

**BUNDESMINISTERIUM FÜR
VERKEHR, INNOVATION UND TECHNOLOGIE**

HANDBUCH

**FÜR DIE PRAKTISCHE
FAHRPRÜFUNG**

JULI 2008
Dritte überarbeitete Ausgabe

INHALT

| | |
|---|----------|
| 1. GELTUNGSBEREICH DES HANDBUCHES | 5 |
| 2. DIE PRAKTISCHE FAHRPRÜFUNG NACH DER RL 91/439/EWG | |
| 2.1 Zweck der Vereinheitlichung | 6 |
| 2.2 Praktische Prüfung nach dem FSG | 6 |
| 2.3 Umfang und Dauer der praktischen Fahrprüfung | 7 |
| 2.4 Prüfungsfahrzeit im Verkehr (Teil C) | 7 |
| 3. TEIL A: ÜBERPRÜFUNG AM FAHRZEUG | |
| 3.1 Inhalt der Sicherheitskontrollen am Fahrzeug | 9 |
| 3.1.1 Themen gemäß Prüfprotokoll | 9 |
| 3.1.2 Innenkontrollen | 10 |
| 3.2 Beurteilungskriterien | |
| 4. TEIL B: ÜBUNGEN IM LANGSAMFAHRBEREICH | |
| 4.1 Vorbereitung zur Abfahrt | 10 |
| 4.2 Inhalt der Übungen | 11 |
| 4.2.1 Beginn der praktischen Prüfung | 11 |
| 4.2.2 Zweck der Übungen | 11 |
| 4.2.3 Anforderungen an den Prüfungsplatz | 11 |
| 4.2.4 Aufstellen der Übungen | 12 |
| 4.3 Beurteilung der Übungen | 12 |
| 4.3.1 Ziel der Übungen | 12 |
| 4.3.2 Ausführung der Übungen | 12 |
| 5. TEIL C: FAHREN IM VERKEHR | |
| 5.1 Inhalte der Prüfung | 13 |
| 5.1.1 Wegfahren | 13 |
| 5.1.2 Fahren auf geraden Straßen | 13 |
| 5.1.3 Fahren in Kurven | 14 |
| 5.1.4 Befahren von Kreuzungen | 14 |
| 5.1.5 Richtungsänderungen, Fahrstreifenwechsel | 14 |
| 5.1.6 Autobahn / Autostraße | 14 |
| 5.1.7 Überholen | 14 |
| 5.1.8 Befahren von besonderen Straßenstellen | 15 |
| 5.1.9 Auswahl der Prüfstrecke (Verkehrsräume) | 16 |
| 5.1.10 Anweisungen des Fahrprüfers | 16 |
| 5.2 Beurteilungskriterien | 17 |
| 5.2.1 Defensives und partnerbewusstes Fahren | 17 |
| 5.2.2 Sichere Handhabung des Fahrzeuges | 18 |
| 5.2.3 Verkehrsbeobachtung | 19 |
| 5.2.4 Vorrang | 19 |
| 5.2.5 Wahl der Fahrlinie und des Fahrstreifens | 20 |
| 5.2.6 Eingehaltene Sicherheitsabstände | 21 |
| 5.2.6.1 Tiefenabstand beim Hintereinanderfahren | 21 |
| 5.2.6.2 Seitenabstand beim Überholen | 21 |
| 5.2.6.3 Abstand vom Fahrbahnrand | 21 |

| | | |
|---------|---|----|
| 5.2.7 | Wahl der Fahrgeschwindigkeit | 22 |
| 5.2.8 | Verkehrszeichen, Lichtsignale, Bodenmarkierungen | 22 |
| 5.2.8.1 | Verkehrszeichen | 22 |
| 5.2.8.2 | Verkehrslichtsignalanlagen | 22 |
| 5.2.8.3 | Bodenmarkierungen | 23 |
| 5.2.9 | Fahrtrichtungsanzeiger, Warneinrichtungen | 24 |
| 5.2.9.1 | Betätigung des Fahrtrichtungsanzeigers | 24 |
| 5.2.9.2 | Verhalten des Kandidaten gegenüber Signalen anderer Verkehrsteilnehmer | 24 |
| 5.2.9.3 | Der Kandidat hat selbst Warnzeichen abzugeben . | 24 |
| 5.2.10 | Bremsen, Anhalten | 24 |

6. TEIL D: BESPRECHUNG VON ERLEBTEN SITUATIONEN

| | | |
|-------|-----------------------------------|----|
| 6.1 | Durchführung | 25 |
| 6.2 | Inhalte | 25 |
| 6.2.1 | Inhalte gemäß Prüfprotokoll | 25 |
| 6.2.2 | Wie ist zu fragen | 26 |
| 6.3 | Beurteilung | 26 |
| 6.3.1 | Erklärung von Fahrfehlern | 26 |
| 6.3.2 | Sprachschwierigkeiten | 26 |

7 ABWICKLUNG DER PRÜFUNG

| | | |
|-------|---|----|
| 7.1 | Beginn der Prüfung | 27 |
| 7.2 | Erfordernis eines Prüfprotokolls | 27 |
| 7.2.1 | Zweck des Prüfprotokolls | 27 |
| 7.2.2 | Aushändigen des Prüfprotokoll | 28 |
| 7.3 | Ausfüllen des Prüfprotokolls | 28 |
| 7.3.1 | Vertrautheit mit dem Prüfprotokoll | 28 |
| 7.3.2 | Der Kopf des Prüfprotokolls | 28 |
| 7.4 | Der Mängelkatalog | 29 |
| 7.4.1 | Grundsätzliches | 29 |
| 7.4.2 | Mängelkatalog Teil C: Fahren im Verkehr | 29 |
| 7.5 | Abschliessen des Prüfprotokolls | 29 |
| 7.5.1 | Abschliessende Beurteilung | 29 |
| 7.5.2 | Raum für Bemerkungen | 30 |

8 ABWICKLUNG DER PRÜFUNG DER WEITEREN KLASSEN

| | | |
|-------|--------------------------------------|----|
| 8.1 | Klassen A | 30 |
| 8.1.1 | Überprüfungen am Fahrzeug | 30 |
| 8.1.2 | Übungen im verkehrsfreien Raum | 31 |
| 8.1.3 | Fahren im Verkehr | 31 |
| 8.2 | Klasse C1/C | 31 |
| 8.2.1 | Überprüfungen am Fahrzeug | 31 |
| 8.2.2 | Übungen im Langsamfahrbereich | 32 |
| 8.2.3 | Fahren im Verkehr | 32 |
| 8.3 | Klasse D | 33 |
| 8.3.1 | Überprüfungen am Fahrzeug | 33 |
| 8.3.2 | Übungen im Langsamfahrbereich | 33 |
| 8.3.3 | Fahren im Verkehr | 34 |

| | | |
|-----------|---|----|
| 8.4 | Klasse B+E | 35 |
| 8.4.1 | Überprüfungen am Fahrzeug | 35 |
| 8.4.2 | Übungen im Langsamfahrbereich | 35 |
| 8.4.3 | Fahren im Verkehr | 36 |
| 8.5 | Klasse C1+E, C+E, D+E | 36 |
| 8.5.1 | Überprüfungen am Fahrzeug | 36 |
| 8.5.2 | Übungen im Langsamfahrbereich | 36 |
| 8.5.3 | Fahren im Verkehr | 37 |
| 8.6 | Klasse F | 37 |
| 8.6.1 | Überprüfungen am Zugfahrzeug und am Anhänger | 37 |
| 8.6.2 | Übungen im Langsamfahrbereich am Übungsplatz | 37 |
| 8.6.3 | Fahren im Verkehr | 38 |
| 9 | PRÜFUNGSERGEBNIS | |
| 9.1 | Bewertung | 39 |
| 9.1.1 | Generelle Richtlinie | 39 |
| 9.1.2 | Bewertung der Fehler | 39 |
| 9.1.3 | Ergebnis der Bewertung | 39 |
| 9.2 | Prüfungsergebnis | 40 |
| 9.2.1 | Feststellung des Prüfungsergebnis | 40 |
| 9.2.2 | Mitteilung des Prüfungsergebnis | 40 |
| 9.3 | Vorzeitiger Abbruch der praktischen Prüfung | 40 |
| 9.3.1 | Generelle Richtlinie | 40 |
| 9.3.2 | Abbruchgründe | 41 |
| 9.3.2.1 | Schwere Gefährdung | 41 |
| 9.3.2.2 | Unfall | 41 |
| 9.3.2.3 | Gesundheitliche Zweifel | 42 |
| 9.3.2.4 | Verlangen des Kandidaten | 42 |
| 9.3.2.5 | Fahrfehler im verkehrsfreien Raum im Rahmen der Klasse A | 43 |
| 9.3.2.6 | Prüfung nicht zumutbar | 43 |
| 10 | ANHÄNGE | |
| | MÄNGELKATALOGE | |

1. GELTUNGSBEREICH DES HANDBUCHES

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

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

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

Es ist sinnvoll, das Handbuch während der Prüfung im Fahrzeug mitzuführen. Der Fahrprüfer sollte mit den Grundsätzen und Inhalten des Prüferhandbuches soweit vertraut sein, dass er etwaige Fahrfehler des Kandidaten eindeutig zuordnen und in der entsprechenden Rubrik des Prüfungsprotokolls eintragen kann. Für die Tätigkeit im Fahrzeug kann auf die Zusammenfassung verwiesen werden.

2. DIE PRAKTISCHE FAHRPRÜFUNG NACH DER RL 91/439/EWG

2.1 Zweck der Vereinheitlichung der Prüfung

Die zweite Führerscheinrichtlinie (91/439/EWG) ist mit 1.7.1996 in Kraft getreten. Mit dieser Richtlinie wurde der **EU-einheitliche Führerschein** geschaffen, der auch bei einer Verlegung des Hauptwohnsitzes in einen anderen EU-Mitgliedstaat nicht mehr ausgetauscht werden muss.

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

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

2.2 Die praktische Fahrprüfung nach dem Führerscheingesetz

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

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

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

2.3 Umfang und Dauer der praktischen Fahrprüfung

Die praktische Fahrprüfung besteht aus vier Teilen:

- A. Überprüfung am Fahrzeug
- B. Übungen im Langsamfahrbereich
- C. Fahren im Verkehr
- D. Besprechung von erlebten Situationen

Gem. § 11 Abs. 4 Z 3 FSG beträgt die Minstdauer für den Teil C (Fahren im Verkehr) für die Klassen A, B sowie B+E mind. 25 Minuten, für die anderen Klassen ausgenommen F und G mind. 45 Minuten. Unter Berücksichtigung der Prüfungsteile A, B und D wird daher bei Einhaltung der in diesem Handbuch dargelegten Vorgehensweise die Gesamtdauer der praktischen Prüfung für die Klassen A und B sowie B+E keinesfalls 40 Minuten unterschreiten bzw. 60 Minuten für die anderen Klassen:

| Teil | A, B, B+E | C, C1, D C+E, C1+E, D+E | F, G |
|---------------|--------------|----------------------------|-----------|
| A | 5 | 5 | 5 |
| B | 5 | 5 | 5 |
| C | 25 | 45 | 15 |
| D | 5 | 5 | 5 |
| Gesamt | 40 | 60 | 30 |

Diese Zeiten dürfen nur in Fällen eines vorzeitigen Abbruch der Prüfung unterschritten werden.

2.4 Prüfungszeit beim Fahren im Verkehr (Teil C)

Der Kandidat muss sein Fahrzeug sicher und mit Rücksicht gegenüber den Partnern im Verkehr bewegen können. Diese Forderung geht weit über das „handling“, also die reine Handhabung, hinaus. Die richtige Bedienung des Fahrzeuges alleine reicht nicht aus, um den Kandidaten alleine ein Kraftfahrzeug lenken zu lassen. Bei der Prüfung ist die sichere Fahrzeugbedienung nur ein Teil der Kriterien, unter denen der Kandidat während der Prüfungsfahrt zu beurteilen ist.

Um eine Beurteilung über das angepasste, richtige und partnerschaftliche Verhalten des Kandidaten zu ermöglichen, muss der Kandidat sein Verhalten in verschiedenen Verkehrssituationen, in verschiedenen Geschwindigkeitsbereichen und in verschiedenen Verkehrsräumen auch gegenüber unterschiedlichen Verkehrspartnern unter Beweis stellen. Die Forderung, den Kandidaten im Ortsgebiet sowie auf Freilandstraßen und auf Schnellstraßen bzw. Autobahnen zu beobachten, erfordert einen größeren Zeitaufwand, da dafür eine längere Fahrtstrecke erforderlich ist.

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

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

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

In den meisten EU-Mitgliedstaaten sind weitaus längere Prüfungsfahrzeiten vorgesehen. Im EU-weiten Vergleich sind die im Führerscheingesetz vorgesehenen Fahrzeiten (25 bzw. 45 Minuten) tatsächlich nur Mindeststandards. Seitens der Experten der EU-Mitgliedstaaten wird daher eine Verlängerung dieser Mindestfahrzeiten gefordert. Die Forderungen stützen sich zum Teil auf Forschungsarbeiten, wonach es einen unmittelbaren Zusammenhang zwischen der Länge der Prüfungsfahrt und der Unfallwahrscheinlichkeit von Fahranfängern (auch hinsichtlich der Schwere des Unfalles mit Verletzten oder Toten) gibt. Es ist dabei zu vermuten, dass die längere Prüfungsfahrt eine bessere Ausbildung voraussetzt und diese bessere Ausbildung die Ursache für die geringere Unfallwahrscheinlichkeit ist.

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

3. TEIL A: ÜBERPRÜFUNG AM FAHRZEUG

3.1 Inhalt der Sicherheitskontrollen am Fahrzeug

Der Kandidat muss mit den Einrichtungen des Prüfungsfahrzeuges vertraut sein. Dazu gehören Schalter für Beleuchtung, Wischer, Scheibenwaschanlage, Blinker, Hupe, Lichthupe sowie die Bedienung der Lüftungsanlage und der Heizung.

3.1.1 Themen gemäß Prüfprotokoll

Der Kandidat hat die einem Lenker zumutbaren sicherheitstechnischen Überprüfungen am Fahrzeug zu demonstrieren. Dies hat jedoch nicht in Form einer zusätzlichen mündlichen Theorieprüfung zu erfolgen, sondern soll eine Demonstration der Kenntnisse über die Bedienungseinrichtungen des jeweiligen Prüfungsfahrzeuges sein. Als Grundsatz gilt: Wenig erklären, mehr zeigen! Alle Überprüfungen müssen ohne besonderen Hilfsmittel und ohne Werkzeug möglich sein, wobei ein Tuch zum Abwischen des Ölmeßstabes nicht als „Hilfsmittel“ gelten soll.

Auf dem Prüfungsprotokoll sind folgende Themen vorgegeben:

- Räder
- Bremsanlage
- Beleuchtung
- Signal- und Warneinrichtungen
- Lenkung
- Ausreichende Sicht
- Flüssigkeitsstände
- Batterie
- Keilriemen

Der Fahrprüfer wählt aus den oben angeführten Themen mindestens 3 Themen aus und lässt den Kandidaten die zu den einzelnen Themen gestellten Aufgaben vorzeigen. Es ist aus jedem der 3 Themen eine Aufgabe auszuwählen.

Dieser Teil der Prüfung darf nicht zu einer zusätzlichen mündlichen Theorieprüfung führen. Die Inhalte der entsprechenden Fragen, die ein Kandidat im Rahmen der computerunterstützten theoretischen Fahrprüfung zu beantworten hat, soll der Kandidat hier am Prüfungsfahrzeug **zeigen**. Ebenso soll er Maßnahmen zur Behebung eines Mangels nicht mit Worten erklären, sondern an den Betätigungsvorrichtungen oder anderen Einrichtungen des Fahrzeuges in erster Linie demonstrieren. Damit ist in der Regel auch kein Dolmetscher erforderlich. Der Kandidat soll das Prüfungsfahrzeug weder reparieren, noch soll dieser Teil der Prüfung zu Zerlegungsarbeiten am Prüfungsfahrzeug führen. Der Kandidat soll zeigen, dass er die Betätigungsvorrichtungen des Fahrzeuges sicher bedienen kann und die für die Sicherheit erforderlichen Kontrollen durchführen kann.

Auf dem Prüfungsprotokoll werden die ausgewählten Themen angehakt und jeweils rechts neben dem Begriff das Ergebnis in Form eines (+) oder (-) zu angemerkt. Themen, die nicht mit einem Haken versehen sind, wurden nicht überprüft. Ungenaue Antworten des Kandidaten oder nicht exakte Durchführung einer gestellten Aufgabe durch den Kandidaten dürfen nicht zu einer zusätzlichen mündlichen Prüfung führen.

3.1.2 Innenkontrollen

Das Thema „Innenkontrollen“ ist einerseits farblich von den anderen Themen abgesetzt (hinterlegt) und stellt andererseits keine Aufgabe dar, die der Kandidat nur über Aufforderung durch den Fahrprüfer zu demonstrieren hat. Jeder Kandidat hat vor Beginn der Inbetriebnahme des Fahrzeuges zunächst den Sitz, die Rückblickspiegel und die Kopfstütze auf seine Person einzustellen und den Gurt richtig anzulegen. Daher soll der Fahrprüfer dieses Thema nicht eigens abfragen, sondern es werden die Einstellungen des Kandidaten beobachtet und gegebenenfalls erkannte Fehler eingetragen und bewertet.

3.2 Beurteilungskriterien

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

4. TEIL B: ÜBUNGEN IM LANGSAMFAHRBEREICH BZW. IM VERKEHRSFREIEN RAUM

4.1 Vorbereitung zur Abfahrt

Die Vorbereitung beinhaltet die Einstellung des Sitzes (Längsrichtung, Lehnenneigung, Höhe wenn Verstellung im Fahrzeug vorgesehen) und des Lenkrades wenn vorgesehen, der Kopfstütze, des Sicherheitsgurtes und der Rückblickspiegel. Das Lenkrad ist dabei am obersten Punkt zu halten, der Arm muss im Ellbogen leicht abgewinkelt sein. Bei durchgetretener Kupplung muss das Bein im Kniegelenk leicht gebeugt sein.

Die Kopfstütze ist auf den oberen Teil des Kopfes einzustellen (nicht unter Augenhöhe), der Sicherheitsgurt in die richtige Höhe zu bringen. Der Sicherheitsgurt ist richtig anzulegen und

entsprechend zu straffen, im Winter ist ein dicker Mantel oder eine dicke Jacke vor dem Einsteigen auszuziehen.

Die Rückblickspiegel sind so einzustellen, dass das eigene Fahrzeug gerade noch sichtbar ist, der Horizont soll etwa $\frac{1}{4}$ vom oberen Rand liegen. Beim Innenspiegel soll das Heckfenster möglichst ohne Rand voll im Spiegel sichtbar sein.

Beim Abstellen ist das Fahrzeug entsprechend abzusichern. Beim Aussteigen muss der Kandidat das richtige Beobachten des Verkehrs (aller Verkehrspartner) zeigen.

4.2 Inhalt der Übungen

4.2.1 Beginn der praktischen Prüfung

Die Prüfung beginnt auf einem geeigneten Prüfungsplatz. Dort sind die Übungen gemäß dem Prüfungsprotokoll vorbereitet. Die Übungen müssen nicht durch Stangen oder Hüte dargestellt werden, es können durchaus auch Einrichtungen des Übungsplatzes verwendet werden, wie beispielsweise eine vorhandene Garage.

Jeder Kandidat hat alle Übungen zu absolvieren, wobei der Kandidat während der Übungen alleine im Fahrzeug sitzt. Kandidaten, die ohne Begleitung einer Fahrschule zur Fahrprüfung antreten, haben selbst dafür zu sorgen, dass diese Übung aufgestellt wird.

4.2.2 Zweck der Übungen

Die Übungen im Langsamfahrbereich haben eine mehrfache Bedeutung: einerseits soll der Fahrprüfer erkennen können, ob der Kandidat Lenkung, Kupplung und Bremse entsprechend bedienen kann. Weiters kann der Fahrprüfer erkennen, ob der Kandidat mit den Abmessungen und Eigenschaften seines Prüfungsfahrzeuges vertraut ist. Der Sinn der einzelnen Übungen besteht aber nicht darin, den Abstand des Prüfungsfahrzeuges von Markierungen, Stangen oder Haberkornhüten nachzumessen. Durch die Übungen im verkehrsfreien Raum entfällt auch die zum Teil mühsame Suche nach geeigneten Plätzen zum Einparken während der Prüfungsfahrt.

Wenn der Kandidat diese Übungen positiv absolviert hat, wird dies sein Selbstwertgefühl heben und ihm die nötige Sicherheit für den weiteren Prüfungsverlauf geben.

4.2.3 Anforderungen an den Prüfungsplatz

Die Übungen werden auf einem geeigneten Übungsplatz durchgeführt. Vor allem in Ballungsgebieten wird es nicht möglich sein, die Übungen auf Straßen mit öffentlichem Verkehr durchzuführen. Bei den Übungen sitzt der Kandidat **allein im Fahrzeug**. Ein Prüfungsplatz kann daher **nur dann als geeignet** im Sinne des § 6 Abs. 2 FSG-PV angesehen werden, wenn

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

Steht kein Übungsplatz der Fahrschule zur Verfügung, sind die Übungen nach Teil B an einer solchen Stelle durchzuführen, an der es möglich ist,

- o) alle Übungen abzustecken, und
- o) der Kandidat die Übungen alleine im Fahrzeug sitzend durchführen darf.

In jedem Fall befindet sich der Kandidat bei diesem Prüfungsteil allein im Fahrzeug.

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

4.2.4 Aufstellen der Übungen

Die für die Übungen erforderlichen Hilfsmittel werden in der Anordnung gemäß Prüfprotokoll und nach den Maßen entsprechend den Skizzen im Anhang aufgestellt und es werden alle Übungen durchgeführt. Als Hilfsmittel für die Übungen werden Haberkornhüte und/oder Stangen (Kippstangen) erwendet, wobei die Stangen auch durch Ketten oder Bänder verbunden werden können. Die Erfahrung hat gezeigt, dass eine Aufstellung nur durch Stangen oder Haberkornhüte unübersichtlich wird und der Kandidat die für die einzelnen Teilübungen geltenden Stangen nicht mehr auseinanderhalten kann. Weiters können in die Aufstellung der Übungen alle am Übungsplatz möglichen Baulichkeiten miteinbezogen werden, wie beispielsweise Gehsteigränder, Garagen, usw.

4.3 Beurteilung der Übungen

4.3.1 Ziel der Übungen

Ziel dieser Übung ist es, dass der Kandidat zeigt, ob er das Fahrzeug sicher bedienen kann. Er muss das Fahrzeug selbständig handhaben können, daher sitzt er während dieser Übung alleine im Fahrzeug. Sollte der Fahrlehrer darauf bestehen, bei den Übungen im Fahrzeug zu sitzen, um eingreifen zu können, kann davon ausgegangen werden, dass der Kandidat die Übungen nicht allein ausführen kann. Der Fahrprüfer beobachtet und beurteilt den Kandidaten während dieser Übungen von außerhalb des Prüfungsfahrzeuges.

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

4.3.2 Ausführung der Übungen

Die Genauigkeit der Ausführung der einzelnen Übungen richtet sich nach den im Mängelkatalog angeführten Kriterien. Keinesfalls ist ein Maßband oder Maßstab zu

verwenden. Eingehaltene Abstände sind nur zu schätzen. Die einzelnen Übungen sind durch ein (+) oder ein (-) zu bewerten, und das Ergebnis ist entsprechend zu dokumentieren.

Wenn die Übungen nur mit Hilfe von Haberkornhüten und Stangen aufgestellt werden, ist es günstig, wenn ein Fahrlehrer zunächst vorführt, wie die Übungen zu absolvieren sind.

Wenn auch bei wiederholten Versuchen ständig Stangen, Hüte oder gedachte Mauern überfahren werden und dazu noch krasse Unkenntnisse aus dem Teil A des Prüfprotokolls gegeben sind, dann kann angenommen werden, dass sich der Kandidat im Verkehr nicht mit der erforderlichen Sicherheit bewegen wird. Dies gilt auch, wenn die Durchführung der Übungen abgelehnt wird, oder die Übungen nur in Begleitung eines Fahrlehrers absolviert werden. **In diesem Fall ist die Prüfung negativ zu beenden.**

5. TEIL C: FAHREN IM VERKEHR

5.1 INHALTE DER PRÜFUNG

Es soll hier zunächst festgelegt werden, welche Inhalte die praktische Fahrprüfung mindestens haben muss. Inhalt der Prüfung bedeutet, dass der Kandidat diese Aufgaben im Rahmen der Prüfungsfahrt durchführen muss. Einige Prüfungsinhalte sind nur auszuführen, wenn es möglich ist. Dies ist bei den einzelnen Inhalten angeführt.

Die Prüfungsinhalte sind zu bewerten, und zwar nach den im Kapitel (5.2.) angeführten Beurteilungskriterien. Die einzelnen Beurteilungskriterien sind, soweit es sinnvoll ist, auf alle Inhalte der Prüfung anzuwenden.

5.1.1 Wegfahren

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

5.1.2 Fahren auf geraden Straßen

Die Prüfstrecke ist so auszuwählen, dass während der Prüfungsfahrt auf Straßen mit verschiedenen Anforderungen gefahren wird (siehe 3.12). Es sind dabei gerade Straßen mit Gegenverkehr, Einbahnen, Straßen mit mehreren durch Leitlinien getrennten Spuren zu befahren. Es sollte auch an Engstellen der Fahrbahn das Verhalten gegenüber entgegenkommenden Fahrzeugen betrachtet werden.

Auch auf „geraden“ Straßen ist die richtige Blicktechnik zu überprüfen. Der Kandidat soll eine gerade Linie fahren und innerhalb seiner Fahrspur die richtige Fahrlinie wählen. Ständige Korrekturen am Lenkrad sind die Folge einer falschen Blicktechnik.

5.1.3 Fahren in Kurven

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

5.1.4 Befahren von Kreuzungen

Es sind im Rahmen der Prüfungsfahrt möglichst Kreuzungen unterschiedlicher Art und mit unterschiedlichen Vorrangverhältnissen zu befahren. Mindestens bei einer Kreuzung, an der für ihn Wartepflicht besteht, hat der Kandidat das richtige und situationsangepasste Verhalten zu zeigen. Zum Inhalt gehört das Überqueren von Kreuzungen sowie das Abbiegen in verschiedenen Richtungen.

Es sind auch Kreuzungen mit Bodenmarkierungen, Abbiegespuren, etc., zu befahren. Wenigstens eine Kreuzung muss mit einer Verkehrslichtsignalanlage geregelt sein.

5.1.5 Richtungsänderungen, Fahrstreifenwechsel

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

Beim Rechtseinbiegen ist vom Kandidaten auf von hinten kommende Fußgänger und Radfahrer (z.B. auch auf Radwegen) zu achten. Insbesondere bei einem im Zuge eines Einbiegemanövers aufgetretene Fehler sind mehrere weitere Einbiegemanöver durchzuführen, um ein eingelerntes Fehlverhalten zu erkennen.

Die Prüfstrecke ist aber auch so zu wählen, dass mehrere Fahrstreifenwechsel durchzuführen sind. Vorwegweiser sind, wenn möglich, mit einzubeziehen. Ein Fahrstreifenwechsel sollte möglichst auf einer Straße mit stärkerem Verkehr stattfinden bzw. auf Straßen im höheren Geschwindigkeitsbereich. Der Kandidat hat dabei die richtige Blicktechnik anzuwenden und den Spurwechsel rechtzeitig und entschlossen auszuführen. Der Kandidat hat die Geschwindigkeit der anderen Verkehrsteilnehmer richtig abzuschätzen und die eigene Geschwindigkeit entsprechend anzugleichen.

5.1.6 Autobahn / Autostraße

Die Prüfstrecke muss so gewählt werden, dass jeder Kandidat im Zuge der Prüfungsfahrt zumindest auf einem kurzen Stück Straßen mit „Schnellverkehr“ mit einer Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h befahren muss. Nur bei besonders ungünstigen Witterungsverhältnissen oder bei anderen besonderen Umständen (z.B. unerwarteter Stau) kann von den 80 km/h abgegangen werden. Wenn die Möglichkeit dazu vorhanden ist, sollen Autobahnen oder Autostraßen befahren werden. Der Kandidat hat bei derartigen Straßen unter Beachtung der Straßen-, Verkehrs- und Sichtverhältnisse annähernd mit der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu fahren.

Wichtig ist dabei auch das Benützen des Beschleunigungs- und Verzögerungsstreifens. Vor allem falsches Verhalten auf dem Beschleunigungsstreifen kann zu gefährlichen Situationen führen.

Prüfungsinhalt ist die richtige Blickführung und richtiges Verwenden der Rückblickspiegel, exakte Lenkbewegungen sowie die Durchführung von Fahrstreifenwechsel bei höherer Geschwindigkeit. Der Kandidat hat aber auch die Geschwindigkeit der anderen Verkehrsteilnehmer, insbesondere auch des nachkommenden Verkehrs, richtig abzuschätzen und seine eigene Geschwindigkeit entsprechend anzupassen.

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

5.1.7 Überholen

Wenn es möglich ist, soll der Kandidat im Rahmen der Prüfungsfahrt auch einen Überholvorgang durchführen. Dieser kann sich entweder aus einer Verkehrssituation ergeben (z.B. ein anderes Kraftfahrzeug, Fuhrwerk oder ein Radfahrer wird überholt), oder falls ein zweites Fahrschulfahrzeug zur Verfügung steht, kann nach Absprache dieses zweite Fahrzeug vorausfahren und vom Kandidaten überholt werden. Der Kandidat hat diesen Überholvorgang situationsangepasst durchzuführen, wobei auf das Abschätzen der Verkehrssituation, Sicherheitsabstände sowie auf die entschlossene Durchführung zu achten ist.

Zum Inhalt gehört auch das Überholt-werden mit allen dabei erforderlichen Verhaltensweisen.

Ebenfalls zu den Inhalten gehört das richtige Vorbeifahren an geparkten Fahrzeugen im richtigen Abstand, das Verhalten bei Hindernissen auf der Fahrbahn, das Vorbeifahren an Personen oder Gegenständen am Fahrbahnrand.

5.1.8 Befahren von besonderen Straßenstellen

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

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

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

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

5.1.9 Auswahl der Prüfstrecke (Verkehrsräume)

Die Prüfstrecke ist nach den Inhalten der Punkte 5.1 bis 5.8 vom Fahrprüfer auszuwählen. Falls ihm die örtlichen Gegebenheiten des „Prüfgebietes“ nicht so vertraut sind, kann sich der Fahrprüfer von der Fahrschule beraten lassen.

Wir bewegen uns in verschiedenen Verkehrsräumen und der Fahrprüfer hat den Kandidaten in diesen verschiedenen Verkehrsräumen zu beobachten. Es sind daher in die Prüfstrecke folgende Verkehrsräume einzubeziehen:

-) **verkehrsberuhigte Gebiete (ca. 30 km/h)**
viele schwächere Verkehrsteilnehmer wie Kinder, Fußgänger, Radfahrer;
enge, verparkte Straßen.
Wohngebiete, verkehrsberuhigte Gebiete.

-) **Ortsgebiet (50 km/h)**
starker Verkehr, möglichst mehrere Spuren in einer Richtung, Spurwechsel,
Verkehrslichtsignale, viele Kreuzungen mit unterschiedlichen Vorrangverhältnissen,
Einordnen zum Abbiegen erforderlich.

-) **Freilandstraßen (über 50 km/h, Richtgeschwindigkeit 80 km/h)**
Landesstraßen, Bezirksstraßen, eventuell kurvenreich, freie Wahl der richtigen
Fahrlinie und Geschwindigkeit erforderlich.

-) **Autobahnen, Autostraßen oder Schnellstraßen (mindestens 80 km/h, Richtgeschwindigkeit 100 km/h)**
Kriterium: Fahren im höheren Geschwindigkeitsbereich, möglichst mit
Beschleunigungs- bzw. Verzögerungsspur, nur in Ausnahmefällen Bundesstraßen.
Ziel: Jeder Kandidat fährt in einem Bereich von mindestens 80 km/h.

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

Speziell in Ballungsräumen kann die Auswahl der Prüfstrecke für den höheren Geschwindigkeitsbereich zu Schwierigkeiten führen. Es besteht durchaus die Möglichkeit, mit Einverständnis aller Beteiligten, einen zweiten Kandidaten nach Absolvieren der Übungen am Übungsplatz im Prüffahrzeug mitzunehmen. Wenn der erste Kandidat vom Übungsplatz wegfährt und nach der ersten Prüfung (mindestens 25 Minuten) der zweite Kandidat wiederum zurückfährt, kann die zurückgelegte Entfernung verdoppelt werden. Damit sollte die Möglichkeit gegeben sein, von jedem Übungsplatz aus eine Straße mit einer zulässigen Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h zu erreichen.

5.1.10 Anweisungen des Fahrprüfers

Der Fahrprüfer hat seine Anweisungen rechtzeitig, klar und eindeutig zu geben. Eine Anweisung muss so eindeutig formuliert sein, dass z.B. kein Missverständnis darüber bestehen kann, an welcher Kreuzung abgelenkt werden soll. Insbesondere bei einem

allenfalls erforderlichen Spurwechsel hat eine Anweisung zum Abbiegen derart rechtzeitig zu erfolgen, dass der Spurwechsel auch tatsächlich möglich ist.

Wenn der Kandidat eine Anweisung nicht befolgt, ist durch mehrmalige Abbiege-Anweisungen herauszufinden, worin der Grund der Nichtbefolgung liegt. Hat der Kandidat die Anordnung nicht richtig verstanden, oder hat er die Anweisung durch eine falsche Handlung befolgt, z.B. statt nach rechts ist der Kandidat nach links abgebogen. Der Fahrprüfer hat jedoch zu berücksichtigen, dass Kandidaten in der Stress-Situation der Prüfung rechts und links verwechseln können.

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

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

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

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

Bei Kandidaten, die nicht der deutschen Sprache mächtig sind, kann die angegebene Fahrtrichtung, falls erforderlich, auch vom Fahrlehrer übersetzt werden.

5.2 BEURTEILUNGSKRITERIEN

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

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

5.2.1 Defensives und partnerbewusstes Fahren

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

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

-) unter Beachtung der Straßen- und Witterungsverhältnisse,
-) unter Beachtung und Einbeziehung der Handlungen anderer Straßenbenützer,
-) unter Beachtung der schwächeren Verkehrsteilnehmer,
-) unter Beachtung des Grundsatzes eines vorausschauenden Fahrens

angepasst hat.

Bei der Gesamtbeurteilung am Ende der Prüfung werden diese angeführten Kriterien bei der Bewertung des Fahrverhaltens des Kandidaten und der während der Fahrt notierten Fehler angewendet.

5.2.2 Sichere Handhabung des Fahrzeuges

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

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

durch den Kandidaten zu umfassen.

Auf das richtige Wegfahren ist nicht nur aus einem Parkplatz, sondern nach jedem Halt während der Prüfungsfahrt zu achten. Grundsätzlich soll das Einkuppeln mit etwas Anfahr gas erfolgen. Das Fahrzeug soll nicht ruckartig in Bewegung kommen. Auf Steigungen soll das Fahrzeug, von wenigen Zentimetern abgesehen, nicht rückwärts rollen. Um das zu erreichen, wird mit Hilfe der Kupplungswaage angefahren.

Auf leichten Steigungen erfolgt die Kupplungswaage mit der Fußbremse, auf starken Steigungen mit der Handbremse. Die Prüfung sollte möglichst auch das Wegfahren auf einer Steigung enthalten.

Bereits vor dem Wegfahren aus einer Parklücke ist beim Rangieren auf den nachfolgenden Verkehr zu achten. Beim Ausparken selbst muss insbesondere darauf geachtet werden, ob genügend Raum zum vorderen abgestellten Fahrzeug vorhanden ist.

Es ist zu bewerten, ob der Kandidat die ständig verwendeten Bedienungseinrichtungen, wie Blinker, Lichtschalter, etc, ohne zu suchen betätigen kann. Durch das Bedienen der Einrichtungen dürfen keine ungewollten Lenkbewegungen auftreten, weder beim Geradeausfahren noch in Kurven. Der Kandidat muss z.B. auch ein Fenster öffnen können,

ohne dabei die Fahrlinie ungewollt zu verändern. Auch darf die Aufmerksamkeit auf das Verkehrsgeschehen durch derartige Nebenhandlungen nicht eingeschränkt werden.

Der Kandidat muss selbständig den richtigen Gang entsprechend der gefahrenen Geschwindigkeit einlegen. Die Motordrehzahl sollte nie so niedrig werden, dass ein Beschleunigen nicht mehr möglich ist. Die Motordrehzahl sollte aber auch nie zu hoch werden, sofern nicht beispielsweise bei einem Überholmanöver mehr Motorleistung erforderlich ist. Im höheren Geschwindigkeitsbereich ist auch tatsächlich der höchste Gang des Fahrzeuges zu verwenden, also bei einem Getriebe mit 5 Gängen der 5. Gang.

Bei einem Schaltvorgang muss der Kandidat die Gänge wechseln können, ohne auf den Schalthebel zu schauen. Wenn der Kandidat vor und während des Schaltvorganges noch auf den Schalthebel schaut, muss er noch zuviel seiner Aufmerksamkeit der unmittelbaren Fahrzeugbedienung zuwenden. Diese Handlungen müssen derart durch Automatismen geprägt sein, dass sie ohne Nachdenken erfolgen können.

5.2.3 Verkehrsbeobachtung

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

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

Wenn der Fahrprüfer hinten rechts sitzt, kann er durch den Innenspiegel genau die Augen des Kandidaten verfolgen und so erkennen, wohin der Kandidat seinen Blick gerichtet hat; d.h. ob der Kandidat z.B. beim Fahrstreifenwechsel den 3-S-Blick (Spiegel-Spiegel-Schulterblick) anwendet oder ob er in anderen Verkehrssituationen die Rückblickspiegel richtig benützt. Zusätzlich ist die richtige Blicktechnik z.B. in Kurven über die Einhaltung der situationsangepassten Fahrlinie erkennbar.

5.2.4 Vorrang

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

Es ist zu beurteilen, ob der Kandidat die Vorrangsituation beim Annähern an eine Kreuzung erkennt, so auch das Wissen, dass er auf einer Vorrangstraße fährt, oder ob der Rechtsvorrang gilt oder dem Querverkehr Vorrang einzuräumen ist. Es ist weiters das Verhalten des Kandidaten auf herankommenden Querverkehr und das richtige Einschätzen der Geschwindigkeiten der übrigen Verkehrsteilnehmer durch den Kandidaten zu beurteilen. Er

hat seine eigene Geschwindigkeit situationsgerecht anzupassen, die richtige Blicktechnik anzuwenden und die Kreuzung angemessen zu verlassen.

Der Kandidat hat, wenn er selbst Vorrang hat, diesen auch auszunützen. Im Verlauf einer Vorrangstraße ständig dem Querverkehr Vorrang einzuräumen, ist nicht ein Akt besonderer Vorsicht oder Rücksicht, sondern zeigt ein falsches Einschätzen der Vorrangverhältnisse. Aus einem solchen Verhalten können unklare und damit gefährliche Verkehrssituationen entstehen, weil die anderen Verkehrsteilnehmer sehr wohl die Vorrangverhältnisse richtig einschätzen und nicht mit einem derartigen Verhalten rechnen müssen.

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

Während der Prüfungsfahrt ist nicht nur die Wahrung des Vorranges anderer Verkehrsteilnehmer durch den Kandidaten zu beurteilen, sondern auch, ob der Kandidat z.B. einem aus einer Haltestelle wegfahrenden Linienbus die **Vorfahrt** gewährt. Auch beim Fahrstreifenwechsel ist das Verhalten des Kandidaten gegenüber Fahrzeugen auf dem anderen Fahrstreifen zu beurteilen (richtiger 3-S-Blick).

Der Kandidat muss auch ein Abbiegen bei zwei parallelen Fahrstreifen durchführen können, ohne dabei ungewollt den Fahrstreifen zu wechseln. Falls er den Fahrstreifen wechselt, weil es die Verkehrssituation erfordert, hat er dies unter Beachtung des übrigen Verkehrs richtig und sicher zu tun und ohne einem anderen Verkehrsteilnehmer die Vorfahrt zu nehmen.

Beim Abbiegen an Kreuzungen mit einem Fußgängerübergang oder auch mit einer Radfahrerüberfahrt ist der „Vorrang“ des von hinten näherkommenden Fußgängers und eines Radfahrers, der eventuell auf einem Radweg fährt, vom Kandidaten besonders zu beobachten. Durch Fehlverhalten kommt es hier immer wieder zu schweren Unfällen, die vor allem von Fahranfängern verursacht werden. Beim Linksabbiegen hat der Kandidat auch z.B. eine hinten herannahende Straßenbahn zu berücksichtigen. In diesen Verkehrssituationen wird das richtige Blickverhalten, das verkehrsgerechte Verhalten des Kandidaten und die Entschlossenheit der Durchführung zu beurteilt.

5.2.5 Wahl der Fahrlinie und des Fahrstreifens

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

Bei der Beurteilung der Fahrlinie ist auch die richtige Wahl des Fahrstreifens zu beachten. Die Wahl des Fahrstreifens kann entweder auf „Freie Wahl des Fahrstreifens“, auf vorhandene Bodenmarkierungen oder darauf begründet sein, in welcher Richtung weitergefahren wird. Dabei ist zu beachten, ob der Kandidat ortskundig ist oder nicht. Hat

sich der Kandidat entgegen der Anweisung des Fahrprüfers falsch eingeordnet, hat er sich entsprechend der Bodenmarkierung zu verhalten (siehe 5.2.8.3, Bodenmarkierungen).

Der Fahrprüfer kann, wenn dem Kandidaten eine Bodenmarkierung voraussichtlich nicht bekannt ist, diese rechtzeitig ankündigen. Hier genügt ein Hinweis wie „Beachten Sie die Bodenmarkierungen“ oder „Achten Sie auf die Voranzeigetafel mit den Bodenmarkierungen“.

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

5.2.6 Eingehaltene Sicherheitsabstände

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

5.2.6.1 Tiefenabstand beim Hintereinanderfahren

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

5.2.6.2 Seitenabstand beim Überholen

Der Fahrstreifenwechsel hat mit einem ausreichenden Seitenabstand hinter dem zu überholenden Fahrzeug zu erfolgen. Beim Überholen ist ein Seitenabstand von mindestens 1 Meter bzw. von mindestens 1,5 Meter beim Überholen von einspurigen Fahrzeugen einzuhalten. Bei Schienenfahrzeugen genügt ein Seitenabstand von 0,5 Meter, in der Haltestelle mindestens 1 Meter.

5.2.6.3 Abstand vom Fahrbahnrand

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

5.2.7 Wahl der Fahrgeschwindigkeit

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

Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit darf nicht überschritten werden. Wenn die erlaubte Höchstgeschwindigkeit so weit überschritten wird, dass in diesem Fall dem Besitzer eines Probeführerscheines eine Nachschulung vorgeschrieben würde, gilt die Prüfung in jedem Fall als „nicht bestanden“.

Der Kandidat hat seine Geschwindigkeit auch den Witterungs- und Straßenverhältnissen anzupassen. Bei einer erforderlichen Geschwindigkeitsreduzierung zufolge von Witterungs- oder Straßenverhältnissen ist jedoch von der sicherheitstechnisch möglichen Geschwindigkeit auszugehen. Falls möglich ist mit der zulässigen Geschwindigkeit einzuhalten. Ein Beispiel: Erlaubte Höchstgeschwindigkeit 70 km/h, Regen; die Geschwindigkeit wäre um ca. 1/3 wegen des Regens zu reduzieren auf ca. 45 km/h). Bei gerader Freilandstraße wäre der Regen jedoch noch kein Grund, die mögliche noch sichere Geschwindigkeit unter 70 km/h zu reduzieren. Auch bei Regen gilt, dass die sicherheitstechnisch mögliche Geschwindigkeit nicht wesentlich unterschritten wird.

Die Meinung, im Ortsgebiet nicht schneller als 30 km/h, auf Freilandstraßen nicht schneller als 60 km/h und auf Autobahnen nicht schneller als 80 km/h zu fahren, stellt kein verkehrsgerechtes und angepasstes Verhalten dar; es können dadurch im Gegenteil gefährliche Verkehrssituationen verursacht werden; daher wäre ein solches Fahrverhalten negativ zu beurteilen.

5.2.8 Verkehrszeichen, Lichtsignale, Bodenmarkierungen

5.2.8.1 Verkehrszeichen

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

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

5.2.8.2 Verkehrslichtsignalanlagen

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

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

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

5.2.8.3 Bodenmarkierungen

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

Sperrlinien dürfen nicht überfahren werden. Sollte jedoch das Überfahren einer Sperrlinie oder das Befahren einer Sperrfläche im Rahmen der Flüssigkeit des Verkehrs erforderlich sein, beispielsweise weil der Fahrstreifen durch ein in zweiter Spur stehendes Fahrzeug verstellt ist, ist dieses Fahrverhalten des Kandidaten zulässig, wenn dadurch kein anderer Verkehrsteilnehmer behindert oder gar gefährdet ist. Der Kandidat hat sich so zu verhalten, wie sich ein „durchschnittlicher Verkehrsteilnehmer“ in dieser Situation verhält. Falls der Kandidat Hemmungen hat, hier weiterzufahren, kann der Fahrprüfer ihm einen kurzen Hinweis geben.

Falls sich der Kandidat entgegen den Bodenmarkierungen eingeordnet hat, so hat er dieser Bodenmarkierung zu folgen, auch entgegen einer Prüferanweisung (z.B. „Biegen Sie links ab“, der Kandidat hat sich auf dem Geradeaus-Fahrstreifen eingeordnet).

Bei der Prüfung ist bei den Anweisungen auch auf schlecht erkennbare Bodenmarkierungen, sei es zufolge Abnutzung der Markierung oder durch Witterung (Schnee, Splitt), Bedacht zu nehmen. In diesem Fall sollte der Fahrprüfer zusätzliche Hinweise geben oder Fahrfehler des Kandidaten nicht bewerten.

5.2.9 Fahrtrichtungsanzeiger, Warneinrichtungen

5.2.9.1 Betätigung des Fahrtrichtungsanzeigers

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

5.2.9.2 Verhalten des Kandidaten gegenüber Signalen anderer Verkehrsteilnehmer

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

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

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

5.2.9.3 Der Kandidat hat selbst Warnzeichen abzugeben

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

5.2.10 Bremsen, Anhalten

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

Viele Unfälle werden durch Fahranfänger verursacht, die keine Vollbremsung durchführen können. Wenn es auf Grund der Prüfstrecke und dem herrschenden übrigen Verkehr möglich

ist, sollte der Kandidat eine Vollbremsung aus etwa 50 km/h im Laufe der Prüfungsfahrt durchführen. Vor einer derartigen Anweisung muss sich jedoch der Fahrprüfer selbst vergewissern, ob eine Vollbremsung ohne Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer, insbesondere des nachfolgenden Verkehrs, möglich ist. Dem Kandidaten darf bei einer Prüferanweisung zu einer Vollbremsung diese Überprüfung der Verkehrslage nicht allein überlassen werden ! Es ist zu beurteilen, ob der Kandidat tatsächlich voll auf das Bremspedal steigt.

6. TEIL D: BESPRECHUNG VON ERLEBTEN SITUATIONEN

6.1 Durchführung

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

6.2 Inhalte

6.2.1 Inhalte gemäß Prüfprotokoll

Im Prüfprotokoll sind die folgenden Situationen als Themen für diese Besprechung angegeben:

- Wahl der Fahrgeschwindigkeit
- Wahl der Fahrspur
- Wahl von Tiefen- und Seitenabstand
- Fahren auf Autobahnen und Autostraßen
- Überholen, Überholtwerden
- Gefahrenstellen erkennen, Partnerkunde
- Defensiv-Taktik, Öko-Fahrstil
- Anlauf-Ablauf erkennen

Das gewählte Theme ist anzuhaken und eine positive Begründung anzumerken.

6.2.2 Wie ist zu fragen ?

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

6.3 Beurteilung

6.3.1 Erklärung von Fahrfehlern

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 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, ist eine Erklärung und das Wissen über das richtige Verhalten alleine nicht ausreichend, den Fehler als solchen zu streichen. Dies ist nur möglich, wenn der Kandidat eine Erklärung für **sein Verhalten** hat.

Deshalb sollen hier nicht „Zusatzpunkte“ vergeben werden, sondern dieser Punkt ist so zu verstehen, dass aufgezeichnete Fehler nicht als Fehler gewertet werden, sofern eine entsprechende Erklärung dafür gegeben wird. Daher ist es für Personen, die nicht der deutschen Sprache mächtig sind, möglich, auf diesen Vorteil zu verzichten, falls sie keinen Dolmetsch mitgebracht haben.

6.3.2 Sprachschwierigkeiten

Wenn für Personen, die die deutsche Sprache nicht oder nicht ausreichend beherrschen, kein entsprechender Dolmetscher zur Verfügung steht, so können diese auf den Teil D der Prüfung verzichten. Es wird ihnen jedoch damit die Möglichkeit genommen, einen begangenen Fahrfehler durch Hinterfragung durch den Fahrprüfer mündlich zu erläutern. Dieser Teil der Prüfung soll keinesfalls in Form einer zusätzlichen mündlichen theoretischen Prüfung abgenommen werden !

7. ABWICKLUNG DER PRÜFUNG

7.1 Beginn der Prüfung

Es ist auch Aufgabe des Fahrprüfers, bei der Prüfung eine angenehme Atmosphäre zu schaffen. Gerade die erste Begegnung zwischen Fahrprüfer und Kandidaten ist für den weiteren Prüfungsverlauf prägend. Damit der Kandidat den vorhandenen Prüfungsstress besser bewältigen kann, ist das Schaffen eines Vertrauensverhältnisses zwischen Fahrprüfer und Kandidaten anzustreben. Dabei wird die Identität des Kandidaten anhand eines amtlichen Lichtbildausweises überprüft.

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

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

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

7.2 Erfordernis eines Prüfungsprotokolls

7.2.1 Zweck des Prüfprotokolls

Der Fahrprüfer (Sachverständige) hat ein Gutachten darüber zu erstellen, ob der Kandidat die fachliche Befähigung besitzt, ein Fahrzeug sicher im Verkehr alleine zu bewegen. Gem. § 6 Abs. 5 FSG-PV hat der Fahrprüfer seine Eindrücke vom Verhalten des Kandidaten nachvollziehbar im Prüfungsprotokoll festzuhalten.

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

Wenn der Prüfer in der 2. Reihe rechts sitzt, sieht er von diesem Platz aus genau die Augenbewegungen des Lenkers. Außerdem besteht von diesem Platz aus die Möglichkeit, zu erkennen, ob der Kandidat selbst die Betriebsbremse betätigt hat oder nur der Fahrlehrer. Bei den modernen Fahrzeugen wird es immer schwieriger, zu erkennen, ob der Kandidat die

Pedale richtig bedient. Es ist dies vielfach nur mehr durch kleine Drehbewegungen am Knie erkennbar.

Da die Prüfungsfahrt mindestens 25 Minuten (für die Klassen A, B und B+E) bzw. 45 Minuten (für die Klassen C/D/E) dauert, kann sich der Fahrprüfer nicht alle für das Ergebnis relevanten Details der Prüfungsfahrt über einen derartigen Zeitraum merken. Der Fahrprüfer muss daher, um am Ende der Fahrt sein nachvollziehbares Gutachten erstellen zu können, Aufzeichnungen über die jeweilige Prüfungsfahrt machen. Ohne die Führung eines derartigen Prüfungsprotokolls ist ein nachvollziehbares Gutachten nicht vorstellbar. Das Prüfungsprotokoll soll daher auch eine Hilfe für den Fahrprüfer darstellen.

7.2.2 Aushändigen des Prüfprotokolls

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

7.3 Ausfüllen des Prüfungsprotokolls

7.3.1 Vertrautheit mit dem Prüfprotokoll

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

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

7.3.2 Der Kopf des Prüfungsprotokolls

Der Kopf des Prüfungsprotokolls ist immer, unabhängig vom Ergebnis der Prüfung, vollständig auszufüllen. Der Großteil des Kopfes wird meistens bereits vor Beginn der Prüfung von der Fahrschule bzw. vom Kandidaten ausgefüllt. Die Prüfzeit ist vierstellig einzugeben (z.B.: 09:15 bis 09:40). Sie betrifft nur die Zeit für den Teil C der Prüfung (Fahren im Verkehr).

Die Prüfstrecke ist durch Schlagworte anzugeben. Dabei können Abkürzungen verwendet werden, wie „FS“ für Übungsplatz der Fahrschule, Bezeichnungen einer Bundesstraße („B1“, „B19“, Landesstraßen) oder Ortschaften. Ziel dieser Angabe ist, dass auch nach einigen Wochen nachvollziehbar ist, auf welchen Straßenstrecken die Prüfungsfahrt stattgefunden hat. Da die Prüfstrecke auf dem Prüfungsprotokoll nicht minutiös angegeben werden muss, sondern dieses nur eine generelle Angabe enthalten soll, ist mit Absicht nicht viel Platz vorgesehen.

7.4 Der Mängelkatalog

7.4.1 Grundsätzliches

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

Dieser Mängelkatalog soll nur eine Entscheidungshilfe darstellen. Der Fahrprüfer muss mit den Grundsätzen des Mängelkataloges vertraut sein und dessen Inhalte kennen. Es ist daran gedacht, dass jeder Fahrprüfer den Mängelkatalog bei jeder Prüfungsfahrt im Fahrzeug mitführt.

7.4.2 Mängelkatalog Teil C: Fahren im Verkehr

Beim Teil C (Fahren im Verkehr) sind am Protokoll Spalten für leichte Fehler, mittlere und schwere Fehler vorgesehen. Die Einordnung in „L“ – „M“ – „S“ („Leichte Fehler“, „Mittlere Fehler“ und „Schwere Fehler“) im Mängelkatalog ist nur als beispielhaft und immer unter Berücksichtigung der übrigen Verkehrssituation und aller sonstigen Umstände zu sehen. **Es muss dem Fahrprüfer überlassen bleiben, jeden aufgetretenen Fahrfehler selbst zu beurteilen**; er hat seine Erfahrung bzw. die Kenntnisse der Prüferaus- und -weiterbildung für die Bewertung einzubringen. Daher sind bei einer Reihe von Fehlern auch zwei Einordnungen angeführt. Es ist dann aus der Verkehrssituation heraus zu entscheiden, wie der Fehler zu bewerten ist. Die Beurteilungskriterien nach Kapitel (5.2) sollten dabei herangezogen werden.

Der Mängelkatalog wird nach den Erfordernissen der 2. Führerscheinrichtlinie der EG (91/439/EWG), Anhang II, sowie nach Ergebnissen bzw. den Rückmeldungen der Fahrprüfer, der Kandidaten als auch der Fahrschulen entsprechend weiterentwickelt (Qualitätssicherung).

Auch der Mängelkatalog für die wiederkehrende Begutachtung nach § 57a KFG 1967 ist vor beinahe 30 Jahren erstellt worden und wird noch immer ständig den jeweiligen Erfordernissen angepasst bzw. überarbeitet. Der Mängelkatalog für die Fahrprüfung sollte daher auch ständig weiterentwickelt werden.

7.5 Abschliessen des Prüfungsprotokolls

7.5.1 Abschliessende Beurteilung

Die **abschließende Gesamtbeurteilung der Prüfung** des Prüfungsprotokolls ist erst in Verbindung mit dem Teil D möglich und kann daher erst **nach Beendigung der Prüfung erfolgen**. Erst dann kann auch der Kopf des Prüfungsprotokolls durch den Sachverständigen

ausgefüllt werden. Die Eingabe der Prüfstrecke und der Zeit erfolgt nach Beendigung von Teil C.

7.5.2 Raum für Bemerkungen

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

8. ABWICKLUNG DER PRÜFUNG DER WEITEREN KLASSEN

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

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

8.1 Klassen A

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

8.1.1 Überprüfungen am Fahrzeug

Das Prüfprotokoll ist ein Teil einer Verordnung.

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

8.1.2 Übungen im verkehrsfreien Raum

Bei diesen Übungen soll gezeigt werden, dass der Kandidat mit dem Motorrad vertraut ist und es in Geschwindigkeitsbereichen auch über 50 km/h sicher bewegen kann. Dazu gehört insbesondere bei der Übung (3.2 „8er für weite Kurvenfahrt“) eine entsprechende Schräglage

beim Befahren der Kurven. Wenn der Kandidat bei dieser Übung nicht eine entsprechende Schräglage in den Kurven zeigen kann, erscheint – in Verbindung mit anderen Fehlern aus dem Teil A und B der Prüfung –, dass die persönliche Sicherheit des Kandidaten beim Fahren im Verkehr nicht gegeben ist. Dies stellt einen Abbruchgrund dar. Wenn ein Kandidat bei den Übungen 3.1 „Vermeiden eines Hindernisses“ und 4.2 „Gefahrenbremsung“ die erforderliche Mindestgeschwindigkeit nicht erreicht, erscheint die persönliche Sicherheit des Kandidaten beim Fahren im Verkehr nicht gegeben. Auch dies stellt einen Abbruchgrund dar.

Es sind alle Übungen gemäß dem Prüfungsprotokoll (siehe Anhang) durchzuführen.

Für jene Übungen, bei denen eine Geschwindigkeitsmessung vorgeschrieben ist, ist das Erreichen der Geschwindigkeit auf der Anzeige des Gerätes relevant. Ein Abzug von Toleranzen ist nicht zulässig. Die Bedienungsanleitung und Anforderungen des Herstellers des Geschwindigkeitsmessgerätes sind einzuhalten. Das Gerät muss geeignet sein, die Geschwindigkeit im relevanten Bereich sicher zu erfassen und über eine leicht ablesbare Anzeige verfügen. Es ist zu kalibrieren und den Angaben des Herstellers entsprechend zu warten.

8.1.3 Fahren im Verkehr

Das Fahren im Verkehr kann von einem begleitenden PKW aus verfolgt werden. **Eine gleichzeitige Prüfung eines Kandidaten A und eines Kandidaten B ist keinesfalls zulässig!**

Es muss eine ständige Funkverbindung vom begleitenden PKW, in dem der Prüfer sitzt und dem Kandidaten bestehen.

Wenn der Kandidat hinter dem PKW nachfährt, kann von den Rücksitzen des PKW aus die Handhabung der Bedienelemente durch den Kandidaten ganz gut verfolgt werden. Der Kandidat sollte aber zeigen, dass er imstande ist, seine Fahrlinie selbst zu wählen und sich gegenüber den Partnern im Verkehr richtig zu verhalten. Dies kann nur erkannt werden, wenn der Prüfer hinter dem Kandidaten nachfährt. Dies kann durch Angabe einer Fahrtstrecke bzw. eines Fahrtzieles oder durch Anweisungen über Funk erreicht werden. Zumindest die Hälfte der Prüfungsfahrt sollte der Kandidat vorausfahren.

Der Mängelkatalog ist im Anhang für Klasse A gesondert enthalten.

8.2 Klasse C1/C

Es wird im Prüferhandbuch kein expliziter Unterschied zwischen Klasse C1 und C angeführt. Es sind die gleichen Übungen im Langsamfahrbereich sowie der gleiche Mängelkatalog bei Klasse C und Unterklasse C1 vorgesehen. Es ist jedoch bei der Bewertung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen des Kandidaten vom Prüfer auf die Art des Fahrzeuges, die Abmessungen, die Gewichte und die unterschiedliche erforderliche Fahrweise einzugehen. Dazu sind entsprechende Kenntnisse und vor allem Erfahrungen des Prüfers im Umgang mit den unterschiedlichen Fahrzeugen erforderlich.

8.2.1 Überprüfungen am Fahrzeug

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

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

Von einem Kandidaten der Klasse C ist wesentlich mehr Verständnis hinsichtlich der technischen Sicherheitsbelange seines Fahrzeuges und der Sicherheitsüberprüfung am Fahrzeug gegenüber einem Kandidaten der Klasse B zu erwarten. Besonders ist dabei auch auf die Sicherung der Ladung durch geschlossene Verschlüsse und Verriegelungen der Bordwände zu achten. Die Kenntnis der Bedienung des EU-Kontrollgerätes ist unbedingt erforderlich.

8.2.2 Übungen im Langsamfahrbereich

Die Abmessungen im Anhang sind einzuhalten. Bei LKW ab einer Gesamtlänge von 9.00 Meter sind die Abmessungen der Klasse D zu verwenden. Das Abstecken nur mit Stangen oder Hüten wird unübersichtlich und zur Verdeutlichung sollten Bänder, Ketten oder Ähnliches mitverwendet werden.

Die Übungen sind in der angegebenen Reihenfolge durchzuführen, da vor allem auch auf die Einhaltung der engen Bogenradien im Zusammenhang mit Übung (3) zu achten ist. Beim Heranfahen an die Rampen soll nicht mit einem Maßband gearbeitet werden. Sinn der Übungen ist, dass der Kandidat zeigt, dass er so an eine Laderampe heranfahren kann, dass sein Fahrzeug dort entladen werden kann. So ist diese Übung auch zu bewerten.

Wenn auch bei wiederholten Versuchen Stangen, Hüte oder gedachte Mauern überfahren werden und dazu noch größere Unkenntnisse aus dem Teil A des Prüfprotokolls gegeben sind, dann kann angenommen werden, dass sich der Kandidat im Verkehr nicht mit der erforderlichen Sicherheit bewegen wird. Dies gilt auch, wenn die Durchführung der Übungen abgelehnt wird, oder die Übungen nur in Begleitung eines Fahrlehrers absolviert werden. In diesem Fall kann die Prüfung mit einem negativen Ergebnis beendet werden.

8.2.3 Fahren im Verkehr

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

Fahrbahn aus er das Abbiegemanöver einleitet. Es sind die notwendigen Rückblickspiegel zu verwenden.

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

Bei der Wahl der Prüfungsstrecke ist das Befahren von Wohngebieten möglichst zu vermeiden.

Damit ergeben sich 4 Verkehrsräume:

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

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

Als zusätzliches Beurteilungskriterium zu Kapitel (5.2) ist ein umweltfreundliches und sparsames Fahren, unter der Berücksichtigung der Motordrehzahl, der Gangwahl und einer vorausschauenden Fahrweise heranzuziehen. Dies gilt auch für die Klassen $_{+E}$.

8.3 Klasse D

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

8.3.1 Überprüfungen am Fahrzeug

Die am Prüfprotokoll angeführten Themen sind einzuhalten. Bei den einzelnen Punkten und den im Anhang angeführten Fragen ist immer auf das konkrete Prüfungsfahrzeug einzugehen. Bei der Überprüfung des Fahrzeuges ist zu beachten, dass beim Bus viele der zu prüfenden Teile voll verbaut sind und damit nur mehr von unten zugänglich sind. Dies hängt stark vom Typ des Fahrzeuges ab. Es sind daher nur die ohne Zerlegungsarbeiten möglichen Prüfungen durchzuführen.

Die Öffnung von Wartungsklappen oder der Motorabdeckung ist jedoch bei fast allen Bussen ohne größeren Aufwand möglich und kann daher gefordert werden.

Wichtig ist die Kenntnis über die Sicherheitseinrichtungen des Prüfungsfahrzeuges, Notöffnung der Fahrgasttüren, Notausstiege (Dach!), Feuerlöscher, Erste Hilfe-Ausrüstung, etc. Ebenso ist auf die Kenntnis und die Bedienung des EU-Kontrollgerätes zu achten.

8.3.2 Übungen im Langsamfahrbereich

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

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

Die Übungen sind in der angegebenen Reihenfolge durchzuführen, da vor allem auch auf die Einhaltung der engen Bogenradien im Zusammenhang mit dem 3. Teil der Übung im Langsamfahrbereich zu achten ist. Sinn der Übungen ist, dass der Kandidat zeigt, dass er so an einen Bordstein („Laderampe“) heranfahren kann, dass die Fahrgäste dort sicher aussteigen können. So ist diese Übung auch zu bewerten.

Wenn auch bei wiederholten Versuchen Stangen, Hüte oder gedachte Mauern überfahren werden und dazu noch größere Unkenntnisse aus dem Teil A des Prüfprotokolls gegeben sind, kann angenommen werden, dass sich der Kandidat im Verkehr nicht mit der erforderlichen Sicherheit bewegen wird. Dies gilt auch, wenn die Durchführung der Übungen abgelehnt wird, oder die Übungen nur in Begleitung eines Fahrlehrers absolviert werden. In diesem Fall kann die Prüfung beendet werden.

8.3.3 Fahren im Verkehr

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

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

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

Bei der Wahl der Prüfungsstrecke ist das Befahren von Wohngebieten möglichst zu vermeiden. Es sind dafür verstärkt Verkehrsräume, in dem sich ein Buslenker überwiegend bewegt, wie z.B. Bahnhofsgebiete, Busbahnhöfe oder von Linienbussen befahrene Strecken in die Prüfungsfahrt einzubinden.

Damit ergeben sich 4 Verkehrsräume:

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

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

Als zusätzliches Beurteilungskriterium zu Kapitel (5.2) ist ein umweltfreundliches und sparsames Fahren, unter der Berücksichtigung der Motordrehzahl, der Gangwahl und einer vorausschauenden Fahrweise heranzuziehen. Dies gilt auch für die Klasse D+E.

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

8.4 Klasse B+E

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

8.4.1 Überprüfungen am Fahrzeug

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

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

Beim Ankuppeln steht das Zugfahrzeug neben dem Anhänger oder mindestens eine Fahrzeugbreite versetzt zum Anhänger. Beim Heranfahen an den Anhänger kann Hilfe durch einen Einweiser erfolgen.

Nach dem Ankuppeln ist die sichere Verbindung der Deichsel zu kontrollieren sowie selbständig die elektrische Anlage und das Funktionieren der Leuchten zu überprüfen. Zur Überprüfung der Leuchten kann sich der Kandidat eines Helfers bedienen.

8.4.2 Übungen im Langsamfahrbereich

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

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

8.4.3 Fahren im Verkehr

Hier sind die Grundsätze sowie der Mängelkatalog gemäß Klasse B anzuwenden. Es sind jedoch dabei die geänderten Abmessungen der Fahrzeugkombination zu berücksichtigen. Hier gilt das Gleiche wie für die Prüfung von Fahrzeugen mit größeren Abmessungen (siehe C1/C).

8.5 Klasse C1+E, C+E, D+E

Die Prüfung kann auf einem Kraftwagenzug oder einem Sattelkraftfahrzeug abgenommen werden.

8.5.1 Überprüfungen am Fahrzeug

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

In jedem Fall ist das Ab- und Ankuppeln durchzuführen. Beim Abkuppeln ist das Fahrzeug entsprechend abzusichern. Es sind dabei Feststellbremse, Unterlegkeile, etc., zu verwenden. Vor dem Ankuppeln ist die Zulässigkeit der Kombination, die richtige Verteilung der Ladung (wenn vorhanden) und auf eine ausreichende Ladungssicherung zu achten.

Vor dem Anhängen steht das Zugfahrzeug neben dem Anhänger oder mindestens eine Fahrzeugbreite versetzt zum Anhänger. Das Heranfahen an den Anhänger erfolgt ohne Einweiser. Der Kandidat darf aussteigen und Richtung und Entfernung überprüfen.

Nach dem Anhängen ist die sichere Verbindung der Zuggabel zu kontrollieren sowie selbständig die Anschlüsse der Bremsen und die elektrische Anlage und das Funktionieren der Leuchten zu überprüfen. Zur Überprüfung der Leuchten kann sich der Kandidat eines Helfers bedienen.

8.5.2 Übungen im Langsamfahrbereich

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

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

8.5.3 Fahren im Verkehr

Hier sind die Grundsätze der Prüfung sowie der Mängelkatalog gemäß der Klasse des Zugfahrzeuges anzuwenden. Es sind jedoch dabei die geänderten Abmessungen der Fahrzeugkombination zu berücksichtigen. Insbesondere ist darauf zu achten, dass der Kandidat eine entsprechend seiner Fahrzeugkombination andere Fahrlinie legt als alleine mit dem Zugfahrzeug. Daher kann es durchaus sinnvoll sein, die gleiche Strecke einmal mit dem Zugfahrzeug alleine und dann mit dem Anhänger zu fahren: in Kurven und vor allem auch beim Einbiegen ist eine andere Fahrlinie zu legen. Dadurch kann erkannt werden, ob dem Kandidaten die geänderten Abmessungen der Fahrzeugkombination bewusst sind.

8.6 Klasse F

Bei der Klasse F handelt es sich um eine nationale österreichische Klasse, die nicht von der Richtlinie 91/439/EWG erfasst ist. Es sind somit rein nationale Bestimmungen anzuwenden. Für Klasse F gibt es kein spezielles Prüfungsprotokoll. Es kann jedoch das Prüfprotokoll für Klasse C sinngemäß angewendet werden.

Zur Prüfung ist eine Zugmaschine (Traktor) zu verwenden. Diese hat zumindest einen Einachsanhänger zu ziehen. Eine Beladung des Anhängers ist nicht erforderlich.

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

8.6.1 Überprüfungen am Zugfahrzeug und am Anhänger

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

8.6.2 Übungen im „Langsamfahrbereich“ am Übungsplatz

Die Abmessungen im Anhang sind einzuhalten. Das Abstecken nur mit Stangen oder Hüten wird unübersichtlich und zur Verdeutlichung sollten Bänder, Ketten oder Ähnliches mitverwendet werden.

Die Übungen sind in der angegebenen Reihenfolge durchzuführen. Beim Heranfahren an die Rampen soll nicht mit einem Maßband gearbeitet werden. Sinn der Übungen ist, dass der Kandidat zeigt, dass er so an eine Laderampe heranfahren kann, dass sein Fahrzeug dort entladen werden kann. So ist diese Übung auch zu bewerten. Dabei wird unterschieden, ob der Kandidat mit einem Einachsanhänger oder mit einem Anhängewagen zur Prüfung erscheint.

Wenn auch bei wiederholten Versuchen Stangen, Hüte oder gedachte Mauern überfahren werden und dazu noch größere Unkenntnisse aus dem Teil A des Prüfprotokolls gegeben sind, dann kann angenommen werden, dass sich der Kandidat im Verkehr nicht mit der erforderlichen Sicherheit bewegen wird. Dies gilt auch, wenn die Durchführung der Übungen abgelehnt wird, oder die Übungen nur in Begleitung eines Fahrlehrers absolviert werden. In diesem Fall kann die Prüfung mit einem negativen Ergebnis beendet werden.

8.6.3 Fahren im Verkehr

Der Teil C, Fahren im Verkehr, wird mit dem Anhänger (Anhängewagen oder Einachsanhänger) durchgeführt. Es ist bei der Beurteilung besonders auf die Eigenheiten des Prüfungsfahrzeuges, seine Abmessungen und Gewichte, sowie insbesondere auf die Fahrgeschwindigkeit des Fahrzeuges einzugehen. Im Hinblick auf die Abmessungen des Prüfungsfahrzeuges ist auf die Wahl der richtigen Fahrlinie zu achten. Es muss dabei mitunter auch ein zweiter Fahrstreifen mitbenützt werden, wobei zu bedenken ist, dass im Ortsgebiet Bodenmarkierungen nach der Bodenmarkierungsverordnung nicht immer den Anforderungen eines Fahrzeuges der Klasse F samt Anhänger entsprechen. Besonders beim Einbiegen ist durch den Kandidaten das Ausscheren seines Fahrzeuges richtig abzuschätzen. Der Kandidat muss sich bei Einbiegemanövern den Abmessungen, der möglichen Beschleunigung und Geschwindigkeit seiner Fahrzeugkombination entsprechend verhalten. Besonders das Verhalten gegenüber den schnelleren Fahrzeugen ist vom Prüfer zu beurteilen. Es sind die notwendigen Rückblickspiegel zu verwenden.

Für Klasse F ergeben sich 2 Verkehrsräume:

- Ortsgebiet
Es sind nur solche Straßen im Ortsgebiet in die Prüfungsstrecke einzubeziehen, die üblicherweise mit Fahrzeugen dieser Kategorie befahren werden.
- Freilandstraßen
Möglichst Straßen mit vielen Kurven, sodass erkannt wird, ob der Lenker die richtige Fahrlinie abschätzen kann. Es sind möglichst Einbiegemanöver in das untergeordnete Straßennetz durchzuführen (z.B. Feldweg, Forststraße).

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

Die Fahrzeit im Verkehr kann auf 15 Minuten eingeschränkt werden. Es sollen jedoch beide Verkehrsräume angefahren werden.

9. PRÜFUNGSERGEBNIS

9.1 Bewertung

9.1.1 Generelle Richtlinie

Der Fahrprüfer hat ein Gesamturteil über die Kenntnisse und Fahrfertigkeiten des Kandidaten auf Grund der einzelnen Bewertungen zu vergeben. Hier kann auf die Richtlinie 91/439/EWG, Anhang II, verwiesen werden: „Der Prüfer muss sich während der gesamten Fahrprüfung sicher fühlen“. Dem Kandidaten sollten während der Fahrt keine Fehler vorgehalten werden.

Die Mitnahme eines zweiten Kandidaten ist zulässig.

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

9.1.2 Bewertung der Fehler

Die während der Fahrt auftretenden Fehler können zunächst in die dafür vorgesehene Rubrik auf dem Prüfungsprotokoll eingetragen werden und sind dabei bereits als leicht (L), mittel (M) oder schwer (S) einzustufen. Der im Anhang enthaltene Mängelkatalog soll eine Hilfestellung geben.

Es ist Aufgabe des Fahrprüfers, aufgetretene Fahrfehler dahingehend einzustufen, ob es sich um leichte Fehler handelt, die auch einem geübten Lenker hätten unterlaufen können, oder ob Fahrfehler zu einer Behinderung eines anderen Verkehrsteilnehmers oder gar einer Gefährdung hätte führen können. Es kann niemand über die Zeit einer gesamten Prüfungsdauer oder länger ohne Fehler ein Fahrzeug lenken!

9.1.3 Ergebnis der Bewertung

Ein Kandidat besteht die Fahrprüfung nicht, wenn er mehr als ein Mal ein Verhalten setzt, das zu einer Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer führen kann (abstrakte Gefährdung) oder ständig Probleme mit der Fahrzeugbedienung oder Fahrzeugbeherrschung hat. Mehrmaliges wesentliches Behindern (z.B. wiederholter freiwilliger Vorrangverzicht) führt zu einem schweren Fehler. Mehr als zwei schwere oder mehr als fünf mittlere Fehler führen zu einem negativen Prüfungsergebnis.

9.2 PRÜFUNGSERGEBNIS

9.2.1 Feststellung des Prüfungsergebnisses

Das Ergebnis der praktischen Prüfung kann erst am Ende der Prüfung festgelegt werden. Die praktische Prüfung ist zu beenden, wenn der Kandidat **alle vier Teile der Prüfung** gemäß dem Prüfungsprotokoll absolviert hat, oder wenn die Prüfung vorzeitig abgebrochen wurde.

Der Prüfer gibt nach Beendigung der Prüfung entsprechend den Beurteilungskriterien ein Gesamturteil über das Fahrverhalten des Kandidaten ab.

9.2.2 Mitteilung des Prüfungsergebnisses

Der Fahrprüfer hat mit dem Kandidaten den Prüfungsablauf einschließlich wesentlicher Stärken und Schwächen zu besprechen, die Gründe für seine Entscheidung zu erläutern und bei negativem Prüfungsergebnis oder Abbruch der Prüfung einen Durchschlag des Prüfungsprotokolls zu überreichen. Falls es der Kandidat wünscht, kann auch bei einem positivem Ergebnis ein Durchschlag des Prüfungsprotokolls überreicht werden. Jenen Kandidaten, die die deutsche Sprache nicht oder nicht ausreichend beherrschen, können die Erläuterungen auch vom Fahrlehrer oder von einem Sprachhelfer, der kein allgemein beideter gerichtlich zertifizierter Dolmetscher sein muss, übersetzt werden.

9.3 VORZEITIGER ABBRUCH DER PRAKTISCHEN PRÜFUNG

9.3.1 Generelle Richtlinie

Die praktische Fahrprüfung darf nur aus wichtigen Gründen vorzeitig abgebrochen werden. Der Fahrprüfer hat den Abbruchgrund sowohl dem Kandidaten als auch dem Fahrlehrer/Ausbildner mitzuteilen. Auf dem Prüfungsprotokoll ist die Uhrzeit und eine kurze Begründung einzutragen.

Gem. § 6 Abs. 6 und 7 der Fahrprüfungsverordnung darf die praktische Prüfung nur aus folgenden Gründen vorzeitig abgebrochen werden:

§ 6 Abs. 6:

1. wenn der Kandidat durch seine Verhaltensweise (Verletzung von grundlegenden Verkehrsregeln) andere Verkehrsteilnehmer auf schwere Weise gefährdet hat, oder eine solche Situation nur durch das Eingreifen des neben dem Kandidaten Sitzenden verhindert werden konnte,
2. wenn sich die Gefährdung konkret ausgewirkt hat (Zusammenstoß),
3. wenn berechtigte Zweifel an der gesundheitlichen Eignung bestehen,
4. wenn der Kandidat es verlangt,
5. zusätzlich bei Prüfungen für die Klasse A: wenn der Kandidat im Langsamfahrbereich stürzt oder so schwere Fahrfehler begeht, dass seine persönliche Sicherheit beim Fahren im Verkehr gefährdet erscheinen muss.

§ 6 Abs. 7:

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

Im Falle eines Prüfungsabbruchs gem. §6 Abs.7 kann der Kandidat bei der nächsten praktischen Prüfung verlangen, dass die positiv absolvierten Teile der vorangegangenen Prüfung angerechnet werden.

Keinesfalls darf die Prüfung vorzeitig beendet werden, nur weil der Kandidat bereits so viele Fahrfehler begangen hat, dass er die Prüfung nicht bestehen wird. Der Fahrprüfer hat ein Gesamturteil über das Fahrverhalten des Kandidaten abzugeben.

9.3.2 Abbruchgründe

9.3.2.1 Schwere Gefährdung

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

Dieser Abbruchgrund setzt ein derart krasses Fehlverhalten des Kandidaten voraus, dass eine schwere Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer entweder bereits verschuldet oder nur durch einen Fahrlehreingriff noch verhindert werden konnte. Eine bloß abstrakte Gefährdung reicht nicht aus. Erforderlich ist entweder der Eintritt einer konkreten Gefährdung oder ein diese Situation gerade noch verhindernder Fahrlehreingriff.

Ein Fahrlehreingriff, der nicht unmittelbar zur Verhinderung einer Gefährdung dient, sondern lediglich auf mangelnde Fahrfertigkeiten des Kandidaten zurückzuführen ist, reicht nicht aus, um den vorzeitigen Abbruch der Prüfungsfahrt zu rechtfertigen. So stellt zwar beispielsweise das aus Gründen der Verkehrssicherheit notwendige Einschalten einer Beleuchtung, Belüftungsanlage, etc. durch den Fahrlehrer (auch im Wiederholungsfall) einen Fahrlehreingriff dar, darf aber nicht zum vorzeitigen Abbruch der Prüfungsfahrt führen. Hat der Kandidat die aus einer Verkehrssituation gebotene Vollbremsung durchgeführt, obwohl der Fahrlehrer auch (reflexartig) gebremst hat, ist dem Kandidaten das richtige Verhalten positiv anzurechnen.

Die Fahrprüfung kann aber auch dann abgebrochen werden, wenn sich die Gefährdung zwar noch nicht konkret ausgewirkt hat, der Kandidat aber ein Fahrverhalten erkennen lässt, das mit dem jederzeitigen Eintritt einer erheblichen Gefährdung (bei Weiterfahrt: Gefahr im Verzug) entweder anderer Verkehrsteilnehmer oder auch der im Prüfungsfahrzeug Mitfahrenden gerechnet werden muss.

9.3.2.2 Unfall

Vorzeitiger Prüfungsabbruch, wenn ein vom Kandidaten verursachter Unfall eingetreten ist

Unmittelbar nach einem Unfall während der Prüfungsfahrt ist festzustellen, ob der Unfall durch ein Fehlverhalten des Kandidaten verursacht wurde, oder ob sich der Kandidat in der Verkehrssituation korrekt verhalten hat. Diese Feststellung ist nur für den Ablauf der Prüfung

bzw. für die Beurteilung des Fahrverhaltens des Kandidaten verbindlich, ohne jedwede Präjudizierung allfälliger Schadenersatzansprüche oder Rechtsstreitentscheidungen.

Jede Berührung eines anderen Verkehrsteilnehmers durch das Prüfungsfahrzeug muss vom Kandidaten erkannt werden. Dies gilt vor allem auch für das Anstoßen an andere z.B. parkende Fahrzeuge insbesondere an Stoßstangen oder an Rückblickspiegel. Wenn der Kandidat den Unfall sofort erkennt und sich in der Folge vorschriftsgemäß verhält (Anhalten, Schadenskontrolle, Meldung, etc), ist dieses korrekte Verhalten des Kandidaten nicht negativ zu bewerten, sondern nur der jeweilige Fahrfehler, z.B. Unterschreiten des seitlichen Sicherheitsabstandes, anzurechnen. Erkennt der Kandidat die verursachte Beschädigung nicht, ist die Prüfung vorzeitig abzubrechen und der Fahrlehrer zu ersuchen, die erforderlichen Maßnahmen einzuleiten.

9.3.2.3 Gesundheitliche Zweifel

Vorzeitiger Prüfungsabbruch, wenn berechtigte Zweifel an der gesundheitlichen Eignung des Kandidaten bestehen

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

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

Der Fahrprüfer kann die Abnahme der Prüfung auch dann ablehnen, wenn die dem Kandidaten von der Behörde auferlegten Sehbehelfe, Sitzpolster, etc. bei der Prüfungsfahrt nicht verwendet werden. Dem Kandidaten ist zunächst die sofortige Verwendung aufzutragen. Sind derartige Behelfe nicht vorhanden, ist die Abhaltung der Prüfung abzulehnen.

Die Ablehnung der Abnahme der Prüfung durch den Fahrprüfer gilt nicht als negative Entscheidung des Fahrprüfers, sondern als „Nichtantritt zur Prüfung“.

9.3.2.4 Vorzeitiger Prüfungsabbruch auf Verlangen des Kandidaten

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

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

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

9.3.2.5 Fahrfehler im verkehrsfreien Raum im Rahmen der Klasse A

Vorzeitiger Prüfungsabbruch, wenn der Kandidat bei praktischer Prüfung der Klasse A im verkehrsfreien Raum stürzt oder so schwere Fahrfehler begeht, dass seine persönliche Sicherheit beim Fahren im Verkehr gefährdet erscheinen muss

Bei der praktischen Prüfung für die Klasse A muss der Kandidat die Übungen im verkehrsfreien Raum (Teil B) vor dem Fahren im Verkehr (Teil C) absolvieren. Das Beherrschen dieser Übungen ist die Grundvoraussetzung für eine sichere Fahrzeugbeherrschung. Nur dadurch kann festgestellt werden, ob dem Kandidaten die Bewältigung der höheren Anforderungen für ein selbständiges Fahren im Straßenverkehr grundsätzlich zuzutrauen ist.

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

Gleichfalls ist der Teil B negativ zu beurteilen und die praktische Fahrprüfung abzuberechnen, wenn eine der Übungen 3b (Vermeiden eines Hindernisses) bzw. 4b (Gefahrenbremsung) des Prüfungsprotokoll nicht mit der erforderlichen Mindestgeschwindigkeit bewältigt wird, da dann ein schwerer Fahrfehler vorliegt.

9.3.2.6 Prüfung nicht zumutbar

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

Während der Prüfungsfahrt können Umstände auftreten, die eine Fortsetzung der Prüfung nicht gestatten oder dem Kandidaten nicht zugemutet werden können, die Prüfungsfahrt fortzusetzen. So können Witterungseinflüsse, wie z.B. starke Regenfälle, starker Schneefall, Hagel, plötzlich auftretendes Glatteis etc. eine Weiterfahrt unzumutbar erscheinen lassen. Weiters kann die Fortsetzung der Prüfungsfahrt durch einen auftretenden Fahrzeugdefekt oder auf Grund eines nicht vom Kandidaten verschuldeten Unfalles unmöglich werden. Dem Kandidaten kann es aber auch nicht zugemutet werden, die Prüfungsfahrt zufolge eines Schocks nach einem Unfall in demselben Prüfungsfahrzeug oder aber auch mit einem anderen Prüfungsfahrzeug fortzusetzen.

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

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