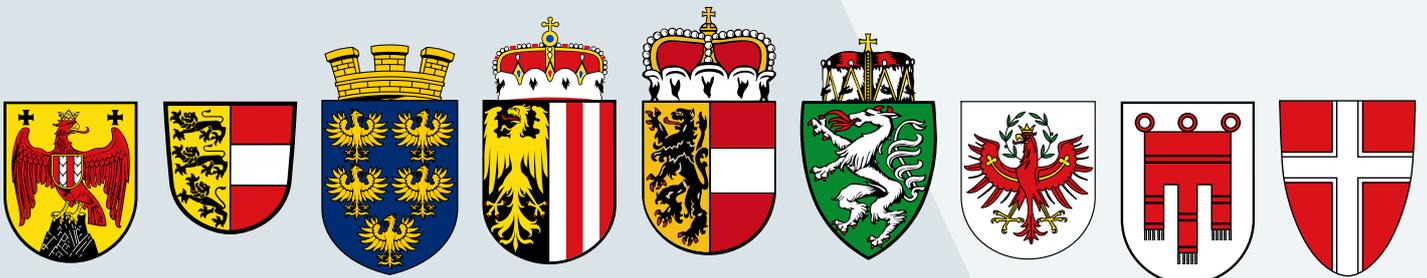


Handbuch für die praktische Fahrprüfung Grundsätzliches für alle Klassen

Fahrprüfungshandbuch



Handbuch für die praktische Fahrprüfung

Fahrprüfungshandbuch

Wien, 2023

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:
Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie (BMK)
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
+43 (0) 800 21 53 59
bmk.gv.at
Wien, 2023

Hinweise

In diesem Handbuch werden die in den maßgeblichen Gesetzesmaterien (FSG, FSG-PV...) gebräuchlichen Bezeichnungen (verba legalia) verwendet (z. B. Fahrprüfer, Kandidat, Fahrlehrer, Begleiter usw.). Ansonsten werden genderneutrale Formen gebraucht.

Die im Text genannte Klasse A umfasst A1, A2 und A.

Die im Text genannte Klasse _E umfasst die Klassen BE, C1E, CE, D1E und DE.

Inhalt

1 Geltungsbereich des Handbuchs	7
2 Die praktische Fahrprüfung nach der Richtlinie 2006/126/EG	8
2.1 Zweck der Vereinheitlichung der Prüfung.....	8
2.2 Die praktische Fahrprüfung nach dem Führerscheingesetz.....	8
2.3 Umfang und Dauer der praktischen Fahrprüfung.....	10
2.4 Kriterien beim Fahren im Verkehr (Teil C.).....	11
2.5 Berücksichtigung des Standes der Technik bei Prüfungsfahrzeugen, eigenverantwortliches und sicherheitsgewährendes Lenken.....	12
3 Teil A. Überprüfungen am Fahrzeug	13
3.1 Inhalt der Sicherheitskontrollen am Fahrzeug.....	13
3.2 Beurteilungskriterien.....	15
4 Teil B. Übungen im verkehrsfreien Raum	16
4.1 Vorbereitung zur Abfahrt.....	16
4.2 Inhalt der Übungen.....	16
4.3 Ziel und Ausführung der Übungen.....	17
5 Teil C. Fahren im Verkehr	18
5.1 Inhalte der Prüfung.....	18
5.2 Beurteilungskriterien.....	22
6 Teil D. Besprechung von erlebten Situationen	30
6.1 Durchführung.....	30
6.2 Inhalte.....	30
6.3 Beurteilung.....	31
7 Abwicklung der Prüfung	32
7.1 Beginn der Prüfung.....	32
7.2 Erfordernis eines Prüfungsprotokolls.....	34
7.3 Ausfüllen des Prüfungsprotokolls.....	34
7.4 Mängelkatalog.....	35

7.5 Abschließen des Prüfungsprotokolls.....	36
8 Abwicklung der Prüfung der weiteren Klassen.....	37
8.1 Klassen A1, A2, A.....	37
8.2 Klassen C1, C.....	39
8.3 Klasse C95 (Grundqualifikation).....	40
8.4 Klassen D1, D.....	43
8.5 Klasse D95 (Grundqualifikation).....	44
8.6 Klasse BE.....	48
8.7 Klassen C1E, CE, D1E, DE.....	49
8.8 Klasse F.....	50
9 Prüfungsergebnis.....	52
9.1 Bewertung.....	52
9.2 Prüfungsergebnis.....	55
9.3 Vorzeitiger Abbruch der praktischen Prüfung.....	56
Anhang 1: Klassen A1/A2/A.....	60
Teil A. Überprüfungen am Fahrzeug (Reihenfolge laut Prüfungsprotokoll).....	60
Teil B. Übungen im verkehrsfreien Raum (Prüfplatz).....	64
Teil C. Fahren im Verkehr.....	71
Im Prüfungsprotokoll einzutragen (Mängelkatalog – Fahrfehler).....	73
Anhang 2: Klasse B.....	91
Teil A. Überprüfungen am Fahrzeug (Reihenfolge laut Prüfungsprotokoll).....	91
Teil B. Übungen im verkehrsfreien Raum (Prüfplatz).....	96
Teil C. Fahren im Verkehr.....	99
Im Prüfungsprotokoll einzutragen (Mängelkatalog – Fahrfehler).....	101
Anhang 3: Klasse C1/C.....	119
Teil A. Überprüfungen am Fahrzeug (Reihenfolge laut Prüfungsprotokoll).....	119
Teil B. Übungen im verkehrsfreien Raum (Prüfplatz).....	126
Teil C. Fahren im Verkehr.....	129

Im Prüfungsprotokoll einzutragen (Mängelkatalog – Fahrfehler).....	131
Anhang 4: Klasse C95.....	149
Teil A. Überprüfungen am Fahrzeug (Reihenfolge laut Prüfungsprotokoll).....	149
Teil C. Fahren im Verkehr.....	151
Im Prüfungsprotokoll einzutragen (Mängelkatalog – Fahrfehler).....	152
Anhang 5: Klasse D1/D.....	154
Teil A. Überprüfungen am Fahrzeug (Reihenfolge laut Prüfungsprotokoll).....	154
Teil B. Übungen im verkehrsfreien Raum (Prüfplatz).....	161
Teil C. Fahren im Verkehr.....	164
Anzuwendender Mängelkatalog.....	166
Anhang 6: Klasse D95.....	167
Teil A. Überprüfungen am Fahrzeug (Reihenfolge laut Prüfungsprotokoll).....	167
Teil C. Fahren im Verkehr.....	170
Im Prüfungsprotokoll einzutragen (Mängelkatalog – Fahrfehler).....	171
Anhang 7: Klasse _E.....	174
Teil A. Überprüfungen am Fahrzeug (Reihenfolge laut Prüfungsprotokoll).....	174
Teil B. Übungen im verkehrsfreien Raum (Prüfplatz).....	178
Teil C. Fahren im Verkehr (8.6.3.), (8.7.3.).....	180
Anhang 8: Klasse F.....	181
Teil A. Überprüfungen am Fahrzeug (Reihenfolge laut Prüfungsprotokoll).....	181
Teil B. Übungen im verkehrsfreien Raum (Prüfplatz).....	185
Teil C. Fahren im Verkehr.....	188
Anzuwendender Mängelkatalog.....	189
Prüfungsprotokolle.....	190

1 Geltungsbereich des Handbuches

Das Handbuch gilt als Richtlinie für die Fahrprüfer und ist für alle Fahrprüfungen anzuwenden.

Der Richtlinie wird zunächst die Fahrprüfung für die Klasse B zugrunde gelegt. Für die anderen Klassen sind die Anforderungen für die Prüfung der Klasse B sinngemäß anzuwenden und durch die Richtlinien für die jeweils andere, zutreffende Klasse zu ergänzen. Bei den anderen Klassen sind nur mehr die zusätzlichen und besonderen Anforderungen angeführt.

Dieses Handbuch soll für das gesamte österreichische Bundesgebiet eine Grundlage für eine einheitliche Abnahme der Fahrprüfung und Beurteilung der Kenntnisse und Fähigkeiten der Kandidaten darstellen. Ziel ist, dass es völlig unabhängig ist, welchen Prüfer der Kandidat zur Prüfung zugeteilt erhält.

Da nur die zentralen Punkte angeführt sind, bleibt dem Fahrprüfer (Sachverständigen) der notwendige Freiraum für diese Tätigkeit 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 vorzugeben. Die für die Mängel angeführten Bewertungen sollen ebenfalls einen Spielraum lassen, um die Fehler aus der individuellen Verkehrssituation heraus beurteilen zu können.

Der Fahrprüfer muss mit den Grundsätzen und Inhalten des Handbuches soweit vertraut sein, dass er etwaige (Fahr-)Fehler des Kandidaten eindeutig zuordnen und in der entsprechenden Rubrik des Prüfungsprotokolls eintragen kann.

Hinweis

In diesem Handbuch werden die in den Gesetzesmaterien (StVO, KFG, KDV, FSG, FSG-PV...) gebräuchlichen Bezeichnungen (verba legalia) verwendet (z. B. Fahrprüfer, Kandidat, Fahrlehrer, Lenker usw.). Ansonsten werden genderneutrale Formen gebraucht.

2 Die praktische Fahrprüfung nach der Richtlinie 2006/126/EG

2.1 Zweck der Vereinheitlichung der Prüfung

Die 3. Führerscheinrichtlinie (2006/126/EG) ist mit 19. Jänner 2013 in Kraft getreten. Da die Lenkberechtigungen gegenseitig im EWR anerkannt werden, muss die Prüfung in allen EWR-Mitgliedstaaten unter annähernd gleichen Voraussetzungen erfolgen. Daher sind der Inhalt der theoretischen und der praktischen Prüfung in der Richtlinie entsprechend determiniert sowie die Mindestanforderungen für die Prüfungsfahrzeuge normiert. Die Gesamtdauer der praktischen Prüfung ist in der Richtlinie nicht angeführt; hingegen ist die Mindestdauer des Prüfungsteils „Fahren auf Straßen mit öffentlichem Verkehr“ für die Klassen A1, A2, A, B, BE mit mindestens 25 Minuten und für alle anderen von der Richtlinie erfassten Klassen explizit mit mindestens 45 Minuten 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 dem EU-Standard gerecht.

2.2 Die praktische Fahrprüfung nach dem Führerscheingesetz

2.2.1 Prüfungsfahrzeug

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. Wenn bei dem Prüfungsfahrzeug die Verkehrs- und Betriebssicherheit offensichtlich nicht gegeben ist, die Kriterien eines Prüfungsfahrzeuges nicht erfüllt sind oder der Fahrprüfer in der freien Wahl der Prüfstrecke eingeschränkt wäre, ist die Abnahme der Prüfung vom Prüfer abzulehnen und die Prüfung als „nicht angetreten“ zu werten.

Beispiele

- Überschreitung der § 57a KFG-Frist
- Offensichtlicher Sicherheitsmangel beim Prüfungsfahrzeug
- Unzumutbare Verschmutzung
- Fehlende Zugangstüre für die Sitzreihe des Fahrprüfers bei Prüfungen der Klasse B

Eine fehlende Autobahn-Vignette ist ebenfalls ein Grund, die Prüfungsabnahme zu verweigern, wenn beabsichtigt ist, oder zumindest die theoretische Möglichkeit besteht, dass die Prüfungsfahrt teilweise auch auf einer Autobahn stattfinden wird. Wenn hingegen von vorneherein feststeht, dass aufgrund der geografischen Lage des Prüfungsortes und der Unerreichbarkeit einer Autobahn eine Autobahnfahrt nicht stattfinden kann, dann darf die Prüfungsabnahme mit einem Prüfungsfahrzeug ohne Autobahnvignette nicht verweigert werden.

Übungs- oder Ausbildungsfahrtenbescheid: Eine Prüfungsfahrt ist keine Übungs- oder Ausbildungsfahrt, sondern eine Fahrt „sui generis“ d. h. etwas völlig Eigenständiges. Deshalb ist bei Kandidaten, die mit privatem Begleiter zur Prüfung antreten, ein gültiger Übungs- oder Ausbildungsfahrtenbescheid nicht erforderlich und daher vom Prüfer auch nicht zu kontrollieren. Da es aber immer wieder Fälle gibt, in denen Personen unzulässiger Weise als Begleiter auftreten und an der Prüfungsfahrt teilnehmen wollen, die nicht im Übungs- oder Ausbildungsfahrtenbescheid genannt sind, ist es erforderlich, diesen Umstand zu kontrollieren. Aus diesem Grund hat der Kandidat den Übungs- oder Ausbildungsfahrtenbescheid, selbst wenn dieser abgelaufen ist mitzubringen und dem Prüfer vorzuweisen.

Die Ablehnung durch den Fahrprüfer gilt nicht als negative Entscheidung, sondern als Nichtantritt („nicht angetreten“). Der Kandidat hat freilich die Möglichkeit, den Mangel entweder selbst innerhalb angemessener Zeit zu beheben bzw. ein geeignetes Ersatzfahrzeug bereit zu stellen.

2.2.2 Vorgaben

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 mehrerer Kandidaten (z. B. ein B-Kandidat und ein A-Kandidat) ist nicht zulässig! Der Fahrprüfer hat seine gesamte Aufmerksamkeit dem zu prüfenden Kandidaten zu widmen.

2.3 Umfang und Dauer der praktischen Fahrprüfung

Die praktische Fahrprüfung besteht aus vier Teilen:

- A. Überprüfungen am Fahrzeug
- B. Übungen im verkehrsfreien Raum
- C. Fahren im Verkehr
- D. Besprechung von erlebten Situationen

Tabelle 1 Richtwerte sowie Mindestdauer in Minuten

Teil	A1, A2, A, B, BE	C, C1, D, D1, CE, C1E, DE, D1E	C+C95, D+D95	C95, D95	F
A.	5	5	5+5	10	5
B.	5	5	5	-	5
C.	mind. 25	mind. 45	mind. 45+45	mind. 90	mind. 15
D.	5	5	5	5	5
Gesamt	40	60	110	105	30

Gemäß § 11 Abs. 4 Z 3 FSG beträgt die Mindestdauer für den Teil C. „Fahren im Verkehr“

- für die Klassen A1, A2, A, B sowie BE mindestens 25 Minuten,
- für die Klassen C, C1, D, D1, CE, C1E, DE und D1E mindestens 45 Minuten,
- für die Klasse F sind mindestens 15 Minuten vorzusehen.
- Für die Klassen C95 und D95 beträgt die Dauer der praktischen Fahrprüfungen mindestens 90 Minuten.

Im Falle, dass eine C95/D95-Prüfung im Zusammenhang mit einer C1/C bzw. D1/D Prüfung durchgeführt wird, kann der Ablauf des zweiten Teils der Prüfung frei vom Prüfer gestaltet werden. In einem solchen Fall ist es auch zulässig, beide Teile A. geblockt am Beginn der C1/C bzw. D1/D Prüfung durchzuführen.

Die Gesamtzeiten verstehen sich als Richtwerte, die zur Unterstützung für die Terminplanung dienen sollen und die in Einzelfällen sowohl über- als auch unterschritten werden können. Die Zeiten für den Prüfungsteil C. dürfen nur in Fällen eines vorzeitigen Abbruchs der Prüfung unterschritten werden.

2.4 Kriterien 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 bloße Handhabung des Fahrzeuges, hinaus. Die richtige Bedienung des Fahrzeuges für sich gesehen, reicht nicht aus, um den Kandidaten allein ein Kraftfahrzeug lenken zu lassen. Bei der Prüfung ist die sichere Fahrzeugbedienung nur ein Teil der Kriterien, nach 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 Verkehrsteilnehmern unter Beweis stellen. Die Forderung, den Kandidaten im Ortsgebiet sowie auf Freilandstraßen, Autostraßen/Schnellstraßen bzw. Autobahnen zu beobachten, erfordert einen entsprechenden Zeitaufwand, da dafür eine längere Prüfstrecke 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 Bedienung seines Fahrzeuges richten muss, wird dies schnell zu einer Überforderung des Kandidaten führen. Die laufende Fahrzeugbedienung ist somit nicht durch Automatismen geprägt, d. h. noch nicht in ein „automatisches Handeln“ übergegangen. Durch die zusätzliche Gedankenarbeit ist die Konzentrationsfähigkeit des Kandidaten derart eingeschränkt, dass er in einer kritischen Situation womöglich falsch (d. h. nicht situationsangepasst) reagiert. Ein solcher Kandidat hat das Ausbildungsziel nicht erreicht.

Es muss jedoch festgehalten werden, dass auch ein geübter Lenker ein Fahrzeug nicht über längere Zeit ohne den kleinsten Fehler lenken kann. Bei im Zuge der Prüfungsfahrt auftretenden Fehlern 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 können unter anderem die Lehrpläne für die praktische (Fahr-)Ausbildung und deren didaktischen Grundsätze herangezogen werden.

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

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

2.5 Berücksichtigung des Standes der Technik bei Prüfungsfahrzeugen, eigenverantwortliches und sicherheitsgewährendes Lenken

Die Sinnhaftigkeit von Prüfungsteilen wird durch die Nutzung moderner Assistenzsysteme und Unfallpräventionssysteme dann ad absurdum geführt, wenn das Fahrzeug die Prüfungsaufgaben selbsttätig erfüllt und dadurch Fertigkeiten und Kenntnisse des Kandidaten nicht geprüft werden können. Der Einsatz solcher Systeme (bspw. Einparkautomatik, kein eigenständiges Lenken des Kandidaten) ist bei der Fahrprüfung demnach nicht zulässig.

Kernstück einer Fahrprüfung ist das selbstständige Erkennen von Verkehrssituationen und -zeichen sowie das eigenverantwortliche Lenken des Fahrzeuges. Assistenzsysteme sollen den Kandidaten dabei nur unterstützen.

Ein sicherheitsrelevanter Eingriff eines Assistenz- bzw. Unfallpräventionssystems ist einem manuellen Eingriff gleichzusetzen (exemplarisch: Notbremsassistent, Spurhalteassistent, ESP).

Bei komfortrelevanten Eingriffen (z. B. Tempomat, Stauassistent, Start-Stoppautomatik, Regensensor, automatische Lichteinstellungen) ist der sinnvolle Umgang des Kandidaten mit dem unterstützenden System bzw. die sinnvolle Nutzung eines solchen Systems zu beurteilen. Bei einer Warnung durch ein solches System ist die Reaktion des Kandidaten (zeitgerecht, angemessen) zu bewerten. Ebenso ist vom Fahrprüfer zu bewerten, ob der Kandidat durch die Verwendung zulässiger Assistenzsysteme vom Verkehrsgeschehen abgelenkt wird und inwieweit dies als Fehler zu vermerken ist. Unterstützende Techniken, wie zum Beispiel Kameras, Einparkhilfen (keine Einparkautomatik(!), siehe dazu oben), Rückfahrwarner oder Anfahrhilfen sind in jedem Fall zulässig.

Insbesondere im Nutzfahrzeugbereich werden Außenspiegel durch eine Kombination aus Kamera und Bildschirm ersetzt (virtuelle Außenspiegel). Mittlerweile gibt es aber auch Fahrzeuge mit einem Kamera-Innenspiegel (digitaler Rückblickspiegel). Unter den nachfolgend verwendeten Begriffen, die sich auf konventionelle Spiegel beziehen (wie beispielsweise „Außenspiegel“, „Rückblickspiegel“ oder „Spiegelblick“), werden gleichermaßen analoge als auch virtuelle/digitale Spiegel (somit jegliche Einrichtungen für indirekte Sicht) angesprochen.

Rückfahrkameras sowie sonstige zulässige Einparkhilfen (unterschiedliche Systeme auf Ultraschall- oder Radarbasis) bieten eine zusätzliche Hilfestellung, können aber die richtige Blicktechnik, die ohne Assistenzsystem erforderlich ist, nicht ersetzen.

3 Teil A.

Überprüfungen 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 Lüftung, der Heizung bzw. der Klimaanlage.

3.1.1 Themengebiete gemäß Prüfungsprotokoll

Der Kandidat hat die einem Lenker zumutbaren sicherheitsrelevanten Überprüfungen am Fahrzeug zu demonstrieren. Dies hat nicht in Form einer zusätzlichen mündlichen Theorieprüfung zu erfolgen, sondern soll überwiegend eine Demonstration der Kenntnisse über die Bedienungseinrichtungen des jeweiligen Prüfungsfahrzeuges sein. Als Grundsatz gilt: Weniger erklären, mehr zeigen!

Alle Überprüfungen müssen ohne besondere Hilfsmittel und ohne Werkzeug möglich sein, wobei ein Tuch zum Abwischen des Ölmesstabes nicht als „besonderes Hilfsmittel“ gilt.

Auf dem Prüfungsprotokoll sind für die Klassen folgende Themengebiete vorgegeben:

Tabelle 2 vorgegebene Themengebiete

Themengebiete	A1/ A2/A	B	C1/C	C95	D1/D	D95	_E	F
Anhänger an-, abschließen							•	
Antrieb	•							
Assistenzsysteme				•		•		
Ausreichende Sicht		•	•		•			
Außenkontrollen			•		•		•	•
Ausrüstungsgegenstände						•		
Batterie		•	•					
Batterie und Keilriemen					•			•
Beleuchtung	•	•						
Bremsanlage	•	•	•		•		•	•
Dokumente				•		•		
EU-Kontrollgerät			•	•	•	•		
Fahrbereitschaft/ Absichern	•							
Fahrwerk	•							
Flüssigkeitsstände	•	•	•		•			•
GO-Box				•		•		
Innenkontrollen		•	•		•			•
Kontrolleinrichtungen		•	•		•			
Ladungssicherung				•		•		
Lenkung		•	•		•			•
Reifen/Räder	•	•	•		•			•
Routenkenntnisse				•		•		
Sicherheitseinrichtungen				•		•		
Signal- und Warneinrichtungen	•	•						
Sonstiges	•	•	•		•			
Vorschriften							•	
Wagenbuch						•		

Der Fahrprüfer wählt aus den zuvor angeführten Themengebieten jedenfalls drei Themengebiete aus und lässt sich die dazu gestellten Aufgaben erklären bzw. vorzeigen. Aus jedem der drei Themengebiete ist dem Kandidaten mindestens eine Aufgabenstellung aufzutragen. Der Teil A. 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 jetzt am Prüfungsfahrzeug in erster Linie zeigen. Ebenso soll er Maßnahmen zur Behebung eines Fahrzeugmangels weniger mit Worten erklären als ein passendes Verhalten am Fahrzeug demonstrieren. Der Kandidat soll zeigen, dass er die Betätigungsvorrichtungen des Fahrzeuges sicher bedienen, die für die Sicherheit erforderlichen Kontrollen durchführen und das richtige Verhalten nach dem Aufleuchten von Kontrollleuchten bzw. dem Erkennen von Mängeln setzen kann.

3.1.2 Sicherheitsrelevante Kenntnisse bzw. Überprüfungen betreffend Gurt, Spiegel, Sitz und Bekleidung (Fahrbereitschaft)

Jeder Kandidat hat vor Beginn der Inbetriebnahme des Fahrzeuges zunächst den Sitz, die Spiegel und die Kopfstütze auf seine Person einzustellen und den Gurt richtig anzulegen. Dicke Jacken und Pelzmäntel stellen ein Sicherheitsrisiko dar, weil der automatische Gurtstraffer bei einem Unfall nicht mehr seiner Aufgabe nachkommen kann. Außerdem schränken voluminöse Kleidungsstücke die Bewegungsfreiheit beim Lenken erheblich ein. In die Stirn gezogene Hauben oder Mützen und lange Schals können die Sicht behindern. Klobige Schuhe können beim Gas geben und Bremsen hinderlich sein.

Der Fahrprüfer soll eingangs beobachten, wie sich der Kandidat fahrbereit macht und gegebenenfalls von ihm erkannte Fehler in dem dafür vorgesehenen „Raum für Bemerkungen“ des Teils A. des Prüfungsprotokolls vermerken (die Deckelung mit einem schweren Fehler bzw. dessen Äquivalent (9.1.2.) ist jedoch bei Erstellung des Gesamtkalküls dieses Teils zu beachten).

Stellt ein diesbezüglicher Mangel ein relevantes Sicherheitsrisiko dar und wird dieser nach entsprechender Aufforderung des Prüfers vom Kandidaten nicht behoben, ist die (weitere) Abnahme der Prüfung abzulehnen. Dies gilt dann als „nicht angetreten.“ (Gleiches gilt, wenn behördlich auferlegte Behelfe nicht verwendet werden, siehe dazu (9.3.2.3.)). Das Themengebiet „Innenkontrollen“ ist, sofern es abgefragt wird, davon unabhängig zu bewerten.

3.2 Beurteilungskriterien

Wenn der Kandidat eine ihm gestellte Aufgabe nicht lösen kann, so hat der Fahrprüfer die Möglichkeit, dem Kandidaten eine andere Aufgabe desselben Themengebietes zu stellen. Für die Bewertung maßgeblich sind die Handhabung der Bedienungseinrichtungen des Fahrzeuges sowie das Durchführen sicherheitsmäßig erforderlicher Kontrollen.

4 Teil B. Übungen im verkehrsfreien Raum

4.1 Vorbereitung zur Abfahrt

Bei der Kleidung und dem Schuhwerk ist darauf zu achten, dass diese den Anforderungen der Verkehrssicherheit entsprechen. Die Vorbereitung beinhaltet das Einnehmen der richtigen Sitzposition, falls durchführbar das Einstellen der Lenkeinrichtung sowie der Kopfstütze, des Sicherheitsgurtes und der Spiegel (siehe (3.1.2.)). Das Lenkrad ist dabei, vergleichbar mit der Zeigerstellung einer Uhr für $\frac{3}{4}$ 3, im oberen Bereich 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 (Schädeldach schließt mit Kopfstütze ab). Der Sicherheitsgurt ist über die Schulter anzulegen und muss straff am Körper anliegen. Der Beckengurt ist über der Hüfte zu spannen.

4.2 Inhalt der Übungen

4.2.1 Beginn der praktischen Prüfung und Aufstellen der Übungen

Die Prüfung beginnt auf einem geeigneten Prüfplatz. Auf diesem sind die Übungen vorbereitet. Die Übungen müssen durch Stangen, Leitkegel oder dergleichen dargestellt werden. Kandidaten, die ohne Begleitung einer Fahrschule zur Fahrprüfung antreten, haben selbst dafür zu sorgen, dass diese Übungen aufgestellt werden, wobei sie vom Fahrprüfer unterstützt werden können. Es ist Aufgabe des Fahrprüfers, die Einhaltung der richtigen Abmessungen der Übungen zu überprüfen.

Jeder Kandidat der Klasse B hat zumindest drei der im Prüfungsprotokoll enthaltenen Übungen (das Umkehren und die Parklücke müssen jedenfalls enthalten sein) zu absolvieren. Bei allen anderen Klassen sind sämtliche Übungen durchzuführen. Während der Übungen sitzt der Kandidat allein im bzw. auf dem Fahrzeug und muss das Fahrzeug selbst lenken.

4.2.2 Zweck der Übungen

Die Übungen im verkehrsfreien Raum haben eine mehrfache Bedeutung. Einerseits soll der Fahrprüfer erkennen können, ob der Kandidat Lenkung, Kupplung und Bremse entsprechend bedienen kann. Andererseits kann der Fahrprüfer erkennen, ob der Kandidat mit den Abmessungen und Eigenschaften seines Prüfungsfahrzeuges vertraut ist.

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

4.2.3 Anforderungen an den Prüfplatz

Die Übungen werden auf einem geeigneten Prüfplatz durchgeführt. Ein Prüfplatz kann nur dann als geeignet im Sinne des § 6 Abs. 3 FSG-PV angesehen werden, wenn

- genügend Raum für alle Übungen gegeben ist und
- es sich um einen verkehrsfreien Raum handelt

Steht kein geeigneter Prüfplatz für die Übungen zur Verfügung, ist die Abnahme der Prüfung abzulehnen.

4.3 Ziel und Ausführung der Übungen

4.3.1 Ziel der Übungen

Ziel der Übungen ist, dass der Kandidat zeigt, ob er das Fahrzeug sicher bedienen kann. Er muss das Fahrzeug selbständig handhaben können. Sollte der Fahrlehrer oder die Begleitperson 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 der Übungen außerhalb des Prüfungsfahrzeuges. Er hält dabei einen angemessenen Abstand zum Prüfungsfahrzeug ein und positioniert sich so, dass er das Fahrverhalten des Kandidaten gut mitverfolgen kann. Da sich der Kandidat bei den Übungen so zu verhalten hat als ob er sich auf einer öffentlichen Verkehrsfläche bewegt, hat er die entsprechende Blicktechnik anzuwenden, den Blinker zu betätigen sowie beim Ein- und Ausparken auf das „Ausscheren“ des Vorderteils seines Fahrzeuges zu achten. Gelingt dem Kandidaten eine Übung nicht, so hat er zwei weitere Versuche (zum Ausbessern von Fehlern siehe (9.1.2.)).

4.3.2 Ausführung der Übungen

Die Genauigkeit der Ausführung der einzelnen Übungen richtet sich nach den in diesem Handbuch angeführten Kriterien. Um Abstände des Prüfungsfahrzeuges von Stangen, Leitkegel oder dergleichen festzustellen, ist vom Fahrprüfer keinesfalls ein Maßband oder ein Maßstab zu verwenden. Eingehaltene Abstände sind nur zu schätzen. Desgleichen sind keine technischen Hilfsmittel zu gebrauchen, um die Dauer der Übungsdurchführung zu stoppen.

5 Teil C. Fahren im Verkehr

5.1 Inhalte der Prüfung

Zunächst soll hier festgelegt werden, welche Inhalte die praktische Fahrprüfung aufweist. Die Prüfung besteht aus Aufgaben, die der Kandidat im Rahmen der Prüfungsfahrt durchführen muss. Einige Prüfungsinhalte sind nur auszuführen, wenn dies möglich ist. Das ist bei den einzelnen Inhalten eigens angeführt. Die Prüfungsinhalte sind nach den im Kapitel (5.2) angeführten Beurteilungskriterien zu bewerten. Die einzelnen Beurteilungskriterien sind, soweit dies sinnvoll ist, auf alle Inhalte der Prüfung anzuwenden.

5.1.1 Wegfahren

Der Kandidat muss sich beim Wegfahren in den Fließverkehr einordnen. Im Zuge der Prüfstrecke soll nach einem Halt mehrfach angefahren werden. Nach Möglichkeit ist auch auf Steigungen anzufahren, um die Fertigkeiten hierbei 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 (5.1.9.)). Es sind dabei gerade Straßen mit Gegenverkehr, möglichst auch Einbahnen sowie Straßen mit mehreren durch Leitlinien getrennten Fahrstreifen 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“ eine passende 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 zu beinhalten. Der Kandidat hat dabei die richtige Blicktechnik anzuwenden, sodass die richtige Fahrlinie eingehalten wird. Korrekturen am Lenkrad während einer Kurvenfahrt weisen auf eine falsche Blicktechnik hin.

5.1.4 Befahren von und einbiegen auf 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. Wenn möglich, ist dies sowohl beim Verkehrszeichen „HALT“ als auch beim Verkehrszeichen „Vorrang geben“ zu prüfen.

Es sind auch Kreuzungen mit Bodenmarkierungen, Abbiegespuren etc. zu absolvieren. Sofern dies im Rahmen der Prüfungsfahrt möglich ist, sollte wenigstens eine Kreuzung mit einer Verkehrslichtsignalanlage befahren werden.

5.1.5 Richtungsänderungen, Fahrstreifenwechsel

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

Beim Einbiegen ist vom Kandidaten auf Fußgänger und Radfahrer (u. a. auf Radwegen) zu achten. Insbesondere bei einem während eines Einbiegemanövers aufgetretenen Fehler sind weitere Einbiegemanöver durchzuführen, um ein eingelerntes Fehlverhalten erkennen zu können.

Die Prüfstrecke ist aber auch so zu wählen, dass mehrere Fahrstreifenwechsel durchzuführen sind. Vorwegweiser sind, wenn möglich, miteinzubeziehen. Ein Fahrstreifenwechsel sollte möglichst auf einer Straße mit stärkerem Verkehr stattfinden bzw. 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 dementsprechend anzugleichen.

5.1.6 Autobahn/Autostraße/Schnellstraße „Schnellverkehr“

Die Prüfstrecke muss so gewählt werden, dass jeder Kandidat das von ihm gelenkte Fahrzeug zumindest auf einem kurzen Straßenstück im höheren Geschwindigkeitsbereich bewegt. Nur bei besonders ungünstigen Witterungsverhältnissen oder bei anderen besonderen Umständen (z.B. unerwarteter Stau) kann von dieser Vorgabe abgegangen werden. Wenn die Möglichkeit dazu vorhanden ist, sollen Autobahnen oder Autostraßen/Schnellstraßen befahren werden. Der Kandidat hat bei solchen 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. Kenntnisse darüber, in welchen Fällen der Pannestreifen ausnahmsweise befahren werden darf, können vorausgesetzt werden (§ 44d StVO, Rettungsgasse). Prüfungsinhalt ist die richtige Blickführung und somit auch richtiges Verwenden der Spiegel, exakte Lenkbewegungen sowie die Durchführung von Fahrstreifenwechsel bei höherer Geschwindigkeit. Der Kandidat hat die Geschwindigkeit der anderen Verkehrsteilnehmer, insbesondere des nachkommenden Verkehrs, richtig abzuschätzen und seine eigene Fahrgeschwindigkeit entsprechend anzupassen.

Diesem Teil der Prüfung ist im Hinblick auf die große Anzahl von Unfällen der Fahranfänger im höheren Geschwindigkeitsbereich großes Augenmerk zu widmen.

5.1.7 Vorbeifahren und überholen

Wenn es möglich ist, soll der Kandidat im Rahmen der Prüfungsfahrt einen Überholvorgang durchführen. Dieser kann sich aus einer Verkehrssituation ergeben (z. B. ein anderes Kraftfahrzeug, Fuhrwerk oder ein Radfahrer wird überholt). Der Kandidat hat diesen Überholvorgang situationsangepasst durchzuführen, wobei auf das Abschätzen der Verkehrssituation, der Sicherheitsabstände sowie auf die entschlossene Durchführung zu achten ist.

Zum Prüfungsinhalt gehört auch das Überholtwerden mit allen dabei erforderlichen Verhaltensweisen. Ebenfalls zu den Inhalten gehört das richtige Vorbeifahren an abgestellten Fahrzeugen im richtigen Abstand, das Verhalten bei Hindernissen auf der Fahrbahn, das Vorbeifahren an Personen oder Gegenständen am Fahrbahnrand. Wenn möglich, sollte auch das Vorbeifahren an Straßenbahnen oder Linienbussen in der Prüfungsfahrt entsprechend der geltenden Bestimmungen der StVO 1960 enthalten sein.

5.1.8 Befahren von besonderen Straßenstellen

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

- Eisenbahnkreuzungen,
- Straßen mit Straßenbahnen,
- Kreisverkehre,
- längere Steigungen oder Gefälle.

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

5.1.9 Auswahl der Prüfstrecke

Die Prüfstrecke ist nach den Inhalten der Kapitel (5.1.1.) bis (5.1.8.) vom Fahrprüfer auszuwählen. Der Fahrprüfer hat den Kandidaten in verschiedenen Verkehrsräumen zu beobachten. (Verkehrsräume, siehe hierzu auch die klassenspezifischen Anhänge, Teil C. „Fahren im Verkehr“)

Verkehrsberuhigte Gebiete (z. B. 30 km/h)

Viele schwächere Verkehrsteilnehmer wie Kinder, Fußgänger, Radfahrer; enge, verparkte Straßen, Wohngebiete, verkehrsberuhigte Gebiete

Ortsgebiet (50 km/h)

Starker Verkehr, möglichst mehrere Fahrstreifen in einer Richtung, Spurwechsel, Verkehrslichtsignale, viele Kreuzungen mit unterschiedlichen Vorrangverhältnissen, einbiegen mit vorherigem Einordnen

Freilandstraßen (Richtgeschwindigkeit 80 km/h)

Landesstraßen, Bezirksstraßen, eventuell kurvenreich, Wahl der richtigen Fahrlinie und Geschwindigkeit

Autobahnen, Autostraßen oder Schnellstraßen (Richtgeschwindigkeit 100 km/h)

Fahren im höheren Geschwindigkeitsbereich, möglichst Straßen mit Beschleunigungs- bzw. Verzögerungstreifen, nur in Ausnahmefällen Landesstraßen

Erfahrungsgemäß ist es an den meisten Prüfungsorten nicht möglich innerhalb einer Fahrzeit von 25 Minuten alle vier Verkehrsräume zu befahren. Es müssen aber mindestens drei der vier Verkehrsräume in jeder Prüfungsfahrt enthalten sein.

5.1.10 Anweisungen des Fahrprüfers

Der Fahrprüfer hat seine Anweisungen rechtzeitig, deutlich und zielgerichtet zu geben. Eine Anweisung muss so eindeutig formuliert sein, dass beispielsweise kein Zweifel darüber bestehen kann, an welcher Kreuzung eingebogen werden soll. Insbesondere bei einem erforderlichen Spurwechsel hat eine Anweisung zum Einbiegen derart rechtzeitig zu erfolgen, dass der Spurwechsel auch tatsächlich möglich ist. Bei einer Anleitung des Fahrprüfers zu einem bestimmten Verhalten hat der Kandidat dieser Anweisung Folge zu leisten (z. B. „Bei der nächsten Möglichkeit nach rechts einbiegen“).

Wenn der Kandidat eine Anweisung nicht befolgt, ist durch mehrmalig gleichartige 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 bewusst umgangen, z. B. statt nach rechts ist der Kandidat nach links eingebogen).

Der Fahrprüfer hat jedoch zu berücksichtigen, dass Kandidaten in der Stresssituation der Prüfung rechts und links verwechseln können.

Es ist auch denkbar, dass der Kandidat in der augenblicklichen Verkehrssituation so konzentriert war, dass er die Prüferanweisung überhört hat. Es ist daher im weiteren Verlauf der Prüfungsfahrt zu klären, ob der Kandidat durch das Verkehrsgeschehen überfordert ist und Anordnungen des Fahrprüfers generell nicht zu befolgen vermag 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 gestellte Aufgabe zu wiederholen.

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“). Erklärt sich der Kandidat als ortskundig können ihm Fahrtziele vorgegeben werden. Ansonsten ist davon auszugehen, dass dem Kandidaten die Örtlichkeiten des Prüfgebietes nicht näher bekannt sind. Diesfalls kann der Fahrprüfer neben seinen Anweisungen zusätzliche Hilfestellungen geben.

In keinem Fall darf das bloße Nichtbefolgen einer Anweisung des Fahrprüfers allein zu einem negativen Ergebnis („nicht bestanden“) führen. Die Befolgung eines Auftrages zu einem verbotenen Verhalten (der Fahrprüfer ist bspw. in Unkenntnis eines Fahrverbotes [etwa Verkehrszeichen „Einfahrt verboten“ im Fall einer Baustelle, die dem Prüfer unbekannt war]) darf nicht zu Ungunsten des Kandidaten gewertet werden. Dies auch dann nicht, wenn es zu einem Fahrlehreingriff geführt hat.

5.2 Beurteilungskriterien

Die Inhalte des Kapitels (5.1.) sind zu bewerten. Nach welchen Kriterien in erster Linie zu bewerten ist, wird in diesem Kapitel zusammengefasst.

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

Insbesondere ist zu beobachten und zu beurteilen, 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
- unter Beachtung der Gewährleistung eines sicheren, leichten und flüssigen Verkehrs
- unter Beachtung einer ökonomischen Fahrweise

entsprechend angepasst hat.

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 die Beurteilung über

- das richtige Benützen der Spiegel, 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 Anfahrgas erfolgen. Das Fahrzeug soll nicht ruckartig in Bewegung kommen. Auf Steigungen soll das Fahrzeug nicht wesentlich rückwärts rollen. Auf leichten Steigungen erfolgt die Kupplungswaage mit der Fußbremse, auf starken Steigungen unter Zuhilfenahme der Handbremse.

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 Fahrzeug vorhanden ist.

Es ist zu bewerten, ob der Kandidat die 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 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 und den Empfehlungen des Fahrzeugherstellers (Gangwechselanzeige) einlegen. Bei einem Schaltvorgang muss der Kandidat die Gänge wechseln können, ohne auf den Schalthebel zu schauen. Wenn der Kandidat vor und während des Schaltvorganges auf den Schalthebel schaut, muss er noch zu viel von seiner Aufmerksamkeit der unmittelbaren Fahrzeugbedienung zuwenden. Diese Handlungen müssen durch Automatismen geprägt sein, sodass 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 (Sicherungsblicke, Kontrollblicke, Pendelblicke, Richtungsblicke). Dabei ist generell auf eine angemessene Blickführung aufgrund der Situation und der Fahrzeugbeschaffenheit zu achten. Der Kandidat hat das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer richtig einzuschätzen und sein eigenes Verhalten ihnen gegenüber 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. Eine 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 Ausbildungsziel erreicht hat.

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

Sicherungsblicke dienen der „Rundumkontrolle“ und sind entweder direkte Blicke, gegebenenfalls über die Schulter, und/oder Blicke über die Spiegel oder andere „Einrichtungen für indirekte Sicht“.

5.2.4 Vorrang

Bei der theoretischen Prüfung wurde die Kenntnis der Vorrangregeln geprüft. Bei der praktischen Prüfung sind das Erkennen der Vorrangsituation und das sich daraus ableitende richtige Verhalten zu beurteilen.

Es ist zu beurteilen, ob der Kandidat die Vorrangsituation beim Annähern an eine Kreuzung erkennt, ob er weiß, ob er eine Vorrangstraße befährt oder ob der Rechtsvorrang gilt oder ob dem Querverkehr Vorrang einzuräumen ist. Es ist weiters das Verhalten des Kandidaten bei herankommendem Querverkehr und das richtige Einschätzen der Geschwindigkeiten der übrigen Verkehrsteilnehmer durch den Kandidaten zu beurteilen. Dieser hat seine Geschwindigkeit situationsgerecht anzupassen, die richtige Blicktechnik anzuwenden und die Kreuzung angemessen zu verlassen. Der Kandidat hat, wenn er selbst Vorrang hat, diesen 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 nicht mit einem derartigen Verhalten rechnen.

Gleiches gilt auch für das Nichterkennen einer „STOP-Tafel“ für den Querverkehr, sofern diese für den Kandidaten sichtbar aufgestellt ist. In einem solchen Fall ist die Gesamtsituation und die Übersichtlichkeit der Kreuzung in die Beurteilung miteinzubeziehen.

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 ein Einbiegen bei zwei parallelen Fahrstreifen durchführen können, ohne dabei ungewollt den Fahrstreifen zu verlassen. Falls er den Fahrstreifen wechselt, weil es die Verkehrssituation erfordert, hat er dies unter Beachtung des übrigen Verkehrs richtig und sicher zu tun, ohne einen anderen Verkehrsteilnehmer zu gefährden oder zu behindern.

Beim Einbiegen an Kreuzungen mit einem Fußgängerübergang oder mit einer Radfahrerüberfahrt ist der „Vorrang“ des von hinten näherkommenden Fußgängers bzw. Radfahrers vom Kandidaten besondere Beachtung zu schenken. Beim Linkseinbiegen hat der Kandidat auch eine sich von hinten annähernde Straßenbahn zu berücksichtigen. In diesen Verkehrssituationen werden das richtige Blickverhalten, das verkehrsgerechte Verhalten und die Entschlossenheit bei der Durchführung 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, zur Absicherung gehören außerdem immer Blicksprünge in kürzere Entfernungen gesetzt. Hingegen sind beim Befahren von Kurven, beim Einbiegen 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.

Bei der Beurteilung der Fahrlinie ist zudem die richtige Wahl des Fahrstreifens zu beachten. Die Wahl des Fahrstreifens kann entweder auf die „Freie Wahl des Fahrstreifens“, auf vorhandene Bodenmarkierungen oder darauf gegründet sein, in welche 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 im Weiteren entsprechend der Bodenmarkierung zu verhalten (siehe (5.2.8.3)). Der Fahrprüfer kann eine Bodenmarkierung rechtzeitig ankünden. Hier genügt ein Hinweis wie „Beachten Sie die Bodenmarkierungen“ oder „Achten Sie auf den Voranzeiger für das Einordnen“.

Besonderes Augenmerk ist auf den Fahrstreifenwechsel zu legen (Blicktechnik, Beobachtung des übrigen Verkehrs, sicheres Lenken auch bei höherer Geschwindigkeit). Die Hilfestellung eines zweiten nachfolgenden Fahrschulfahrzeuges beim Spurwechsel ist nicht zulässig.

5.2.6 Eingehaltene Sicherheitsabstände

Der Fahrprüfer beurteilt die vom Kandidaten eingehaltenen Sicherheitsabstände zu allen anderen Verkehrsteilnehmern und Gegenständen auf der Straße. Er beurteilt somit auch, ob der Abstand zu gering ist oder ob womöglich 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. Gefahrerhöhende Umstände hat er zu berücksichtigen. Im Verlauf der Prüfung kann dem Kandidaten die Aufgabe gestellt werden, mit Hilfe der „Sekundenmethode“ den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug zu überprüfen.

5.2.6.2 Seitenabstand beim Vorbeifahren und Überholen

Der Fahrstreifenwechsel hat mit einem ausreichenden Seiten- und Tiefenabstand zu dem zu überholenden Fahrzeug zu erfolgen. Beim Überholen ist üblicherweise ein Seitenabstand von mindestens 1 Meter, beim Überholen von Radfahrern und Rollerfahrern (§ 88b StVO) bei einer Fahrgeschwindigkeit des Prüfungsfahrzeuges von über 30 km/h innerorts mindestens 1,5 Meter und außerorts mindestens 2 Meter sowie ungeachtet dessen von mindestens 1,5 Meter gegenüber anderen einspurigen Fahrzeugen einzuhalten. Bei Schienenfahrzeugen genügt ein Seitenabstand von 0,5 Meter.

5.2.6.3 Abstand vom Fahrbahnrand

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

5.2.7 Wahl der Fahrgeschwindigkeit

Der Kandidat hat seine Fahrgeschwindigkeit den Straßen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen anzupassen; auch nicht erforderliches Langsamfahren ist als Fehler zu bewerten. Er soll jeweils eine Fahrgeschwindigkeit wählen, die von einem vorausschauenden Lenker an dieser Straßenstelle eingehalten wird. Ziel ist es, im Verkehrsgeschehen unauffällig „mitzuschwimmen“. Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit darf dabei freilich nicht überschritten werden.

Wird ständig grundlos deutlich zu langsam gefahren, stellt dies kein verkehrsgerechtes und angepasstes Verhalten dar. Es können dadurch im Gegenteil gefährliche Verkehrssituationen verursacht werden. Das Hinterfragen, ob die Fahrgeschwindigkeit

der Sichtweite entspricht, ist auch während der Fahrt zulässig. Um eine Ablenkung des Kandidaten zu vermeiden, ist dabei jedoch auf eine weiterführende Erklärung zu verzichten.

5.2.8 Verkehrszeichen, Lichtsignale, Bodenmarkierungen

5.2.8.1 Verkehrszeichen

Verkehrszeichen, die für den Kandidaten von Bedeutung sind, 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 (siehe Kapitel (5.1.10.)).

5.2.8.2 Verkehrslichtsignalanlagen

Der Kandidat hat Verkehrslichtsignalen zu beachten. Der Fahrprüfer hat bei der Beurteilung des Fahrverhaltens des Kandidaten zu bedenken, ob dem Kandidaten eindeutig erkennbar war, wie oft die Verkehrslichtsignalanlage bereits grün geblinkt hat. Eine Klärung eines Einfahrens bei „Gelb“ kann im nachfolgenden Gespräch erfolgen. 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 dieser unerwartet eingetreten ist. In letzterem Fall ist das Einfahren in die Kreuzung nicht negativ auszulegen.

Gleiches gilt 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 der 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 aus Sicht der Flüssigkeit des Verkehrs erforderlich sein, beispielsweise weil der Fahrstreifen durch ein defektes Fahrzeug verstellt ist, ist dieses Fahrverhalten des Kandidaten zulässig, wenn dadurch kein anderer Verkehrsteilnehmer behindert oder gar gefährdet wird. Der Kandidat hat sich so zu verhalten, wie sich ein „reflektierter Verkehrsteilnehmer“ in dieser Situation verhält. Falls der Kandidat Hemmungen hat weiterzufahren, kann der Fahrprüfer ihm einen kurzen Hinweis geben; dies ist nicht als Eingriff zu werten und auch nicht zu bemängeln.

Falls sich der Kandidat entgegen der Bodenmarkierung eingeordnet hat, so hat er dieser Bodenmarkierung zu folgen, dies auch bei anderslautender Prüferanweisung (z. B. „Biegen Sie links ein.“, der Kandidat hat sich auf dem Geradeaus-Fahrstreifen ein

geordnet). Bei der Prüfung ist bei den Anweisungen und deren Befolgung durch den Kandidaten auf schlecht erkennbare Bodenmarkierungen, sei es zufolge Abnutzung der Markierung oder witterungsbedingt (Schnee, Splitt), Bedacht zu nehmen. In einem solchen Fall sollte der Fahrprüfer zusätzliche Hinweise geben.

5.2.9 Fahrtrichtungsanzeiger, Warneinrichtungen

5.2.9.1 Betätigung des Fahrtrichtungsanzeigers

Der Kandidat muss ohne Hilfe des Fahrprüfers oder des Fahrlehrers/der Begleitperson 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, zu spätes oder kein Betätigen des „Blinkers“. Ebenso ein verspätetes Ausschalten.

5.2.9.2 Verhalten gegenüber Signalen anderer Verkehrsteilnehmer

Der Kandidat hat sich auf Blinkersignale eines anderen Verkehrsteilnehmers rechtzeitig und folgerichtig einzustellen. Er hat nach dem Gesichtspunkt des „partnerschaftlichen Verhaltens“ einem anderen Verkehrsteilnehmer einen Spurwechsel zu ermöglichen (oder einem Linienbus das ungehinderte Abfahren von der Haltestelle zu ermöglichen, vgl. (5.2.4.)).

Zu beurteilen ist, ob der Kandidat einen angezeigten Fahrstreifenwechsel erkennt und sich partnerschaftlich richtig verhält. Bei einer Verringerung von Fahrstreifen ist auf das 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, kann der Fahrprüfer den Kandidaten beruhigen und ihn dadurch unterstützen. Der Fahrprüfer hat lediglich das verkehrsbehindernde Verhalten des Kandidaten bei der Beurteilung seines Fahrverhaltens zu berücksichtigen.

5.2.9.3 Abgabe von Warnzeichen

Falls es die Verkehrssituation erfordert, hat der Kandidat Warnsignale mit der Hupe, der Lichthupe (der optischen Warneinrichtung) oder der Alarmblinkanlage 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 Fahrschul Ausbildung hat der Kandidat gelernt im normalen Verkehr degressiv zu bremsen. Im Zuge der Prüfungsfahrt ist zu beurteilen, ob der Kandidat ein notwendiges Verringern der Geschwindigkeit rechtzeitig erkennt und die Geschwindigkeit sodann in erforderlichem 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.

6 Teil D. Besprechung von erlebten Situationen

6.1 Durchführung

Es soll an geeigneter Stelle angehalten werden (am günstigsten wird die Besprechung erlebter Situationen am Ende der Prüfungsfahrt durchgeführt) und der Kandidat sodann über die im Rahmen der Prüfungsfahrt unmittelbar vorher erlebten Verkehrssituationen befragt werden, um das Verständnis des Kandidaten für Zusammenhänge von Verkehrsabläufen zu beurteilen. Es soll daher eine in die Themengebiete des Prüfungsprotokolls einordbare Verkehrssituation besprochen werden, um die Verkehrssinnbildung des Kandidaten zu hinterfragen. Dabei ist es naheliegend, eine Situation zu wählen, in der der Kandidat einen Fahrfehler begangen hat. Der Kandidat kann dann erklären, wodurch dieser Fehler zustande gekommen ist. Die Besprechung kann, ja soll dazu genutzt werden, auch positives Verhalten des Kandidaten anzusprechen.

6.2 Inhalte

6.2.1 Inhalte gemäß Prüfungsprotokoll

Im Prüfungsprotokoll sind folgende Situationen für die Besprechung mit dem Kandidaten angegeben:

- Wahl der Fahrgeschwindigkeit
- Wahl der Fahrspur
- Wahl von Tiefen- und Seitenabstand
- Fahren auf Autobahnen und Autostraßen (nicht bei Klasse F)
- Überholen, Überholtwerden
- Gefahrenstellen erkennen, Partnerkunde
- Defensiv-Taktik, Öko-Fahrstil
- Anlauf-Ablauf erkennen
- Vorrangsituationen
- Sonstiges

Das gewählte Thema ist anzuhaken.

6.2.2 Unterbrechung der Prüfungsfahrt

Bei Zweifel an einer ausreichenden Verkehrssinnbildung des Kandidaten ist an geeigneter Stelle anzuhalten und während der Prüfungsfahrt mit dem Kandidaten eine unmittelbar vorher erlebte Situation aus dem Bereich „Gefahrenlehre“ zu besprechen und die richtigen Verhaltensketten zu hinterfragen. Für die Hinterfragung des Verkehrssinns kann der Kandidat, was zu empfehlen ist, 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 anzurechnen.

6.3 Beurteilung

Der Kandidat hat somit die Möglichkeit, ein während der Prüfungsfahrt aufgetretenes zweifelhaftes bzw. fragwürdiges Fahrverhalten zu erklären bzw. zu begründen. Ist er im Gespräch nicht in der Lage, die Zweifel des Prüfers zu beseitigen, so ist der Fahrfehler anzurechnen. Dieser Prüfungsteil darf keinesfalls zu einer zusätzlichen mündlichen Prüfung werden. Das Wissen über das richtige Verhalten allein genügt nicht, vielmehr ist bei der praktischen Prüfung das richtige Verhalten zu demonstrieren. Sollte sich der Kandidat falsch verhalten haben, sind eine Erklärung und das Wissen über das richtige Verhalten allein nicht ausreichend, den Fehler als solchen nachzusehen. Dies ist nur möglich, wenn der Kandidat eine überzeugende Erklärung für sein Verhalten hat.

Deshalb sollen hier nicht „Zusatzpunkte“ vergeben werden, sondern dieser Punkt ist so zu verstehen, dass vermeintliche Fehler nicht als Fehler gewertet werden, sofern eine plausible, berücksichtigungswürdige Erklärung dafür gegeben wird. Wenn für Personen, die die deutsche Sprache nicht oder nicht ausreichend beherrschen kein entsprechender Dolmetscher zur Verfügung steht, so kann auf den Teil D. der Prüfung verzichtet werden. Damit besteht für sie allerdings keine Möglichkeit, einen begangenen Fahrfehler durch Hinterfragen des Fahrprüfers mündlich zu erläutern.

7 Abwicklung der Prüfung

7.1 Beginn der Prüfung

Es ist 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. Auch wenn der Fahrprüfer davon ausgehen kann, dass der Kandidat ihn als solchen bereits wahrgenommen hat, soll sich der Fahrprüfer dem Kandidaten unter Nennung seines Namens vorstellen und ihn begrüßen. Gleiches gilt für eine etwaige private Begleitperson. Damit der Kandidat den vorhandenen Prüfungsstress besser bewältigen kann, ist das Schaffen eines Vertrauensverhältnisses zwischen Fahrprüfer und Kandidaten anzustreben. Bei dieser Gelegenheit wird sogleich die Identität des Kandidaten anhand eines amtlichen Lichtbildausweises überprüft. Kann die Identität des Kandidaten nicht eindeutig festgestellt werden, ist die Prüfung als „nicht angetreten“ anzusehen.

In den Fällen, in welchen eine Privatperson (kein Fahrlehrer) den Kandidaten begleitet, muss der Fahrprüfer kontrollieren, ob diese Person einen gültigen Führerschein und somit eine Lenkberechtigung der betreffenden Klasse besitzt. Weiters ist anhand des Übungs- oder Ausbildungsfahrtenbescheides (der nicht mehr gültig sein muss!) zu kontrollieren, ob die begleitende Person auch tatsächlich im Bescheid als Begleiter genannt ist (siehe dazu Kapitel 2.2.1.).

Die gängigsten amtlichen Lichtbildausweise sind: Reisepass, Personalausweis, Identitätsausweis, Waffenpass, amtlicher Dienstaussweis, Führerschein. Will ein Kandidat seine Identität anhand von Karten für Asylwerber, Asylberechtigte und subsidiär Schutzberechtigte nachweisen, ist auf die §§ 50ff. des Asylgesetzes Bedacht zu nehmen (Achtung, nicht jede Karte dient dem Nachweis der Identität!). Sollte im Zuge einer Überprüfung durch eine Behörde, z.B. durch das BMI (Kriminaltechnik) ein amtlicher Lichtbildausweis des Herkunftsstaates einbehalten worden sein, so ist – sofern behördlich nichts dagegenspricht – eine von der Führerscheinbehörde beglaubigte Kopie des Ausweises ausreichend.

Nicht ausreichend sind Schülersausweise etc.

Sind die Vorgaben für die Codes gem. FSG-DV § 2 Abs. 3 und 4 nicht erfüllt, ist die Prüfung als „nicht angetreten“ zu betrachten. Ausgenommen davon ist der Code 01.01 (Brille), wenn ersatzweise Kontaktlinsen vom Kandidaten getragen werden. In einem solchen Fall kann die Prüfung abgenommen werden.

Ein Dolmetscher (der nicht gerichtlich beeidigt sein muss) oder Sprachhelfer, als solcher kann auch ein Fahrlehrer herangezogen werden, der von einem Kandidaten mangels ausreichender Kenntnisse der deutschen Sprache zur praktischen Fahrprüfung mitgebracht wird, darf an der Prüfung teilnehmen. Es besteht jedoch keine Verpflichtung, einen Dolmetscher oder Sprachhelfer zu engagieren. Verständigungsschwierigkeiten gehen dann allerdings zu Lasten des Kandidaten. Bei Verdacht auf nicht exakt vorgenommene Übersetzungen hat der Prüfer die angebotene Hilfestellung zu beenden. Gleiches gilt in einem solchen Fall für einen Dolmetscher.

Die Prüfung erfolgt in der Reihenfolge der Teile des Prüfungsprotokolls A. - B. - C. - D., sie beginnt somit mit den Überprüfungen am Fahrzeug am Prüfplatz. Auf den Teil A. folgt der Teil B. „Übungen im verkehrsfreien Raum“. Zwecks einer effizienten Abwicklung der Fahrprüfung ist es jedoch zulässig, den Teil B. vor dem Teil A. abzunehmen. Der Kandidat soll langsam herangeführt werden, zunächst durch die Übungen möglichst auf einem ihm bekannten Gelände. Er soll dadurch an Sicherheit gewinnen.

Der Fahrprüfer soll sich am Beginn der Fahrprüfung vergewissern, ob der Kandidat über den Ablauf der Prüfung Bescheid weiß und falls nicht, ihn kurz über den Ablauf der Prüfung informieren.

Spätestens vor Beginn des Prüfungsteils C. hat der Fahrprüfer den Kandidaten darauf hinzuweisen, dass außer den Streckenansagen nur eine eingeschränkte Kommunikation geführt wird.

Eine private Begleitperson ist vom Fahrprüfer darüber aufzuklären, dass keine Hilfestellungen erlaubt sind. Anweisungen (u. a. auch Aufforderungen zu einer Nebenhandlung, bspw. Einschalten der Heizung) und Hilfestellungen während der Fahrt sind nur durch den Fahrprüfer zulässig und nicht etwa durch versteckte Hinweise bei der Ansage der Prüfstrecke durch den Fahrlehrer. Sofern solche unerlaubten Hilfen dennoch vorkommen, sind sie vom Fahrprüfer umgehend zu unterbinden (beachte zudem Kapitel 9.3.2.1.).

Vor Beginn des Teils C. der Prüfung „Fahren im Verkehr“ wird dem Kandidaten erklärt, in welcher Form während der Fahrt Anweisungen gegeben werden. Bei dieser Gelegenheit, also vor der Fahrt auf Straßen mit öffentlichem Verkehr, wird empfohlen sicherzustellen, dass eine allenfalls aktivierte Kindersicherung deaktiviert wird.

7.2 Erfordernis eines Prüfungsprotokolls

7.2.1 Zweck des Prüfungsprotokolls

Der Fahrprüfer (Sachverständige) hat ein Gutachten darüber zu erstellen, ob der Kandidat die fachliche Befähigung besitzt, ein Fahrzeug sicher allein im Verkehr zu bewegen. Gem. § 6 Abs. 8 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. Hierzu wird das Prüfungsprotokoll verwendet. In diesem Prüfungsprotokoll hält der Fahrprüfer seine Eindrücke vom Fahrverhalten des Kandidaten während der gesamten Dauer der Prüfung nachvollziehbar fest. Erst durch die Bewertung - „bestanden“ oder „nicht bestanden“ - wird aus dem Prüfungsprotokoll das Gutachten.

Bedingt durch die Prüfungsdauer kann sich der Fahrprüfer nicht alle für das Ergebnis relevanten Details der Prüfungsfahrt über einen längeren Zeitraum merken. Er muss daher, um am Ende der Fahrt sein Gutachten nachvollziehbar abschließen zu können, Aufzeichnungen über die jeweilige Prüfungsfahrt machen.

Das Prüfungsprotokoll ist somit die unabdingbare Grundlage für den Fahrprüfer zur Ergebnisfindung. Etwaige zusätzliche Notizen sind zulässig, müssen aber ins Prüfungsprotokoll übertragen werden. Es wird jedoch ausdrücklich empfohlen, die Eintragungen ohne Hilfsaufzeichnungen gleich direkt ins Protokoll vorzunehmen.

7.2.2 Aushändigen des Prüfungsprotokolls

Der Kandidat hat ein Recht darauf zu erfahren, wie das Gutachten über seine Prüfung aussieht (siehe dazu auch (9.2.2.)). Daher ist dem Kandidaten nach der Prüfung zumindest im Falle des Nichtbestehens der praktischen Prüfung eine Durchschrift des Prüfungsprotokolls zu übergeben. Über Wunsch des Kandidaten muss das Gutachten auch bei einem positiven Ergebnis ausgehändigt werden (empfohlen wird, dies ungebeten zu tun).

7.3 Ausfüllen des Prüfungsprotokolls

7.3.1 Vertrautheit mit dem Prüfungsprotokoll

Der Fahrprüfer muss mit den einzelnen Punkten des Prüfungsprotokolls so vertraut sein, dass er die einzelnen Spalten oder Zeilen nicht suchen muss, sondern während der Prüfungsfahrt im Fahrzeug weiß, wo er welchen Fehler zu vermerken hat.

Die Kenntnis des Fahrprüfers über die Aufteilung und Inhalte des Prüfungsprotokolls muss soweit gegeben sein, dass er die aufgetretenen Fehler rasch zuordnen und in die dafür vorgesehene Rubrik eintragen kann. Eine Hilfe beim Ausfüllen des Prüfungsprotokolls stellt eine feste Unterlage mit Klemme dar.

7.3.2 Kopf des Prüfungsprotokolls

Der Kopf des Prüfungsprotokolls ist unabhängig vom Ergebnis der Prüfung immer vollständig auszufüllen.

Die Fahrzeit (Teil C. „Fahren im Verkehr“) ist vierstellig anzugeben (z. B. 09:15 bis 09:40). Die Prüfstrecke ist durch Schlagwörter anzugeben. Dabei können Abkürzungen verwendet werden, wie „FS“ für Fahrschule, Bezeichnungen einer Straße („B1“, „B19“, „L 140“) oder Angabe von Ortschaften.

7.4 Mängelkatalog

7.4.1 Grundsätzliches

Für die Durchführung einer bundesweit nach einheitlichen Prinzipien ablaufenden praktischen Prüfung ist es notwendig, dass die Bewertung von dabei auftretenden Fehlern nach möglichst gleichen Voraussetzungen erfolgt. Im Anhang ist daher ein Katalog jener Fehler angegeben, die bei den Überprüfungen am Fahrzeug, bei den Übungen im verkehrsfreien Raum sowie beim Fahren im Verkehr auftreten können. Der Mängelkatalog soll daher Richtlinien zur Beurteilung von (Fahr-)Fehlern des Kandidaten, die bei der Prüfung festgestellt worden sind, enthalten. Die hier aufgelisteten Fehler sind beispielhaft zu sehen. Es ist nicht möglich, alle denkbaren Fehler anzuführen, zu katalogisieren und zu kategorisieren. Damit bleibt dem Sachverständigen genug Freiraum zur Beurteilung. Dieser Mängelkatalog soll somit eine Entscheidungshilfe darstellen. Der Fahrprüfer muss mit den Grundsätzen des Mängelkatalogs vertraut sein und dessen Inhalte kennen.

7.4.2 Teil C. Fahren im Verkehr

Beim Teil C. „Fahren im Verkehr“ sind im Protokoll Spalten für leichte, mittlere und schwere Fehler vorgesehen. Die Einordnung in „L“, „M“ und „S“ („Leichter Fehler“, „Mittlerer Fehler“ und „Schwerer Fehler“) im Mängelkatalog ist beispielhaft und immer unter Berücksichtigung der konkreten Verkehrssituation und aller sonstigen Umstände zu sehen.

Dabei zählt nicht der Einzelfehler, sondern ein Kalkül für die Fehleranfälligkeit, außer es ist dezidiert im Mängelkatalog (durch **Mehrfachwertung möglich**) anders geregelt. Derartige Punkte sind im Protokoll durch eine graue Hinterlegung besonders hervorgehoben.

Es muss letztlich dem Fahrprüfer überlassen bleiben, aufgetretene Fahrfehler selbst zu beurteilen; er hat seine Erfahrung sowie die Kenntnisse aus der Prüferaus- und -weiterbildung für die Bewertung einzubringen. Daher sind bei einer Reihe von Fehlern im Mängelkatalog auch zwei Einordnungen (z. B. (M), (S)) angeführt. Es ist dann aus der Verkehrssituation heraus zu entscheiden, wie der Fehler zu bewerten ist. Die Beurteilungskriterien nach Kapitel (5.2.) sind dabei heranzuziehen.

7.5 Abschließen des Prüfungsprotokolls

7.5.1 Abschließende Beurteilung

Die abschließende Beurteilung der Prüfung anhand des Prüfungsprotokolls ist - mit Ausnahme eines vorherigen Abbruchs- erst nach Absolvierung des Teils D. vorzunehmen und kann daher erst nach Beendigung aller Prüfungsteile erfolgen.

Erst dann kann auch der Kopf des Prüfungsprotokolls durch den Sachverständigen fertig ausgefüllt werden. Die Aufzeichnung der Prüfstrecke erfolgt zweckmäßiger Weise kontinuierlich und ist am Ende der Prüfung abzuschließen. Die Dauer der Fahrzeit wird mit deren Beginn und deren Ende eingetragen.

7.5.2 Raum für Bemerkungen

Hier hat der Fahrprüfer Platz, seine Beweggründe für die von ihm vorgenommene Bewertung einzutragen. Er soll diesen Raum fallbezogen (insbesondere bei einem negativen Prüfungsausgang) und auf das Wesentliche konzentriert, nützen.

Ein erfolgter Prüfungsabbruch ist unter Angabe des Grundes zu vermerken. Ein Abbruch der Prüfung wegen eines berechtigten Eingriffs ist gemeinsam mit dem Grund für den Eingriff anzuführen. Die Eintragungen müssen lesbar sein, 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. klassenspezifische Änderungen zu den einzelnen Kapiteln berücksichtigt.

8.1 Klassen A1, A2, A

Die Lenker der Klassen A1, A2, und A sind in den Unfallzahlen in besonders hohem Ausmaß vertreten. Es soll daher bei der Prüfung in besonders strengem Maß festgestellt werden, wie sich der Lenker im Verkehr bewegt und wie er mit den Eigenheiten seines Fahrzeuges vertraut ist. Bei Prüfungen der Klasse A1, A2 und A muss ein Fahrzeug verwendet werden, welches unter die jeweils gleichnamige Klasse fällt.

§ 106 Abs. 7 KFG schreibt für den Lenker eines Kraftrades den bestimmungsgemäßen Gebrauch eines Sturzhelmes (geeigneter Helm mit Prüfplakette, vorschriftsmäßig geschlossener Kinnriemen, geschlossenes Visier, ...) vor. Davon abgesehen ist beim Lenken eines Motorrades eine dafür geeignete Kleidung (festes Schuhwerk, Motorradhandschuhe, feste Jacke mit langen Ärmeln und feste, lange Hose) zu tragen. Behebt der Kandidat, nachdem er auf einen derartigen Mangel hingewiesen wurde, diesen, so ist der Mangel unter Fortsetzung der Prüfung im „Raum für Bemerkungen“ des Teils A. des Prüfungsprotokolls zu vermerken und im Gesamtkalkül dieses Teils entsprechend zu berücksichtigen, wobei jedoch auf die Deckelung mit einem schweren Fehler bzw. dessen Äquivalent (9.1.2.) zu achten ist. Wird der Mangel durch das Anlegen einer adäquaten Kleidung bzw. durch einen sodann bestimmungsgemäßen Gebrauch der Ausrüstung hingegen nicht behoben, ist die Abnahme der Prüfung abzulehnen. Die Ablehnung der Prüfungsabnahme gilt dann als „nicht angetreten“. (Gleiches gilt, wenn behördlich auferlegte Behelfe nicht verwendet werden, siehe dazu (9.3.2.3.)).

8.1.1 Überprüfungen am Fahrzeug

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 Bedienungseinrichtungen. Es sind daher die im Anhang 1 angeführten Inhalte entsprechend dem Motorradtyp, mit der der Kandidat zur Prüfung antritt, zu behandeln. Die geforderten Überprüfungen am Fahrzeug sind der Bauart des Motorrades anzupassen.

8.1.2 Übungen im verkehrsfreien Raum

Bei diesen Übungen soll der Kandidat zeigen, dass er mit dem Motorrad vertraut ist und es auch in höheren Geschwindigkeitsbereichen sicher bewegen kann.

Es sind alle Übungen gemäß dem Prüfungsprotokoll A1/A2/A, gegebenenfalls mit drei Versuchen, durchzuführen, ausgenommen es liegt bereits eine Gefährdung der persönlichen Sicherheit vor.

Für jene Übungen, bei denen eine Geschwindigkeitsmessung vorgeschrieben ist, ist ein Geschwindigkeitsmessgerät zu verwenden, welches über eine leicht ablesbare Anzeige verfügt und geeignet sein muss, die Geschwindigkeit im relevanten Bereich verlässlich zu erfassen. Das Gerät muss kalibriert und den Angaben des Herstellers entsprechend gewartet sein

Die Bedienungsanleitung und Anforderungen des Herstellers des V-Messgerätes sind einzuhalten. Es ist der am Gerät angezeigte Wert ohne Berücksichtigung einer Toleranz für die Bewertung der Übungen heranzuziehen

8.1.3 Fahren im Verkehr

Eine gleichzeitige Prüfung zweier Kandidaten ist keinesfalls zulässig!

Zwischen dem Prüfer und dem Kandidaten muss eine ständige Funkverbindung bestehen, über die der Fahrprüfer dem Kandidaten während der Prüfungsfahrt die jeweils zu fahrende Strecke ansagt. Der Kandidat soll zeigen, dass er imstande ist, seine Fahrlinie selbst zu wählen und sich gegenüber den Partnern im Verkehr richtig zu verhalten. Bei Möglichkeit soll die Prüfungsfahrt einen Überholvorgang beinhalten (siehe Anhang 1 Teil C.). Bis zur Durchführung des Überholvorganges fährt der Kandidat hinter dem mit dem Prüfer besetzten Fahrzeug, danach vor diesem Fahrzeug. Der Ausfall der Funkverbindung während der Fahrt ist kein Grund die Fahrprüfung abubrechen. Diesfalls ist die Prüfung mit geeigneten Ersatzmaßnahmen (vorab besprochenes Fahrziel etc.) fortzuführen, sofern die Fortsetzung der Prüfung nicht aus Gründen des Einzelfalles unzumutbar oder unmöglich ist. Ein Start der Fahrprüfung ohne Funkverbindung ist jedoch nicht zulässig (ausgenommen bei gehörlosen Kandidaten).

8.2 Klassen C1, C

Für die Klassen C1 und C sind die gleichen Übungen im verkehrsfreien Raum sowie der gleiche Mängelkatalog 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 individuell 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. Deshalb wird im Anhang 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. Der Kandidat soll zeigen können, wie das Führerhaus gekippt werden kann, ohne dies tatsächlich bewerkstelligen zu müssen. Das Öffnen der Wartungsklappe ist zumutbar.

Von einem Kandidaten der Klasse C1/C ist im Vergleich zu einem Kandidaten der Klasse B wesentlich mehr Verständnis hinsichtlich der technischen Sicherheitsbelange seines Fahrzeuges und der Überprüfungen am Fahrzeug zu erwarten, was bedingt, dass die Themengebiete ausführlicher hinterfragt werden. Es ist dabei auf die Sicherung der Ladung, unter anderem durch geschlossene Verschlüsse und Verriegelung der Bordwände zu achten.

Die Kenntnis der Bedienung des EU-Kontrollgerätes ist ein wesentlicher Bestandteil der Prüfung.

8.2.2 Übungen im verkehrsfreien Raum

Die im Anhang angegebenen Abmessungen sind einzuhalten. Bei LKW ab einer Gesamtlänge von 9 Metern sind die Abmessungen der Klasse D zu verwenden. Das Abstecken nur mit Stangen oder Leitkegel könnte unübersichtlich werden. Zur Verdeutlichung sollten Bänder, Ketten oder Ähnliches mitverwendet werden. Die Übungen sind nicht zwingend in der angegebenen Reihenfolge durchzuführen, jede Übung ist aber unter Einhaltung der vorgesehenen Rahmenbedingungen zu absolvieren. Zum Beispiel ist auf die Einhaltung der engen Bogenradien bei der Übung „Rückwärts in Garage“ zu achten. Beim Heranfahren an die Rampen soll nicht mit einem Maßband gearbeitet werden. Sinn der Übung ist, dass der Kandidat zeigt, dass er so an eine Laderampe heranfahren kann, dass sein Fahrzeug dort gut entladen werden kann.

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 vom Prüfer zu bedenken ist, dass im Ortsgebiet Bodenmarkierungen nach der Bodenmarkierungsverordnung nicht immer den Anforderungen eines LKWs entsprechen. Besonders beim Einbiegen ist durch den Kandidaten das Ausscheren seines Fahrzeuges richtig abzuschätzen. Der Kandidat muss zeigen, wie er sich aufgrund der Abmessungen seines Fahrzeuges bei Einbiegemanövern zu verhalten hat und von wo aus er das Einbiegemanöver einleitet. Es sind die notwendigen Spiegel zu verwenden.

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

In Wohngebieten sind unzumutbare Belastungen der Anrainer zufolge oftmaligen Befahrens gleicher Wegstrecken zu vermeiden.

Als vertiefendes Beurteilungskriterium zu Kapitel (5.2.) ist hier im Besonderen ein umweltfreundliches und sparsames Fahren unter Berücksichtigung der Motordrehzahl, der Gangwahl und einer vorausschauenden Fahrweise heranzuziehen.

8.3 Klasse C95 (Grundqualifikation)

Bei der Ausbildung und bei der Prüfung werden die verschiedensten Typen von Lastkraftwagen verwendet. Daher ist bei der Bewertung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen des Kandidaten vom Prüfer auf die Art des Fahrzeuges, die Abmessungen, die Gewichte und die individuell erforderliche Fahrweise einzugehen. Dazu sind entsprechende Kenntnisse und vor allem Erfahrungen des Prüfers im Umgang mit den unterschiedlichen Fahrzeugen erforderlich.

Die im Prüfungsprotokoll angeführten Themengebiete sind Gegenstand der Prüfung. Bei den einzelnen Themengebieten ist allerdings stets auf das konkrete Prüfungsfahrzeug sowie die aktuelle Situation vor Ort einzugehen.

Die Prüfungsinhalte sind zu bewerten, und zwar nach den im Anhang angeführten Beurteilungskriterien.

8.3.1 Vor der Fahrt

Der Kandidat erkennt und versteht die Notwendigkeit der uneingeschränkten Fahrtauglichkeit (keine Beeinträchtigungen durch Alkohol, Drogenkonsum oder Krankheit). Der Kandidat weiß Bescheid über die für das Lenken eines LKWs im Güterbeförderungsgewerbe notwendigen Ausrüstungsgegenstände und weiß, wo sich diese im Fahrzeug befinden. Er kennt die relevanten Vorschriften, sohin auch die Sozialvorschriften für den Straßenverkehr (Lenk- und Ruhezeiten).

Routenkenntnisse

Der Kandidat muss im Stande sein, den eigenen Standort auf einer (Straßen-)Karte zu zeigen und eine schwerverkehrsgerechte Route zum Zielort zu finden.

Der Kandidat hat das hierfür erforderliche Kartenmaterial beizubringen. Außerdem muss der Kandidat in der Lage sein, ein im Fahrzeug vorhandenes Navigationsgerät zu bedienen und dessen Anweisungen zielgerichtet zu folgen.

Begleitpapiere

Der Kandidat hat sich über sämtliche lenk- und personenbezogene Begleitpapiere in Kenntnis zu setzen. Dabei soll er wissen, welche Begleitpapiere er mitführen muss und wie diese zu lesen sind.

Ladungssicherung

Der Kandidat muss in der Lage sein, festzustellen, ob die Ladung korrekt gesichert ist. Folglich muss er kontrollieren, ob am Fahrzeug eine Ladung vorhanden ist und zutreffendenfalls, ob diese ordentlich gesichert ist. Ferner muss er sich vergewissern und erläutern können, ob sowohl das Fahrzeug selbst als auch die vorhandenen Ladungssicherungsmittel geeignet sind, um den gestellten Fahrauftrag erfüllen zu können. Im Übrigen muss er über die Maximalbeladung des Fahrzeuges informiert sein.

Bedienung des Kontrollgerätes

Der Kandidat muss das Kontrollgerät bedienen können, egal ob es sich um ein analoges oder ein digitales Kontrollgerät handelt. Beim analogen Kontrollgerät muss er unter anderem wissen, welches Schaublatt auszuwählen ist, wie dieses auszufüllen ist, wie man seine Aktivitäten (z. B. die tägliche Ruhezeit) richtig nachträgt, wie man sich bei einem Fahrzeugwechsel verhalten muss, was die Aufschriebe (über Geschwindigkeit, Zeitgruppe und Wegstrecke) bedeuten, wie der Zeitgruppenschalter richtig bedient wird und wie man sich bei Aufleuchten der Funktionskontrolllampen zu verhalten hat.

Demgegenüber muss der Kandidat beim digitalen Kontrollgerät beispielsweise wissen, wie man die Fahrerkarte richtig einsteckt, wie man seine Aktivitäten nachträgt, wie man sich während der Fahrt bzw. beim Stillstand des Fahrzeuges Übersicht über die Lenk- und Ruhezeiten verschaffen kann, wie man spezielle Aktivitäten (z. B. Ruhezeiten, Bereitschaftszeiten, sonstige Arbeiten) einstellt, wie man die Uhrzeit richtig einstellt, was die Begriffe „OUT Beginn“ bzw. „OUT Ende“ bedeuten, wie man die Funktion „Fähre/Zug“ einstellt, wie man Tagesausdrucke von der Fahrerkarte bzw. dem Massenspeicher anfertigen kann und wie man die Papierrolle austauscht.

Assistenzsysteme

Der Kandidat muss über die im Fahrzeug installierten Systeme Bescheid wissen und diese bedienen können.

Kontrolle der GO-Box

Der Kandidat muss sich vergewissern, ob die GO-Box funktionsfähig ist und die dem Fahrzeug entsprechende Achskategorie eingestellt ist.

8.3.2 Während der Fahrt

Vorausschauendes Fahren

Der Kandidat hat vorausschauend zu fahren, sodass sowohl das Beschleunigungs- wie auch das Verzögerungsverhalten dem Verkehrsfluss entspricht (verkehrsangepasstes Fahren).

Fahrzeug- und ladungsschonendes Fahren

Der Kandidat fährt dann fahrzeug- und ladungsschonend, wenn es ihm gelingt, abruptes oder nicht erforderliches Bremsen, ruckartiges Anfahren und ruckartiges Lenken zu vermeiden.

Ökonomisches Fahren

Der Kandidat muss in der Lage sein, möglichst umweltschonend und treibstoffsparend zu fahren.

Abstellen des Fahrzeuges zum sicheren Be- und Entladen

Der Kandidat fährt die Ladezone bzw. die Lademöglichkeit an ohne Personen zu gefährden (umsichtig, Wahl der entsprechenden Geschwindigkeit). Er wählt den richtigen Haltepunkt, sodass das Be- und Entladen des Lkws gefahrlos möglich ist (z.B. ist darauf zu achten, dass sich die Ladeklappe öffnen lässt). Weiters ist der Lkw möglichst verkehrsgünstig abzustellen. Sofern eine Laderampe vorhanden ist, darf der Lkw nicht weiter als 50 cm davon entfernt abgestellt werden.

8.3.3 Nach der Fahrt

Wagenumsicht

Der Kandidat geht um den Lkw herum und kontrolliert diesen sowie eine etwaige Ladung.

Abstellen des Fahrzeuges

Der Kandidat schließt das Schaublatt ab (bei analogem Kontrollgerät) bzw. macht einen Tagesausdruck (bei digitalem Kontrollgerät) und entnimmt eine etwaige Fahrerkarte, sichert das Fahrzeug gegen Wegrollen (z.B. durch sachgemäßes Verwenden eines Unterlegkeiles) und sperrt es ab.

8.4 Klassen D1, D

Bei der Ausbildung und bei der Prüfung werden die verschiedensten Typen von Omnibussen verwendet. Daher ist bei der Bewertung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen des Kandidaten vom Prüfer auf die Art des Fahrzeuges, die Abmessungen, die Gewichte und die individuell erforderliche Fahrweise einzugehen. Dazu sind entsprechende Kenntnisse und vor allem Erfahrungen des Prüfers im Umgang mit den unterschiedlichen Fahrzeugen erforderlich.

8.4.1 Überprüfungen am Fahrzeug

Die am Prüfungsprotokoll angeführten Themengebiete sind einzuhalten. Bei der Formulierung von Fragen ist immer auf das konkrete Prüfungsfahrzeug einzugehen. Bei den Überprüfungen am Fahrzeug ist zu beachten, dass beim Bus viele der zu prüfenden Teile gänzlich 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 Überprüfungen durchzuführen. Die Öffnung von Wartungsklappen oder der Motorabdeckung ist jedoch bei fast allen Bussen ohne größeren Aufwand möglich und kann daher verlangt werden.

Wichtig ist die Kenntnis über die Sicherheitseinrichtungen des Prüfungsfahrzeuges, die Notöffnung der Fahrgasttüren, die Notausstiege (Dach!), die Feuerlöscher, die Erste-Hilfe-Ausrüstung etc. Die Kenntnis der Bedienung des EU-Kontrollgerätes ist ein wesentlicher Bestandteil der Prüfung.

8.4.2 Übungen im verkehrsfreien Raum

Die im Anhang angegebenen Abmessungen sind einzuhalten. Das Abstecken nur mit Stangen oder Leitkegel könnte unübersichtlich werden. Zur Verdeutlichung sollten Bänder, Ketten oder Ähnliches mitverwendet werden.

Das „Rückwärts seitliche Heranfahren an eine Rampe“ entspricht hier einem Heranfahren an einen Bordstein zum Aussteigen der Fahrgäste. Daher kann bei den Klassen D1/D der „Bordstein“ durch den vorderen oder hinteren Überhang des Fahrzeuges überragt werden; der „Bordstein“ darf jedoch nicht überfahren werden. Sinn der Übung ist, dass der Kandidat zeigt, dass er so an einen Bordstein („Rampe“) heranfahren kann, dass die Fahrgäste dort sicher aussteigen können. Die Übung „Rückwärts an Rampe“ soll die Fähigkeit des Kandidaten zeigen, das hintere Ende des Busses abzuschätzen. Diese Anforderung ist beim platzsparenden Abstellen des Busses erforderlich. Beim Heranfahren an die Rampen soll nicht mit einem Maßband gearbeitet werden.

Die Übungen sind nicht zwingend in der angegebenen Reihenfolge durchzuführen, jede Übung ist aber unter Einhaltung der vorgesehenen Rahmenbedingungen zu absolvieren. Zum Beispiel ist auf die Einhaltung der engen Bogenradien bei der Übung „Rückwärts in Garage“ zu achten

8.4.3 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 vom Prüfer zu bedenken ist, dass im Ortsgebiet Bodenmarkierungen nach der Bodenmarkierungsverordnung nicht immer den Anforderungen eines Omnibusses entsprechen. Besonders beim Einbiegen ist durch den Kandidaten das Ausscheren seines Fahrzeuges richtig abzuschätzen. Der Kandidat muss zeigen, wie er sich aufgrund der Abmessungen seines Fahrzeuges bei Einbiegemanövern zu verhalten hat und von wo aus er das Einbiegemanöver einleitet. Es sind die notwendigen Spiegel zu verwenden.

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

In Wohngebieten sind unzumutbare Belastungen der Anrainer zufolge oftmaligen Befahrens gleicher Wegstrecken zu vermeiden. Hingegen sind verstärkt Verkehrsräume, in denen sich ein Buslenker mit seinem Bus überwiegend bewegt, wie z. B. Bahnhofsgelände, Busbahnhöfe oder von Linienbussen befahrene Strecken in die Prüfungsfahrt einzubinden.

Als vertiefendes Beurteilungskriterium zu Kapitel (5.2.) ist hier im Besonderen ein umweltfreundliches und sparsames Fahren unter Berücksichtigung der Motordrehzahl, der Gangwahl und einer vorausschauenden Fahrweise heranzuziehen. Ein wichtiges Beurteilungskriterium ist die Berücksichtigung des Komforts der Passagiere durch entsprechend dosiertes Beschleunigen, ruhiges Fahren und gleichmäßiges Bremsen.

8.5 Klasse D95 (Grundqualifikation)

Bei der Ausbildung und bei der Prüfung werden die verschiedensten Typen von Omnibussen verwendet. Daher ist bei der Bewertung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen des Kandidaten vom Prüfer auf die Art des Fahrzeuges, die Abmessungen, die Gewichte und die individuell erforderliche Fahrweise einzugehen. Dazu sind entsprechende Kenntnisse und vor allem Erfahrungen des Prüfers im Umgang mit den unterschiedlichen Fahrzeugen erforderlich.

Die im Prüfungsprotokoll angeführten Themengebiete sind Gegenstand der Prüfung. Bei den einzelnen Themengebieten ist allerdings stets auf das konkrete Prüfungsfahrzeug sowie die aktuelle Situation vor Ort einzugehen. Wichtig sind jedenfalls die Kenntnisse über die Sicherheitseinrichtungen des Prüfungsfahrzeuges, die Notöffnung der Fahrgasttüren, die Notausstiege (Dach!), die Feuerlöscher, die Erste-Hilfe-Ausrüstung usw.

Die Prüfungsinhalte sind zu bewerten, und zwar nach den im Anhang angeführten Beurteilungskriterien. Da sich die Anforderungen an die Prüfungskandidaten unterscheiden, und zwar je nachdem, ob der Kandidat anhand eines Fallbeispiels aus dem

Gelegenheits- oder aus dem Linienverkehr geprüft wird, wird im Folgenden sowie im Anhang auf diese Unterschiede eingegangen.

8.5.1 Vor der Fahrt

Der Kandidat erkennt und versteht die Notwendigkeit der uneingeschränkten Fahrtauglichkeit (keine Beeinträchtigungen durch Alkohol, Drogenkonsum oder Krankheit). Der Kandidat weiß Bescheid über die für das Lenken eines Busses im Personenbeförderungsgewerbe notwendigen Ausrüstungsgegenstände und weiß, wo sich diese im Fahrzeug befinden. Gleiches gilt für die Zulassungsbescheinigung und etwaige Beförderungsbedingungen; er kennt die relevanten Vorschriften, sohin auch die Sozialvorschriften für den Straßenverkehr (Lenk- und Ruhezeiten).

Routenkenntnisse

Der Kandidat muss im Stande sein, den eigenen Standort auf einer (Straßen-)Karte zu zeigen und eine schwerverkehrsgerechte Route zum Zielort zu finden.

Der Kandidat hat das hierfür erforderliche Kartenmaterial beizubringen. Außerdem muss der Kandidat in der Lage sein, ein im Fahrzeug vorhandenes Navigationsgerät zu bedienen und dessen Anweisungen zielgerichtet zu folgen.

Begleitpapiere

Der Kandidat hat sich über sämtliche lenk- und personenbezogene Begleitpapiere in Kenntnis zu setzen. Dabei soll er wissen, welche Begleitpapiere er mitführen muss und wie diese zu lesen sind.

Hinweis auf Sicherheitseinrichtungen

Der Fahrer muss die Sicherheitseinrichtungen (z. B. Gurte, Notausstiege, Feuerlöscher, Nottüren) zeigen und erklären können.

Ladungssicherung

Der Kandidat muss über Kenntnisse verfügen, wie eine Ladung im Bus (inklusive Handgepäck, Kinderwagen) bzw. am Bus (Ski-Koffer, etc.) richtig zu sichern ist. Ferner muss er über die Maximalbeladung des Fahrzeuges informiert sein.

Bedienung des Kontrollgerätes

Der Kandidat muss das Kontrollgerät bedienen können, egal ob es sich um ein analoges oder ein digitales Kontrollgerät handelt. Beim analogen Kontrollgerät muss er unter anderem wissen, welches Schaublatt auszuwählen ist, wie dieses auszufüllen ist, wie man seine Aktivitäten (z. B. die tägliche Ruhezeit) richtig nachträgt, wie man sich bei einem Fahrzeugwechsel verhalten muss, was die Aufschriebe (über Geschwindigkeit, Zeitgruppe und Wegstrecke) bedeuten, wie der Zeitgruppenschalter richtig bedient wird und wie man sich beim Aufleuchten der Funktionskontrolllampen zu verhalten hat.

Demgegenüber muss der Kandidat beim digitalen Kontrollgerät beispielsweise wissen, wie man die Fahrerkarte richtig einsteckt, wie man seine Aktivitäten nachträgt, wie man sich während der Fahrt bzw. beim Stillstand des Fahrzeuges Übersicht über die Lenk- und Ruhezeiten verschaffen kann, wie man spezielle Aktivitäten (z.B. Ruhezeiten, Bereitschaftszeiten, sonstige Arbeiten) einstellt, wie man die Uhrzeit richtig einstellt, was die Begriffe „OUT Beginn“ bzw. „OUT Ende“ bedeuten, wie man die Funktion „Fähre/ Zug“ einstellt, wie man Tagesausdrucke von der Fahrerkarte bzw. dem Massenspeicher anfertigen kann und wie man die Papierrolle austauscht.

Assistenzsysteme

Der Kandidat muss über die im Fahrzeug installierten Systeme Bescheid wissen und diese bedienen können.

Kontrolle der GO-Box

Der Kandidat muss sich vergewissern, ob die GO-Box funktionsfähig ist und ob die dem Fahrzeug entsprechende Achskategorie eingestellt ist.

8.5.2 Während der Fahrt

Alle bei der Prüfungsfahrt mitfahrenden Personen sind vom Kandidaten als Fahrgäste zu behandeln von denen auch fehlerhaftes Verhalten simuliert werden kann.

Vorausschauendes und fahrgastgerechtes (ruck- und stoßloses) Fahren

Der Kandidat hat vorausschauend zu fahren, sodass die Fahrt für die Fahrgäste möglichst angenehm empfunden wird. Dabei ist vor allem darauf zu achten, dass ruck- und stoßloses Fahren gewährleistet wird.

Ökonomisches Fahren

Der Kandidat muss in der Lage sein, möglichst umweltschonend und treibstoffsparend zu fahren.

Innenraumbewachung

Der Kandidat soll während der gesamten Fahrt regelmäßig den Innenraum des Omnibusses beobachten damit er frühzeitig erkennt, ob z.B. Taschen im Innenraum falsch platziert sind oder Personen im Bus stehen und/oder gehen.

Zufahren zur Haltestelle bzw. zum Halteplatz

Der Kandidat fährt die Haltestelle an, ohne Personen zu gefährden (umsichtig, Wahl der entsprechenden Geschwindigkeit). Er wählt den richtigen Haltepunkt, sodass ein gefahrloses Ein- bzw. Aussteigen möglich ist (Türbereiche werden nicht durch Bäume, Schneehaufen, Verkehrszeichen und dergleichen blockiert).

Das Fahrzeug wird möglichst rucklos angehalten, da Fahrgäste gerade kurz vor Erreichen der Haltestelle ihren Platz verlassen und sich nicht ausreichend festhalten könnten. Bei Gehsteigkanten ist der Bus parallel dazu mit einem möglichst geringen Seitenabstand abzustellen, wobei keine wartenden Personen gefährdet werden dürfen. Im Gelegenheitsverkehr wählt der Kandidat einen Halteplatz, an dem die Fahrgäste gefahrlos (z. B. auf einen Gehsteig bzw. auf der dem Verkehr abgewandten Seite) aussteigen können.

Haltestellenaufenthalt (Linienverkehr)

Der Fahrgastwechsel ist zügig auszuführen. Dabei sind die am Fahrzeug angebrachten technischen Hilfsmittel zu verwenden.

Ein- und Aussteigen der Fahrgäste (Gelegenheitsverkehr)

Der Kandidat hat einen für den Fahrgastein- und -ausstieg geeigneten Halteplatz anzufahren. Dabei hat er Fahrgästen eventuell Hilfestellung zu leisten.

Benutzung der Einstieghilfen

Der Kandidat weiß, wie er zu einer Haltestelle zufährt, um die Einstieghilfen (z. B. Kneeling-System oder Klapprampe) verwenden zu können und fährt im Praxisbeispiel eine bestimmte Örtlichkeit entsprechend an. Er kann die Einstieghilfen bedienen und erkundigt sich bei einer hilfebedürftigen Person nach dem Ausstiegsort, um dort passend zufahren zu können.

Haltestellen- bzw. Halteplatzausfahrt

Der Kandidat beobachtet den Innenraum vor der Abfahrt, um ein Stürzen von Fahrgästen beim Anfahren zu vermeiden. Er kennt die Bevorzugung von Linienbussen beim Abfahren von einer Haltestelle (§ 26a Abs. 2 StVO) und wendet den „Mehrfachsicherungsblick“ an.

8.5.3 Nach der Fahrt

Wagenum sicht

Der Kandidat geht durch den Omnibus und sammelt verlorene Gegenstände ein. Er weiß, wo er diese abzugeben hat. Er kontrolliert das Fahrzeug auf Sauberkeit und eventuelle Beschädigungen, indem er um dieses herumgeht.

Abstellen des Fahrzeuges

Der Kandidat schließt das Schaublatt ab (bei analogem Kontrollgerät) bzw. macht einen Tagesausdruck (bei digitalem Kontrollgerät) und entnimmt eine etwaige Fahrerkarte, sichert das Fahrzeug gegen Wegrollen (z. B. durch sachgemäßes Verwenden eines Unterlegkeiles) und sperrt es ab.

8.6 Klasse BE

Die Prüfung darf nur auf einer Fahrzeugkombination abgenommen werden, für die eine Lenkberechtigung der Klasse „BE“ erforderlich ist.

8.6.1 Überprüfungen am Fahrzeug

Im Anhang sind alle Klassen _E entsprechend dem Prüfungsprotokoll zusammengefasst. Es ist auf die Eigenheit des Prüfungsfahrzeuges/der Fahrzeugkombination einzugehen.

Anhänger zur Klasse B sind meistens Zentralachsanhänger und haben eine Auflaufbremse. Die Übertragung der Bremskraft kann mechanisch oder hydraulisch erfolgen; demgemäß sind die Überprüfungen am Fahrzeug abzufragen.

In jedem Fall ist das An- und Abschließen des Anhängers durchzuführen, wobei das Abschließen auch nach dem Teil C. zulässig ist. Beim Abschließen ist das Fahrzeug abzusichern. Es sind dabei Feststellbremse, Unterlegkeil/e etc., zu verwenden. Vor dem Anschließen ist auf die Zulässigkeit der Kombination, die richtige Verteilung der Ladung (Stützlast) und auf die Kenntnisse des Kandidaten, die Ladung ausreichend zu sichern, zu achten.

Vor dem Anschließen steht das Zugfahrzeug neben dem Anhänger oder mindestens eine Fahrzeugbreite versetzt zum Anhänger.

Es ist mit dem Fahrzeug an den Anhänger heranzufahren und nicht umgekehrt, dabei kann im Fall einer Kugelkopfkupplung die Hilfe eines Einweisers in Anspruch genommen werden.

Beim Bewegen des Fahrzeuges sind die Türen und Klappen geschlossen zu halten. Nach dem Anschließen ist die sichere Verbindung der Deichsel zu kontrollieren (Abreißsicherung, Kontrollstift) sowie selbständig die Bremsanschlüsse (falls vorhanden) und die elektrische Anlage und das Funktionieren der Leuchten zu überprüfen. Ausschließlich zur Überprüfung der Leuchten kann sich der Kandidat eines Helfers bedienen. Die Feststellbremse darf erst nach dem Schließen der Anhängerkupplung gelöst werden. Sie darf ausnahmsweise kurz gelöst werden, wenn sich der Kandidat überzeugt, dass der Anhänger durch Unterlegkeil/e gegen Abrollen gesichert ist, um ein Einrasten der Kugelkopfkupplung zu ermöglichen.

8.6.2 Übungen im verkehrsfreien Raum

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 Übungen im Rückwärtsfahren vorgesehen.

Die im Anhang angegebenen Abmessungen der Abstände sollen nicht mit einem Maßband kontrolliert werden. Es genügt, wenn sie vom Prüfer entsprechend geschätzt werden. Die Verwendung eines Einweisers bei der Durchführung der Übungen ist nicht zulässig, der Kandidat muss die Übungen allein absolvieren. Es sind dabei die Spiegel zu benützen.

8.6.3 Fahren im Verkehr

Hier sind die allgemeinen Grundsätze des Fahrens im Verkehr (Kapitel (5.1.)) sowie der Mängelkatalog für die Klasse B anzuwenden. Dabei sind jedoch die geänderten Abmessungen der Fahrzeugkombination zu berücksichtigen. Hier gilt das Gleiche wie für die Prüfung mit Fahrzeugen mit größeren Abmessungen. Besonders ist auf die Beobachtung der Fahrspur des Anhängers in besonderen Situationen, wie zum Beispiel beim Befahren von Kurven, beim engen Einbiegen nach rechts, während des Überholens oder beim Wiedereinordnen nach Überholvorgängen zu achten. Dadurch kann erkannt werden, ob dem Kandidaten die geänderten Abmessungen der Fahrzeugkombination bewusst sind.

8.7 Klassen C1E, CE, D1E, DE

8.7.1 Überprüfungen am Fahrzeug

Im Anhang sind alle Klassen _E entsprechend dem Prüfungsprotokoll zusammengefasst. Es ist auch hier auf die Eigenheit des Prüfungsfahrzeuges/der Fahrzeugkombination einzugehen; demgemäß sind die Überprüfungen am Fahrzeug abzufragen.

In jedem Fall ist das An- und Abschließen des Anhängers durchzuführen, wobei das Abschließen auch nach dem Teil C. zulässig ist.

Beim Abschließen ist das Fahrzeug abzusichern. Es sind dabei Feststellbremse, Unterlegkeil/e etc., zu verwenden. Vor dem Anschließen ist auf die Zulässigkeit der Kombination, die richtige Verteilung der Ladung (wenn vorhanden) und auf die Kenntnisse des Kandidaten, die Ladung ausreichend zu sichern, zu achten. Vor dem Anschließen steht das Zugfahrzeug neben dem Anhänger oder mindestens eine Fahrzeugbreite versetzt zum Anhänger.

Das Heranfahen an den Anhänger erfolgt ohne Einweiser (Ausnahme: Kugelkopfkupplung), die Verwendung von Kamerasystemen ist jedoch ausnahmslos zulässig. Der Kandidat darf aussteigen und Richtung und Entfernung überprüfen.

Nach dem Anschließen ist die sichere Verbindung zwischen Zugfahrzeug und Anhänger zu kontrollieren (Kontrollstift) sowie selbständig die Bremsanschlüsse und die elektrische Anlage und das Funktionieren der Leuchten zu überprüfen. Ausschließlich zur Überprüfung der Leuchten kann sich der Kandidat eines Helfers bedienen.

8.7.2 Übungen im verkehrsfreien Raum

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 Klassen auch drei Teilübungen im Rückwärtsfahren vorgesehen.

Die im Anhang angegebenen Abmessungen der Abstände sollen nicht mit einem Maßband kontrolliert werden. Es genügt, wenn sie vom Prüfer entsprechend geschätzt werden. Die Verwendung eines Einweisers bei Durchführung der Übungen ist nicht zulässig, der Kandidat muss die Übungen allein absolvieren. Es sind dabei die Spiegel

zu benützen. Trotz der speziellen Situation bei den Übungen im verkehrsfreien Raum soll der Kandidat bei den Übungen, die mit einem Rückwärtsfahren einhergehen, einen Sicherungsposten einrichten, um ein verkehrsadäquates Verhalten zu zeigen und dadurch den nicht einsehbaren Bereich hinter der Fahrzeugkombination abzusichern. Dieser Sicherungsposten darf nur für ein gefahrloses Zurückschieben - ohne den Kandidaten einzuweisen - sorgen und in keinerlei Weise die Prüfung beeinflussen.

8.7.3 Fahren im Verkehr

Hier sind die allgemeinen Grundsätze des Fahrens im Verkehr (Kapitel (5.1.)) sowie der Mängelkatalog für die Klasse des Zugfahrzeuges anzuwenden. Dabei sind jedoch die geänderten Abmessungen der Fahrzeugkombination zu berücksichtigen. Insbesondere ist darauf zu schauen, ob der Kandidat eine entsprechend seiner Fahrzeugkombination andere Fahrlinie wählt als vergleichsweise nur mit dem Zugfahrzeug.

Besonders ist auf die Beobachtung der Fahrspur des Anhängers in besonderen Situationen, wie zum Beispiel beim Befahren von Kurven, beim engen Einbiegen nach rechts, während des Überholens oder beim Wiedereinordnen nach Überholvorgängen zu achten. Dadurch kann erkannt werden, ob dem Kandidaten die geänderten Abmessungen der Fahrzeugkombination bewusst sind

8.8 Klasse F

Bei der Klasse F handelt es sich um eine nationale österreichische Klasse, die nicht von der Richtlinie 2006/126/EG erfasst ist. Es sind somit rein nationale Bestimmungen anzuwenden. Für die Klasse F ist das entsprechende Protokoll zu verwenden.

Zur Prüfung sind eine zugelassene Zugmaschine (Bauartgeschwindigkeit mindestens 30 km/h) und ein zugelassener, gebremster Anhänger (Gesamtmasse mindestens 1000 kg) zu verwenden.

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

8.8.1 Überprüfungen am Fahrzeug

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

8.8.2 Übungen im verkehrsfreien Raum

Die im Anhang angegebenen Abmessungen sind einzuhalten. Das Abstecken nur mit Stangen oder Leitkegel könnte unübersichtlich werden. Zur Verdeutlichung sollten Bänder, Ketten oder Ähnliches mitverwendet werden. Die Übungen sind in der angegebenen

Reihenfolge durchzuführen. Dabei wird unterschieden, ob der Kandidat mit einem Zentralachs- bzw. Starrdeichselanhänger oder mit einem Anhängewagen zur Prüfung antritt. Die Verwendung eines Einweisers bei Durchführung der Übungen ist nicht zulässig, der Kandidat muss die Übungen allein absolvieren.

Das Heranfahren an den Anhänger erfolgt ohne Einweiser. Der Kandidat darf aussteigen und Richtung und Entfernung überprüfen. Nach dem Ankuppeln ist die sichere Verbindung zwischen Zugfahrzeug und Anhänger zu kontrollieren (Kontrollstift) sowie selbständig die Bremsanschlüsse sowie die elektrische Anlage und das Funktionieren der Leuchten zu überprüfen. Ausschließlich zur Überprüfung der Leuchten kann sich der Kandidat eines Helfers bedienen.

8.8.3 Fahren im Verkehr

Es gibt grundsätzlich zwei Möglichkeiten den Teil C. einer F-Prüfung abzunehmen:

1. Alleinfahrt des Kandidaten, wobei der Prüfer in einem Begleitfahrzeug über Funk mit ihm verbunden ist oder
2. der Prüfer – und dies ist zu bevorzugen – nimmt auf einem hierfür geeigneten Sitz neben dem Kandidaten im/auf dem Fahrzeug Platz.

Der Kandidat soll zeigen, dass er imstande ist, seine Fahrlinie selbst zu wählen und sich gegenüber den Partnern im Verkehr richtig zu verhalten. Dies kann durch Ansagen einer Prüfstrecke bzw. Angabe eines Fahrtzieles oder durch Anweisungen über Funk erreicht werden.

Der Teil C. „Fahren im Verkehr“ wird mit dem Anhänger durchgeführt. Es ist bei der Beurteilung besonders auf die Eigenheiten des Prüfungsfahrzeuges, seine Abmessungen und Gewichte sowie insbesondere auf die erlaubte Fahrgeschwindigkeit des Fahrzeuges einzugehen. Die zulässige Geschwindigkeit des Prüfungsgespannes soll tunlichst erreicht werden.

Im Hinblick auf die Abmessungen des Prüfungsfahrzeuges ist auf die Wahl der richtigen Fahrlinie zu achten. Es muss dabei mitunter auch ein zweiter Fahrstreifen mitbenutzt werden, wobei vom Prüfer 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 zeigen, wie er sich aufgrund der Abmessungen, der möglichen Beschleunigung und der Geschwindigkeit seiner Fahrzeugkombination zu verhalten hat und von wo aus er das Einbiegemanöver einleitet. Speziell das Verhalten gegenüber den schnelleren Fahrzeugen ist vom Prüfer zu beurteilen. Es sind die notwendigen Spiegel zu verwenden.

9 Prüfungsergebnis

9.1 Bewertung

9.1.1 Generelle Richtlinie

Der Fahrprüfer hat ein Gesamturteil („bestanden“/„nicht bestanden“) über die Kenntnisse und Fahrfertigkeiten des Kandidaten auf Grund der einzelnen Bewertungen zu vergeben. Hinsichtlich der Fahrfertigkeiten wird auf die Richtlinie 2006/126/EG, Anhang II, verwiesen: „Der Prüfer muss sich während der gesamten Fahrprüfung sicher fühlen.“

Der Kandidat muss während der gesamten Prüfungsfahrt zeigen, dass er selbstständig das Fahrzeug auch in schwierigen Verkehrslagen verkehrsgerecht und sicher lenken und seine Fahrweise dem jeweiligen Verkehrsgeschehen 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

Teil A. Überprüfungen am Fahrzeug

Auf dem Prüfungsprotokoll werden neben dem ausgewählten Themengebiet das Ergebnis in Form eines „ü“ (richtige Antwort), „L“ (richtige Antwort erst nach Hilfestellung) oder „M“ (falsche Antwort) angemerkt. Jedes Themengebiet ist für sich gesehen zu bewerten. Themengebiete, die nicht bewertet werden, wurden nicht überprüft. Bei der Bewertung ist - abgesehen vom Fall eines Prüfungsabbruches - zu beachten, dass der gesamte Teil A. mit maximal einem schweren Fehler (bzw. dessen Äquivalent) bewertet wird.

Teil B. Übungen im verkehrsfreien Raum

Die einzelnen Übungen sind durch ein „ü“ (Übung richtig durchgeführt), „L“ (Übung mit leichtem Fehler ausgeführt) oder „M“ (Übung falsch durchgeführt bzw. äußerst langsam durchgeführt bzw. Stangen, Leitkegel oder dergleichen bzw. fiktive Abgrenzungen berührt) zu bewerten. Das Ergebnis ist entsprechend zu dokumentieren. Das Ausbessern von leichten Fehlern im Zuge einer Wiederholung ist möglich. Mittlere und schwere Fehler können nicht verbessert werden. Eine Wiederholung verschafft dem Kandidaten demnach keinen Vorteil.

Im Falle, dass eine oder zwei Stangen, Leitkegel oder dergleichen angefahren (somit mehr als berührt) bzw. fiktive Abgrenzungen überfahren werden, ist der Teil B. mit „S“ („fiktive Kollision“) zu bewerten; die Fahrprüfung ist fortzusetzen. Bei einer realen Kollision mit einem anderen Objekt oder einer Person ist die Prüfung abzubrechen und mit „nicht bestanden“ zu beurteilen. Bei übermäßigem Zeitaufwand des Teils B. wird dieser abgebrochen und sodann mit „S“ bewertet.

Bei der Bewertung ist - abgesehen vom Fall eines Prüfungsabbruches- zu beachten, dass der gesamte Teil B. mit maximal einem schweren Fehler (bzw. dessen Äquivalent) bewertet wird.

Wenn bei der Durchführung der Übungen drei oder mehr Stangen, Leitkegel oder dergleichen angefahren (somit mehr als berührt) bzw. fiktive Abgrenzungen überfahren werden, kann angenommen werden, dass sich der Kandidat im Verkehr nicht mit der erforderlichen Sicherheit bewegen wird. Dies gilt auch, wenn die Durchführung einer Übung abgelehnt wird, darauf bestanden wird, die Übungen nur in Begleitung absolvieren zu wollen oder wenn die Inbetriebnahme des Prüfungsfahrzeuges nicht selbstständig durch den Kandidaten erfolgt. In solchen Fällen ist die Prüfung abzubrechen und mit „nicht bestanden“ zu beurteilen.

Teil C. Fahren im Verkehr

Die während der Fahrt auftretenden Fehler sind in die jeweils dafür vorgesehene Rubrik auf dem Prüfungsprotokoll einzutragen und als leicht (L), mittel (M) oder schwer (S) einzustufen. Der im Anhang enthaltene Mängelkatalog gibt hierfür eine Hilfestellung. In jeder Fehlerkategorie ist - ausgenommen *Mehrfachbewertung möglich* - jeweils nur eine Eintragung zulässig: „L“, „M“ oder „S“. Es ist Aufgabe des Fahrprüfers, aufgetretene Fahrfehler dahingehend einzustufen, ob es sich um Fehler handelt, die auch einem geübten Lenker hätten unterlaufen können oder ob Fahrfehler zu einer Behinderung eines anderen Verkehrsteilnehmers oder gar zu einer Gefährdung hätten führen können. Zu bedenken gilt, dass niemand über die Zeit einer gesamten Prüfungsdauer ein Fahrzeug ohne Fehler lenken kann!

Während der Fahrt sind dem Kandidaten keine Fehler vorzuhalten!

Hat ein Kandidat gleichartige Fehler in unterschiedlichen Situationen begangen, so ist dies im Protokoll in der entsprechenden Rubrik nur dann mehrfach anzumerken, wenn im Mängelkatalog die Formulierung *Mehrfachbewertung möglich* angegeben ist. Diese Mängelrubriken sind in den Prüfungsprotokollen eigens hervorgehoben.

Es ist nicht vorgesehen, dass Fehler, die unweigerlich aus der gleichen Situation resultieren, als zusätzliche Fehler vermerkt werden.

Beispiel: Wenn eine Kreuzung übersehen wird (3.27.), ist die daraus resultierende fehlende Geschwindigkeitsanpassung (3.28.) nicht als zusätzlicher Fehler zu werten (keine Doppelbewertung). Punkt (3.20.) kann zusätzlich zu anderen Fehlern herangezogen werden, sofern die Behinderung oder Gefährdung nicht ohnehin schon einen erschwerenden Umstand bei einer anderen Mängelkategorie darstellt.

Jede Handlung, die gem. § 4 Abs. 6 FSG eine Nachschulung zur Folge hat, führt jedenfalls zu einem negativen Prüfungsergebnis (S – nicht bestanden).

Zum Beispiel:

- Nichtanhalten nach einem Verkehrsunfall – Fahrerflucht
- Fahren gegen die zulässige Fahrtrichtung (Einbahnstraße)
- Fahren entgegen der vorgesehenen Fahrtrichtung auf Autobahnen (Geisterfahrer)
- Überholen unter gefährlichen Umständen (Gefährdung, Behinderung, Geschwindigkeitsunterschied zu gering, gefahrloses Wiedereinordnen nicht möglich, auf und unmittelbar vor einem ungeregelten Schutzweg/einer Radfahrerüberfahrt)
- Nichtbeachten der Verkehrszeichen „Überholen verboten“, „Überholverbot für Lastkraftfahrzeuge“
- Verletzen des Vorrangs, wodurch ein Vorrangberechtigter zu unvermitteltem Bremsen oder Ablenken seines Fahrzeuges genötigt wird
- Nichtbeachten des Armzeichens „Halt“
- Nichtbeachten des Rotlichtes oder des gemeinsam mit dem roten Licht leuchtenden Gelblichtes
- Geschwindigkeitsüberschreitungen von mehr als 20 km/h im Ortsgebiet und mehr als 40 km/h auf Freilandstraßen (restriktivere Handhabung im Freilandgebiet, siehe unmittelbar danach bei (9.1.3.))

9.1.3 Ergebnis der Bewertung

Ein Kandidat besteht die Fahrprüfung nicht, wenn

- sein Gesamtfehlerkalkül (= sämtliche Fehler aus den Teilen A., B. und C.) mehr als zwei schwere Fehler (unter Berücksichtigung des Umrechnungsschlüssels) beträgt; dabei reicht bereits ein Überhang von einem „leichten Fehler“ aus
- ein Nachschulungsdelikt (§ 4 Abs. 6 FSG) begangen wird
- ein Abbruch wegen schwerer Gefährdung (siehe 9.3.) erfolgt
- ein Vormerkdelikt (§ 30a Abs. 2 FSG) begangen wird
- bei idealen Bedingungen grundlos langsam gefahren wird bzw. die erlaubte Höchstgeschwindigkeit um mehr als 20 km/h überschritten wird (siehe Mängelkatalog) sowie
- in Fällen, in denen dies im Fahrprüfungshandbuch an separater Stelle ausdrücklich angeführt wird.

Umrechnungsschlüssel für die Fehlerkategorien (Äquivalente)

- 3 leichte Fehler stellen 1 mittleren Fehler dar
- 3 mittlere Fehler stellen 1 schweren Fehler dar

Hinweis

Natürlich sind auch die im Teil A. bzw. B. der Fahrprüfung festgestellten Fehler – wie schon zuvor unter (9.1.3.) erwähnt – im Gesamtfehlerkalkül zu berücksichtigen. Dabei ist so vorzugehen, dass alle den jeweiligen Themengebieten zugeordneten Fehler in die korrespondierenden Gesamtkalküle der Teile A. und B. einzutragen sind (bei Teil B. bspw.: Verzögerung (L), Umkehren (L), Parklücke (M)). Dies ergibt im Gesamtkalkül Teil B.: 2x (L) + 1x (M)). Auf die Deckelung mit einem schweren Fehler (9.1.2.) ist sowohl beim Teil A. als auch beim Teil B. zu achten!

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 unter Beachtung der bestehenden Vorgaben 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 („bestanden“/„nicht bestanden“) über die vom Kandidaten bei der praktischen Fahrprüfung gezeigte Leistung ab.

9.2.2 Mitteilung des Prüfungsergebnisses

Der Fahrprüfer hat mit dem Kandidaten den Prüfungsablauf einschließlich Stärken und Schwächen schwerpunktmäßig und situationsgerecht zu besprechen sowie die Gründe für seine Entscheidung zu erläutern. Er soll erst am Ende des Gesprächs das Ergebnis der Prüfung verkünden (siehe im Übrigen (7.2.2.)).

Jenen Kandidaten, welche die deutsche Sprache nicht oder nicht ausreichend beherrschen, können die Erläuterungen des Fahrprüfers auch vom Fahrlehrer oder von einem Sprachhelfer, der kein 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/der Begleitperson mitzuteilen. Auf dem Prüfungsprotokoll sind die aktuelle Uhrzeit und eine kurze Begründung einzutragen. Gem. § 6 Abs. 9 und 10 der Fahrprüfungsverordnung darf die praktische Prüfung aus folgenden Gründen vorzeitig abgebrochen werden:

1. Bei schwerer Gefährdung oder deren Verhinderung durch einen Eingriff (9.3.2.1.)
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 Klassen A1, A2 und A:

Wenn der Kandidat im verkehrsfreien Raum stürzt oder so schwere Fahrfehler begeht, dass seine persönliche Sicherheit beim Fahren im Verkehr gefährdet erscheinen muss.

Keinesfalls darf die Prüfung vorzeitig beendet werden nur weil der Kandidat bereits so viele Fahrfehler begangen hat, dass er die Prüfung nicht bestehen wird. Desgleichen liegt kein Abbruchgrund vor, wenn nach dem Mängelkatalog ein Fehler mit „S-nicht bestanden“ zu bewerten ist. Sofern keine anderen Umstände vorliegen, die einen Abbruch rechtfertigen, ist die Prüfung in allen Teilen abzunehmen.

§ 6 Abs. 10 FSG-PV

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

Im Falle eines Prüfungsabbruchs gem. § 6 Abs. 10 kann der Kandidat bei der folgenden praktischen Prüfung verlangen, nur das Fahren im Verkehr zu wiederholen, falls die Überprüfungen am Fahrzeug und die Fahrübungen abgelegt wurden.

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 Fahrlehrer- oder Begleitereingriff verhindert werden konnte. Bei Ausbleiben einer Reaktion des Fahrlehrers oder der Begleitperson muss

es auch dem Fahrprüfer zugestanden werden, einer konkreten Gefahrensituation mit derselben Folge zu begegnen. Ein sicherheitsrelevanter Eingriff eines Assistenz- bzw. Unfallpräventionssystems (Notbremsassistent, Spurhalteassistent, Eingriff des ESP mit Aufleuchten der Kontrollleuchte, ...) ist einem Fahrlehrer-, Begleiter- oder Prüfereingriff gleichzuhalten. Dieser Abbruchgrund tritt jedenfalls auch dann ein, wenn der Kandidat ein Delikt gem. § 30a Abs. 2 FSG (Vormerkdelikte) begeht.

Zum Beispiel:

- Missachten des Alkoholverbotes
- Gefährdung von Fußgängern am Schutzweg
- Nichtbeachten des Verkehrszeichens „Halt“, wobei Lenker anderer Fahrzeuge zu unvermitteltem Bremsen oder Ablenken genötigt werden
- Nichtbeachten des Rotlichtes, wobei Lenker anderer Fahrzeuge zu unvermitteltem Bremsen oder Ablenken genötigt werden
- Befahren des Pannestreifens mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen und dadurch Behinderung von Einsatzfahrzeugen, Fahrzeugen des Straßendienstes, der Straßenaufsicht oder des Pannendienstes
- Befahren einer Rettungsgasse mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen
- Befahren einer Rettungsgasse mit einspurigen Kraftfahrzeugen und dadurch Behinderung von Einsatzfahrzeugen, Fahrzeugen des Straßendienstes, der Straßenaufsicht oder des Pannendienstes
- Nichtbeachten von Lichtzeichen, des Löffelrades oder von akustischen Signalen an Eisenbahnkreuzungen
- Missachten sich abwärts bewegender Schrankenbäume sowie Umfahren von geschlossenen Schranken bei Eisenbahnkreuzungen
- Vorhersehbares Anhalten auf Eisenbahnkreuzungen
- Sicherheitsabstand unter 0,4 Sekunden

Ein Fahrlehrer- oder Begleitereingriff, der nicht unmittelbar zur Verhinderung einer Gefährdung dient, reicht nicht aus, um den vorzeitigen Abbruch der Prüfungsfahrt zu rechtfertigen. So stellt zwar beispielsweise das Einschalten der Beleuchtung, der Belüftungsanlage etc. durch die neben dem Kandidaten sitzende Person einen Eingriff dar, dieser darf aber nicht ohne weiteres zum vorzeitigen Abbruch der Prüfungsfahrt führen.

Die Fahrprüfung kann aber dann abgebrochen werden, wenn der Kandidat ein Verhalten erkennen lässt, das mit dem jederzeitigen Eintritt einer erheblichen Gefährdung (bei Weiterfahrt Gefahr im Verzug) entweder anderer Verkehrsteilnehmer oder der Insassen des Prüfungsfahrzeuges gerechnet werden muss. Dies ist beispielsweise auch dann der Fall, wenn ein zweites, nachfolgendes Fahrschulfahrzeug bei einem durchzuführenden Fahrstreifenwechsel wiederholt Hilfestellung („Windschatten“) gibt, weil der Kandidat zur selbstständigen, gefahrlosen Ausführung nicht in der Lage ist.

9.3.2.2 Unfall

Bei einem Unfall während der Prüfungsfahrt ist vom Prüfer einzuschätzen, ob der Unfall durch ein Fehlverhalten des Kandidaten (mit)verschuldet wurde oder nicht. Wurde der Verkehrsunfall vom Kandidaten (mit)verschuldet, so ist die Prüfungsfahrt abzubrechen und mit „nicht bestanden“ zu bewerten.

Der Kandidat muss auf jede wahrnehmbare Berührung einer Person, eines Tieres oder einer Sache durch das Prüfungsfahrzeug reagieren. Erkennt der Kandidat dies nicht, ist der/die Fahrlehrer/Begleitperson zu ersuchen, die erforderlichen Maßnahmen einzuleiten.

9.3.2.3 Gesundheitliche Zweifel

Ablehnung einer Prüfungsabnahme

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

Der Fahrprüfer hat die Abnahme der Prüfung auch dann abzulehnen, wenn die dem Kandidaten von der Behörde auferlegten Sehbehelfe, Sitzpolster etc. bei der Prüfungsfahrt nicht verwendet werden; ausgenommen davon ist der Code 01.01 (Brille), wenn ersatzweise Kontaktlinsen vom Kandidaten getragen werden. Dem Kandidaten ist zunächst die sofortige Verwendung der Behelfe 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 („nicht angetreten“).

Vorzeitiger Prüfungsabbruch

Ergibt sich erst im Zuge der Prüfung der begründete Verdacht einer Beeinträchtigung des Kandidaten z. B. durch Alkohol, Medikamente, Suchtgifte etc., ist die Prüfung vorzeitig abzubrechen und der Grund hierfür sowie die negative Beurteilung („nicht bestanden“) auf dem Prüfungsprotokoll zu begründen.

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 durch die Stresssituation begründet sein oder falls sich der Kandidat der Situation nicht gewachsen fühlt oder der Kandidat erkennt selbst, dass er noch nicht in der Lage ist, ein Fahrzeug in Eigenverantwortung sicher im Verkehr zu lenken.

Verlangt der Kandidat während der Prüfung einen Abbruch, ist dieser Abbruch als „nicht bestanden“ zu werten und auf dem Prüfungsprotokoll unter Angabe der aktuellen Uhrzeit und des Abbruchgrundes einzutragen. Ein Rücktritt des Kandidaten vor Beginn der Prüfung gilt als Nichtantritt („nicht angetreten“).

9.3.2.5 Fahrfehler im verkehrsfreien Raum im Rahmen der Klassen A1, A2 und A

Ein vorzeitiger Prüfungsabbruch hat zu erfolgen, wenn der Kandidat im verkehrsfreien Raum stürzt oder so schwere Fahrfehler begeht, dass seine persönliche Sicherheit beim Fahren im Verkehr gefährdet erscheinen muss. Der Abbruch führt zu einem Nichtbestehen („nicht bestanden“) der Prüfung. Der Abbruchgrund ist im Prüfungsprotokoll ebenso einzutragen wie die aktuelle Uhrzeit.

Beispiel

Wird ein Hindernis (Leitkegel) durch den Kandidaten angefahren und dadurch in seiner Position am Boden sichtlich verändert oder das Hindernis (Leitkegel, fiktive Begrenzung) überfahren, ist – in Verbindung mit anderen Fehlern – davon auszugehen, dass ein Abbruchgrund vorliegt. Ein Abbruchgrund liegt jedenfalls dann vor, wenn der Kandidat den Eindruck eines unsicheren, gefährdenden Fahrens („Motorrad fährt mit dem Lenker“) vermittelt (siehe im Übrigen Anhang 1 Teil B).

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 eine solche dem Kandidaten nicht zugemutet werden kann. 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 ohne weiteres zugemutet werden, die Prüfungsfahrt zufolge eines Schocks nach einem solchen Unfall mit demselben Prüfungsfahrzeug oder mit einem anderen Prüfungsfahrzeug fortzusetzen.

Der Fahrprüfer trägt den vorzeitigen Abbruch der Prüfung unter Angabe der aktuellen Uhrzeit und des Abbruchgrundes im Prüfungsprotokoll ein. Die bereits absolvierten Teile der Prüfung werden entsprechend bewertet und die Bewertung dem Kandidaten mitgeteilt. In diesem Falle wäre dem Kandidaten zu erklären, dass er bei der folgenden praktischen Prüfung verlangen kann, nur das Fahren im Verkehr zu wiederholen, falls die Teile A. und B. von ihm abgelegt wurden. Dies hat er vor Beginn der nächsten Prüfung dem Fahrprüfer bekanntzugeben und mit dem Prüfungsprotokoll der abgebrochenen Prüfung zu belegen.

