|--|-----|
| 1. Einordnen mit zu niedriger Geschwindigkeit ohne Behinderung | (M) |
| 2. Einordnen mit zu niedriger Geschwindigkeit mit Behinderung oder Gefährdung | (S) |
| 3. Verringern der Geschwindigkeit oder Anhalten am Ende des Beschleunigungsstreifens | (S) |

(3.41) AUSFAHREN

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

Mögliche Fehler:

- | | |
|--|------------|
| 1. Zu frühes Verringern der Geschwindigkeit | (M) |
| 2. Zu hohe Geschwindigkeit bei der Ausfahrt
bei Beeinträchtigung der Fahrstabilität | (M)
(S) |