

Anlage zu:

Revision zur Praktischen Fahrerlaubnisprüfung

von

Dietmar Sturzbecher
Universität Potsdam
Philipp Luniak

Institut für angewandte Familien-,
Kindheits- und Jugendforschung e.V.
Universität Potsdam

Susann Mörl

Institut für Prävention und Verkehrssicherheit
Universität Potsdam

**Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen**

Mensch und Sicherheit Heft M 268 – Anlagen

bast

Fahraufgabenkatalog zur optimierten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung

Überarbeitet von der Arbeitsgruppe „Fahraufgabenbeschreibung“
im Rahmen des BAST-Projekts FP 82.0529/2011
„Revision zu einer optimierten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung“

(Stand: 01.08.2014)



bast



IMPRESSUM

Titel: Fahraufgabenkatalog zur optimierten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung

Der Fahraufgabenkatalog wurde in Kooperation mit der TÜV | DEKRA arge tp 21 erstellt. In der Arbeitsgruppe „Fahraufgabenbeschreibung“ wirkten mit:

Bahr, Michael (BAST)
Biedinger, Jörg (TÜV NORD)
Böhne, Arne (TÜV Rheinland)
von Bressensdorf, Gerhard (BVF)
Friedel, Tino (TÜV | DEKRA arge tp 21)
Gehring, Jürgen (TÜV NORD)
Geißler, Steffen (DEKRA)
Glowalla, Peter (BVF)
Kaup, Marcellus (TÜV SÜD)
Kleutges, Christoph (TÜV Rheinland)
Lauffs, Dieter (TÜV Rheinland)
Luniak, Philipp (IFK)
Mörl, Susann (IPV)
Dr. Petzholtz, Wilhelm (TÜV | DEKRA arge tp 21)
Radermacher, Rolf (TÜV | DEKRA arge tp 21)
Riedel, Thomas (DEKRA)
Rimpl, Bernd (TÜV NORD)
Rüdel, Mathias (TÜV | DEKRA arge tp 21)
Schimera, André (DEKRA)
Dr. Schmidt, Andreas (DEKRA)
Sick, Stefan (Bundeswehr – Zentrale Militärkraftfahrtstelle)
Prof. Dr. Sturzbecher, Dietmar (Universität Potsdam)

Inhalt

Präambel	4
Fahraufgabe 1	10
Fahraufgabe 2	24
Fahraufgabe 3	28
Fahraufgabe 4	38
Fahraufgabe 5	53
Fahraufgabe 6	58
Fahraufgabe 7	65
Fahraufgabe 8	78

Präambel

Theoretischer Hintergrund

Vor dem Hintergrund, dass Fahranfänger gegenüber erfahrenen Kraftfahrern ein nach wie vor mehrfach höheres Risiko besitzen, im Straßenverkehr verletzt oder getötet zu werden, erscheint die Weiterentwicklung des Systems der Fahranfängervorbereitung dringend geboten. Dazu gehört auch die Optimierung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung (PFEP), die vor allem der Überprüfung fahrpraktischer Kompetenzkomponenten dient und aufgrund ihrer Steuerungs- und Selektionsfunktion als ein zentrales (Prüfungs-) Element einer protektiven Fahranfängervorbereitung anzusehen ist. Seit 2005 steht die PFEP im Fokus der Weiterentwicklung¹.

Bei der PFEP handelt es sich um eine vielfach durchgeführte systematische Fahrverhaltensbeobachtung, deren qualitätsgerechte Durchführung hohe Anforderungen an die amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer (aaSoP) stellt: Sie müssen eine hohe Qualität der PFEP gewährleisten, indem sie den Ablauf der Prüfung fachgerecht planen und steuern. Weiterhin sind die Prüfungsleistungen entsprechend einheitlicher Standards zu dokumentieren und nach einer festgelegten Methodik zu bewerten. Als notwendige Voraussetzung dafür müssen zunächst die Anforderungsstandards an den Fahrerlaubnisbewerber beschrieben und die dazugehörigen Bewertungskriterien definiert werden. Die wissenschaftlich fundierte und detaillierte Beschreibung der Anforderungs- und Bewertungsstandards zur optimierten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung (OPFEP) stellt daher einen Kernpunkt der Optimierungsarbeiten dar. Erst damit kann die Durchführung und Bewertung der Prüfung objektiv und transparent gestaltet werden.

Wie wurde dieses Ziel umgesetzt? Auf der Grundlage von Analysen vorliegender wissenschaftlicher Arbeiten und der bestehenden Rechtsgrundlagen wurden die Anforderungsstandards der OPFEP im Sinne von situationsbezogenen Fahraufgaben und situationsübergreifenden Kompetenzbereichen bzw. Beobachtungskategorien beschrieben. Darüber hinaus wurden auf die Fahraufgaben und Kompetenzbereiche bezogene Kriterien für eine ereignisorientierte Leistungsbewertung und eine zusammenfassende Kompetenzbeurteilung festgelegt. Die detaillierte Beschreibung der Fahraufgaben mit Bezug zu den Beobachtungskategorien sowie die Festlegung der ereignisbezogenen Bewertungskriterien erfolgten in der projektbegleitenden Arbeitsgruppe „Fahraufgabenbeschreibung“². Im Ergebnis entstand ein Fahraufgabenkatalog (FAK), in dem die Anforderungs- und Bewertungsstandards gemäß der Prüfungsrichtlinie für die Prüfungsfahrt neu strukturiert und präzisiert wurden. Der FAK wurde zunächst für die Fahrerlaubnisklasse B erarbeitet und danach auf Anregung der Technischen Prüfstellen auf alle anderen Fahrerlaubnisklassen ausgeweitet. Er bildet die inhaltliche Grundlage für das elektronische Prüfprotokoll (e-Prüfprotokoll) zur Dokumentation der Prüfungsleistungen und stellt damit zugleich eine Arbeitshilfe für den aaSoP bei der Prüfungsbewertung und Prüfungsentscheidung dar. Nachfolgend werden der Aufbau des FAK und die Grundsätze der Bewertung von Prüfungsleistungen in der OPFEP näher erläutert. Zur besseren Illustration geschieht dies exemplarisch anhand der Fahraufgabe „Befahren von Kreisverkehren“ (kurz: Fahraufgabe „Kreisverkehr“).

Fahraufgaben und Beobachtungskategorien

Fahraufgaben stellen prototypische („musterhafte“) Klassen von zu bewältigenden ähnlichen Verkehrssituationen dar. Die Ähnlichkeit dieser Verkehrssituationen bezieht sich auf die äußeren Strukturen der Situationen (Verkehrsbedingungen, Akteure, Aktionen), auf die notwendigen Handlungsabläufe zur Situationsbewältigung und auf die situationsspezifischen (Prüfungs-)Anforderungen, die der Fahrerlaubnisbewerber erfüllen muss. In den Beobachtungskategorien ist

¹ Hinsichtlich der Entwicklungsarbeiten sind folgende Projekte zu nennen: (1) das TÜV | DEKRA arge tp 21-Projekt „Methodische Grundlagen und Möglichkeiten der Weiterentwicklung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung“ (2005 bis 2008; STURZBECHER, BÖNNINGER & RÜDEL, 2010); (2) das BAST-Projekt „Optimierung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung“ (2008 bis 2012; STURZBECHER, MÖRL & KALTENBAEK, 2014); (3) die Machbarkeitsstudie der TÜV | DEKRA arge tp 21 zum e-Prüfprotokoll (2011 bis 2012; FRIEDEL, MÖRL & RÜDEL, 2012); (4) das BAST-Projekt „Revision einer optimierten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung“ („Revisionsprojekt“) als Kooperationsprojekt von IFK und TÜV | DEKRA arge tp 21 (2013 bis 2015).

² Diese Arbeitsgruppe tagte im Rahmen der BAST-Projekte „Optimierung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung“ und „Revision einer optimierten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung“.

hingegen festgelegt, auf welche Verhaltensmerkmale der aaSoP beim Bewerber zu achten bzw. wie sich der Bewerber zu verhalten hat. Im vorliegenden FAK wird zunächst für jede Fahraufgabe³ prototypisch beschrieben, mit welchen Handlungsabläufen die Aufgabe im Allgemeinen bewältigt wird⁴. Diese Handlungsabläufe werden danach mit Bezug zu den Beobachtungskategorien⁵ konkretisiert. Damit werden auch die vom Bewerber bei der OPFEP verlangten Grundkompetenzen definiert.

Wie erfolgt die Darstellung im Einzelnen? Jede Fahraufgabe wird zunächst anhand ihrer charakteristischen Handlungsziele und Situationsmerkmale definiert. Im Rahmen dieser Definition erfolgt in einigen Fällen auch eine Unterteilung in Teilfahraufgaben. Diese werden aufgrund ähnlicher Handlungsabfolgen und somit auch ähnlicher Verhaltens- bzw. Prüfungsanforderungen an den Bewerber zwar bei der abschließenden Kompetenzbewertung wieder zusammengefasst, müssen aber für die Prüfungssteuerung und Fehlerdokumentation zuvor separat beschrieben werden. Anschließend folgt eine Übersichtsdarstellung des „Grundsätzlichen Handlungsalgorithmus“ zur Fahraufgabe: Hier wird schematisch dargelegt, welche Teilhandlungen der Bewerber prinzipiell bei der Erfüllung der jeweiligen Fahraufgabe durchzuführen hat. Die Darstellung der Teilhandlungen erfolgt in der chronologischen Reihenfolge; manche Handlungen verlaufen allerdings parallel oder gehen ineinander über.

Die Fahraufgabe „Kreisverkehr“ wird definiert als „Verkehrssituationen, in welchen der Bewerber von einer Straße in eine kreisförmige vorfahrtberechtigte Fahrbahn einfährt, in die noch weitere Straßen einmünden. Er hat die Möglichkeit, aus mehreren Ausfahrtmöglichkeiten auszuwählen.“ Der grundsätzliche Handlungsalgorithmus gestaltet sich dabei wie folgt:

- Prüfen der Vorfahrts-/Vorrangsituation beim Annähern,
- Prüfen, ob die Verkehrssituation ein Einfahren ermöglicht,
- Anpassen der Geschwindigkeit,
- Einfahren in den Kreisverkehr nach rechts,
- Befahren der kreisförmigen Fahrbahn,
- Anzeigen des Verlassens des Kreisverkehrs,
- Prüfen der Vorrangregelung anderer Verkehrsteilnehmer beim Verlassen des Kreisverkehrs,
- Prüfen, ob der Blinker ausgeschaltet ist.

Schließlich wird die allgemeine Beschreibung abgeschlossen, indem ggf. einzelne Situationsunterklassen für die Fahraufgabe bzw. Teilfahraufgabe benannt werden. Die Situationsunterklassen bezeichnen häufig auftretende, noch relativ komplexe Untergruppen von Verkehrssituationen und erfordern ein modifiziertes Verhalten vom Bewerber im Vergleich mit der sog. „Standardsituation“. Die jeweilige Standardsituation liegt der Beschreibung der grundsätzlichen Handlungsalgorithmen und der grundsätzlichen Handlungsanforderungen zugrunde. Im Hinblick auf zu unterscheidende Situationsunterklassen ergibt sich beispielsweise bei der Fahraufgabe „Kreisverkehr“ – neben dem Standardfall „Kreisverkehr mit einem Fahrstreifen“ – die Situationsunterklasse „Kreisverkehr mit mehreren Fahrstreifen“.

Zusätzlich zur Beschreibung der grundsätzlichen Anforderungen an den Bewerber bei der Durchführung der Fahraufgabe wird im FAK erläutert, was vom Fahrerlaubnisbewerber speziell bei der Bewältigung der einzelnen Fahraufgaben mit Bezug zu den fünf Beobachtungskategorien erwartet wird. Zunächst werden die spezifisch für die jeweilige Beobachtungskategorie geltenden grundsätzlichen Handlungsanforderungen für die jeweilige Fahraufgabe dargestellt.

³ Zu den acht Fahraufgaben der OPFEP zählen: (1) Ein- und Ausfädelungsstreifen/Fahrstreifenwechsel, (2) Kurven, (3) Vorbeifahren/Überholen, (4) Kreuzungen/Einmündungen, (5) Kreisverkehr, (6) Schienenverkehr, (7) Haltestellen/ Fußgänger/Radfahrer, (8) Geradeausfahren.

⁴ Der FAK berücksichtigt alle geltenden Rechtsvorschriften aus der StVO, der FeV und der Prüfungsrichtlinie. Der FAK ist als Handlungsempfehlung zu verstehen und kann als methodische Ausgestaltung der Rechtsvorschriften betrachtet werden.

⁵ Zu den fünf Beobachtungskategorien der OPFEP zählen: (1) Verkehrsbeobachtung, (2) Fahrzeugpositionierung, (3) Geschwindigkeitsanpassung, (4) Kommunikation, (5) Fahrzeugbedienung/Umweltbewusste Fahrweise.

Diese grundsätzlichen Handlungsanforderungen beschreiben das erforderliche Verhalten in der jeweiligen Standardsituation und sind in jeder Situation zu erfüllen, also unabhängig von den Situationsunterklassen. In einem weiteren Schritt werden dann die ggf. erforderlichen Variationen der Handlungsanforderungen, in der Regel ein bezüglich der grundsätzlichen Handlungsanforderungen zusätzliches bzw. abweichendes Verhalten, anhand der Spezifik der Situationsunterklassen beschrieben.

Hinsichtlich der Beobachtungskategorie „Verkehrsbeobachtung“ werden an den Bewerber bei der Fahraufgabe „Kreisverkehr“ beispielsweise die folgenden grundsätzlichen Handlungsanforderungen gestellt: „Der Bewerber erkennt den Fahrbahnverlauf und beobachtet beim Heranfahen an den Kreisverkehr die Verkehrsumgebung sowie den vorausfahrenden und den rückwärtigen Verkehr. Der Bewerber prüft, ob vorfahrtregelnde Verkehrszeichen vorhanden sind und ob sich Fußgänger oder Radfahrer nähern. Anschließend beobachtet der Bewerber die Verkehrsteilnehmer im Kreisverkehr. Vor dem Einfahren in den Kreisverkehr beobachtet der Bewerber den rückwärtigen und seitlichen Verkehr.“ (Auszug). Entsprechend der Situationsunterklasse „Kreisverkehr mit mehreren Fahrstreifen“ ergibt sich eine Variation der Handlungsanforderungen an den Bewerber bei der Verkehrsbeobachtung, „indem der Bewerber seine Verkehrsbeobachtung zu intensivieren hat. Bei einem Fahrstreifenwechsel im Kreisverkehr beobachtet der Bewerber den rückwärtigen und seitlichen Verkehr. Der Bewerber achtet auf Fahrbahnmarkierungen.“

Abschließend sei auf einen Sonderfall bei der Gestaltung der Fahraufgaben hingewiesen. Die Fahraufgabe „Geradeausfahren“ stellt methodisch gesehen eine „Restkategorie“ dar, die eine Reihe prüfungsrelevanter – von den speziell definierten Fahraufgaben unabhängige – Bewerberleistungen abdeckt⁶. Das „Geradeausfahren“ als Fahren zwischen den speziellen Fahraufgaben stellt somit eine eigenständige Anforderungskategorie dar, die in vielen Fällen einen bedeutsamen Teil der Prüfungsleistungen beinhaltet.

Bewertung der Prüfungsleistungen

Im FAK werden für jede Fahraufgabe – unabhängig von den Situationsunterklassen – die Bewertungskriterien mit Bezug zu den einzelnen Beobachtungskategorien aufgelistet. Dabei handelt es sich um eine „Ereignisbezogene Bewertung“, das heißt, es werden bestimmte Ereignisse beim Bewerberverhalten (z. B. besonders gute Leistungen oder konkrete Fehler) erfasst. Das Spektrum der ereignisbezogenen Bewertungskriterien umfasst „Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen“, die „Normale Leistung“, die „Leichten Fehler“ und die „Schweren Fehler“. Das Gefährdungspotenzial eines Fehlverhaltens stellt dabei die grundsätzliche Dimension für die Fehlerkategorisierung dar: Je nach Höhe des Gefährdungspotenzials wird ein Fehler als leicht oder schwer eingeordnet. Stellt der aaSoP eine konkrete Gefährdung oder Schädigung fest, wird die PFEP mit „Nicht bestanden“ beendet. Somit stellt eine konkrete Gefährdung nicht nur ein Bewertungskriterium, sondern zugleich auch ein Entscheidungskriterium (sog. „KO-Kriterium“) dar.

Unter einer „**Überdurchschnittlichen Leistung**“ ist eine nicht zu erwartende, den fahranfängertypischen Ausbildungsstand übersteigende Prüfungsleistung zu verstehen, die sich nicht zuletzt in unvorhergesehenen Situationen zeigt. In der Regel handelt es sich hierbei um Leistungen, die aufgrund von Fehlverhalten anderer Verkehrsteilnehmer entstehen; d. h. der Bewerber reagiert hervorragend auf fremdverschuldete Gefährdungen. Diese Leistungen sollen positiv und ggf. Fehler kompensierend in die Gesamtbewertung der Prüfungsfahrt einfließen; ihr Fehlen wird nicht als Mangel gewertet.

Unter einer „**Normalen Leistung**“ wird die zu erwartende (d. h. dem fahranfängertypischen Ausbildungsstand entsprechende) Prüfungsleistung verstanden. Diese Leistungen werden im FAK für jede Fahraufgabe mit Bezug zu den Beobachtungskategorien als grundsätzliche Handlungsanforderungen beschrieben (s. o.), aber im e-Prüfprotokoll nicht explizit dokumentiert. Als erwartetes und somit normales Verhalten gelten auch fahranfängertypische Routinedefizite ohne besondere Verkehrssicherheitsrelevanz – z. B. ein etwas zögerlicher Fahrstreifenwechsel. Diese sind nicht als

⁶ Aus diesem Grund lassen sich die Anforderungen dieser Fahraufgabe nicht abschließend beschreiben, sondern es können nur spezielle besonders wichtige Anforderungen genannt werden.

Fehler zu dokumentieren.

„**Leichte Fehler**“ bezeichnen ein Fehlverhalten, das eine substanzielle potenzielle Gefährdung von Verkehrsteilnehmern – einschließlich des Bewerbers selbst und der anderen Insassen des Prüfungsfahrzeugs – darstellt oder zu einer vermeidbaren Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer geführt hat. Diese Fehler fließen in die Gesamtbewertung ein und dienen der Objektivierung der Kompetenzbewertung. Bei Häufungen bzw. Wiederholungen von „Leichten Fehlern“ ist entsprechend des Anforderungsniveaus der zugrunde liegenden Verkehrssituationen und der Verkehrssicherheitsrelevanz des jeweiligen Fehlverhaltens vom aaSoP zu entscheiden, ob die beobachteten Fehlverhaltensweisen zum Nichtbestehen der Prüfung führen sollen.

„**Schwere Fehler**“ beschreiben ein Fehlverhalten, das mit einem besonders schwerwiegenden Gefährdungs- oder Schädigungspotenzial für die Insassen des Prüfungsfahrzeugs oder andere Verkehrsteilnehmer einhergegangen ist. Diese Fehler fließen ebenfalls in die Gesamtbewertung ein und dienen der Objektivierung der Kompetenzbewertung. „Schwere Fehler“ können einerseits bei Wiederholung oder Häufung zum Nichtbestehen der Prüfung führen. Andererseits gibt es auch im FAK speziell mit „n. b.“ („Nicht bestanden“) gekennzeichnete „Schwere Fehler“, die den erheblichen Fehlern gemäß Prüfungsrichtlinie entsprechen und zu einem sofortigen Nichtbestehen der PFEP führen (sog. „Todsünden“).

Bei der Fahraufgabe „Kreisverkehr“ sehen die Bewertungskriterien bei der „Verkehrsbeobachtung“ wie folgt aus; die „normale“ Leistung wird nicht gesondert aufgeführt:

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen:

- Erkennen des richtigen Verkehrsweges bei nicht eindeutiger Verkehrsführung und sichere Reaktion darauf,
- Erkennen von überraschenden und/oder gefährlichen Fahrmanövern anderer Verkehrsteilnehmer und sichere Reaktion darauf;

Leichte Fehler:

- Nichtausnutzen von ausreichenden „Lücken“,
- Unzureichende Verkehrsbeobachtung;

Schwere Fehler:

- Fehlende Verkehrsbeobachtung,
- Unzureichende Beachtung der Vorfahrt- bzw. Vorrangregelung,
- Grobe Missachtung der Vorfahrt- bzw. Vorrangregelung („n.b.“),
- Unerlaubtes Linksabbiegen in den Kreisverkehr („n.b.“).

Bei der Bewertung und Dokumentation der Prüfungsleistungen ist grundsätzlich zu berücksichtigen, dass die Anwendung der Bewertungskriterien und Indikatoren durch den aaSoP – in Anlehnung an das Kulanzgebot unter IV Nr. 1.5 der Prüfungsrichtlinie – nicht kleinlich erfolgen sollte. Hiervon betroffen sind beispielsweise Routinedefizite der Bewerber beim Führen eines Kraftfahrzeugs, die keine Relevanz für die Verkehrssicherheit besitzen (s. o.). Außerdem ist zu beachten, dass Fehler, die fremdverschuldet oder unvermeidbar sind, dem Bewerber selbstverständlich nicht zur Last gelegt werden können. Grundsätzlich ist – in Anlehnung an die gängige Rechtsprechung – bei der Bewertung von Fehlverhalten zu berücksichtigen, ob dieses vorsätzlich, fahrlässig oder fremdverschuldet erfolgt ist.

Insgesamt sei angemerkt, dass die Fahraufgaben und Bewertungskriterien im FAK generelle methodische Standards der Prüfungsdurchführung und -bewertung darstellen, die sich auf prototypische Verkehrssituationen beziehen. Spezialfälle – z. B. bedingt durch Besonderheiten des Ortes, der Witterung oder des Prüfungsfahrzeugs – sind davon nicht abgedeckt, und es liegt in der Verantwortung und Prüfkompetenz der aaSoP, eine Balance zwischen einer möglichst objektiven und einer situativ sinnvollen Prüfungsdurchführung und -bewertung zu finden.

Zur Objektivierung der ereignisbezogenen Bewertungskriterien wurden prototypische **Indikatoren** im Sinne von Ankerbeispielen festgelegt. Sie sollen helfen, die zur Prüfungsleistung passende Bewertung zu finden. Die Indikatoren dienen also dem aaSoP als unverbindliche Orientierungshilfen bei der Prüfungsbewertung, sofern nicht triftige Gründe dagegen sprechen (z. B. fehlende Sinnhaftigkeit in einem speziellen Situationskontext): So könnte aufgrund besonderer Umstände eine Abstandsunterschreitung des Bewerbers als erheblich interpretiert werden, obwohl diese formal dem Indikator für eine geringfügige Unterschreitung entspricht. Bei der Beispielfahraufgabe „Kreisverkehr“ werden bei der Beobachtungskategorie „Verkehrsbeobachtung“ zwei Indikatoren für den schweren Fehler „Grobe Missachtung der Vorfahrt- bzw. Vorrangregelung“ angegeben:

- beim Einfahren in den Kreisverkehr wird die Vorfahrt des von links Kommenden grob missachtet,
- beim Verlassen des Kreisverkehrs wird der Vorrang anderer Verkehrsteilnehmer (z. B. Fußgänger, Radfahrer) missachtet.

Sofern sich die Festlegung von Indikatoren in der AG „Fahraufgabenbeschreibung“ als schwierig erwies, wurden passende Gesetzestexte, Gerichtsurteile und Inhalte des polizeilichen Bußgeldkataloges recherchiert und die dort gefundenen Richtwerte bei der Erstellung der Indikatoren berücksichtigt. Beispielsweise hat das OLG Hamm festgelegt (Az. 1 RBs 78/13), dass eine Ordnungswidrigkeit begeht, wer länger als drei Sekunden dicht auffährt. Die Fachexperten haben daher drei Sekunden als Schwellwert zwischen einer zeitnah korrigierten und einer nicht zeitnah korrigierten Abstandsunterschreitung festgelegt, natürlich nicht ohne zuvor die Sinnhaftigkeit dieser Regelung für den Kontext der OPFEP zu reflektieren. Die Indikatoren werden nicht im e-Prüfprotokoll abgebildet, sondern sind nur Bestandteil des FAK.

Im Hinblick auf die Bewertung von Geschwindigkeitsüberschreitungen werden dem aaSoP – je nach Fahrerlaubnisklasse und gefahrener Geschwindigkeit – gewisse Ermessensspielräume eingeräumt (5 km/h i. g. O.; 10 km/h a. g. O.). Dies ist nicht als Duldung rechtswidrigen Verhaltens zu verstehen, sondern begründet sich zum einen durch Messtoleranzen der Tachometer (z. B. „Tachovoreilung“) und mögliche Ungenauigkeiten beim Ablesen der Geschwindigkeit vom Sitz des aaSoP aus, aufgrund derer eine präzise Ermittlung der Geschwindigkeit durch den aaSoP in vielen Fällen nicht möglich ist. Zum anderen sieht das Kulanzgebot der Prüfungsrichtlinie vor, Vorschriften nicht kleinlich auszulegen (s. o.). Für Prüfungen der C- und D-Klassen (Lastkraftwagen und Busse) werden dem aaSoP allerdings keine nennenswerten Ermessensspielräume hinsichtlich der Geschwindigkeitsbewertung eröffnet, da an Bewerber der C- und D-Klassen generell erhöhte Prüfungsanforderungen gestellt werden. Eine Grundlage hierfür stellt die – verglichen mit anderen Fahrerlaubnisklassen – höhere Verantwortung der Fahrzeugführer für andere Verkehrsteilnehmer aufgrund der größeren Fahrzeugabmessungen und -massen sowie die bei Bussen gegebene Fahrgastbeförderung dar. Davon abgesehen messen die Tachometer von Bussen und Lastkraftwagen wesentlich präziser als die von Personenkraftwagen. Schließlich können die Tachometer in Bussen und Lastkraftwagen vom aaSoP während der Prüfung besser als im Personenkraftwagen eingesehen werden, weshalb die technische Grundlage für das Einräumen von Ermessensspielräumen bei der Bewertung von Geschwindigkeitsüberschreitungen fehlt.

Hinsichtlich der Nutzung von Fahrerassistenzsystemen (FAS) in der PFEP ist generell zu bemerken, dass FAS (auch in der Prüfung) die Verkehrssicherheit erhöhen können und ihr Gebrauch dem Bewerber überlassen ist. Es sollte im Einzelfall vor der PFEP abgestimmt werden, ob bedienbare FAS zum Einsatz kommen (z. B. Spurverlassenswarner). Sollte dies der Fall sein, wird die sachgerechte und vorschriftsmäßige Bedienung der FAS verlangt und bei der Bewertung der jeweiligen Fahraufgabe berücksichtigt. Sofern nicht steuerbare FAS aktiv werden (z. B. Notbremsassistent), dient dies dem aaSoP als Orientierungsanlass für die Reflexion der Bewerberleistungen: Es ist zu hinterfragen, ob der FAS-Aktivität ein Fehlverhalten des Bewerbers zugrunde liegt.

Bezüglich der Beobachtungskategorien sei an dieser Stelle auf ein grundsätzliches methodisches Problem hingewiesen: Nicht in jedem Fall können Ereignisse eindeutig einer Kategorie zugeordnet werden. So kommt es bei der OPFEP

insbesondere zu Überschneidungen der Beobachtungskategorie „Verkehrsbeobachtung“ mit den Beobachtungskategorien „Fahrzeugpositionierung“ und „Geschwindigkeitsanpassung“. Ursächlich hierfür ist, dass Fehler bei der „Verkehrsbeobachtung“ häufig nicht direkt beobachtbar sind, da der aaSoP das Blickverhalten des Bewerbers nur begrenzt nachverfolgen kann. Eine mangelnde Verkehrsbeobachtung ist daher oft erst an einem mangelhaften Folgeverhalten zu erkennen. So kann eine überfahrene Fahrbahnbegrenzungslinie in mangelnder Verkehrsbeobachtung oder Fahrzeugpositionierung begründet sein. Würde man aber nicht sicher zu beurteilende Beobachtungsdefizite lediglich als fehlerhaftes Folgeverhalten registrieren, könnte dies bei der Auswertung der Prüfungsleistungen zu einer systematischen Unterschätzung von Defiziten in der Verkehrsbeobachtung führen. Daher ist bei der Dokumentation im e-Prüfprotokoll wie folgt vorzugehen: Schätzt der aaSoP aufgrund seiner Prüfkompetenz mit überwiegender Sicherheit ein, dass einem Fehlverhalten eine vorhergehende mangelnde Verkehrsbeobachtung zugrunde liegt, dann ist der Fehler dieser Kategorie zuzuordnen. Finden sich überwiegend Indizien, dass ein Fehlverhalten nicht auf mangelnder Verkehrsbeobachtung, sondern auf Einschätzungs- oder Bedienungsdefiziten beruht oder aus Rücksichtslosigkeit resultiert, dann ist eine der anderen Beobachtungskategorien auszuwählen.

Durch die Einführung einer kompetenzbezogenen und situationsübergreifenden Gesamtbewertung der Fahraufgaben und Beobachtungskategorien im Anschluss an die Prüfungsfahrt wird die ereignisbezogene bzw. fehlerzentrierte Bewertung um den ganzheitlichen Aspekt der Leistungsbeurteilung ergänzt. Die Gesamteinschätzungen beziehen sich darauf, welche Leistungen der Bewerber insgesamt bei den Fahraufgaben- und Kompetenzbereichen (Beobachtungskategorien) gezeigt hat. Diese Gesamtbewertung erfolgt auf einer vierstufigen Skala:

- „Sehr gut“: Der Bewerber verhält sich in (fast) allen Verkehrssituationen vorausschauend und richtig.
- „Gut“: Der Bewerber verhält sich in vielfältigen Verkehrssituationen meist vorausschauend und richtig. „Leichte Fehler“ stellen eine Ausnahme dar.
- „Ausreichend“: Der Bewerber verhält sich in Standardsituationen (d.h. ohne besondere Anforderungen) überwiegend vorausschauend und richtig. In ungewohnten oder schwierigen Situationen treten Fehler auf.
- „Ungenügend“: Der Bewerber verhält sich auch in Standardsituationen häufig nicht vorausschauend. Es treten „Schwere Fehler“ bzw. Häufungen oder Wiederholungen von „Leichten Fehlern“ auf.

Sofern einer der Fahraufgaben- bzw. Kompetenzbereiche mit „Ungenügend“ bewertet wurde, gilt die PFEP als „Nicht bestanden“. Hingegen hat der Bewerber die PFEP bestanden, wenn alle Bereiche mit „Sehr gut“, „Gut“ oder „Ausreichend“ bewertet wurden.

1. Ein- und Ausfädelungstreifen, Fahrstreifenwechsel

1.1. Befahren von Einfädelungstreifen

1.1.1. Allgemeine Beschreibung

1.1.1.1. Definition

Bei der Teilfahraufgabe 1.1 handelt es sich um Verkehrssituationen, in welchen der Bewerber den Einfädelungstreifen zum Auffahren auf Autobahnen oder autobahnähnlichen Straßen benutzt, um sich in den ggf. fließenden Verkehr auf der durchgehenden Fahrbahn einzuordnen.

1.1.1.2. Grundsätzlicher Handlungsalgorithmus

- Prüfen der Straßenführung (Gestaltung des Einfädelungstreifens)
- Prüfen, ob und in welcher Weise ein Einfädeln gefahrlos möglich ist
- Beobachten des Verkehrs auf der durchgehenden Fahrbahn sowie des rückwärtigen und vorausfahrenden Verkehrs auf dem Einfädelungstreifen
- Betätigen des Blinkers zum Anzeigen des Einfädelungsvorgangs
- Anpassen der Geschwindigkeit entsprechend dem Verkehrsfluss auf der durchgehenden Fahrbahn
- Beobachten und Einschätzen der Entwicklung der Verkehrssituation und zügiges Einfädeln in den fließenden Verkehr
- Fahrzeugpositionierung und Geschwindigkeitsanpassung nach dem Einfädeln
- Prüfen, ob der Blinker ausgeschaltet ist

1.1.1.3. Zu unterscheidende Situationsunterklassen

- Standard-Einfädelungstreifen
- Fehlender oder verkürzter Einfädelungstreifen (z. B. im Baustellenbereich)
- Kombiniertes Ein- und Ausfädelungstreifen (durchgehender Fahrstreifen)

1.1.2. Was wird vom Bewerber in Bezug auf die unterschiedlichen Beobachtungskategorien erwartet?

1.1.2.1. Verkehrsbeobachtung

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Bereits bei der Annäherung an den Einfädelungsbereich beobachtet der Bewerber die Verkehrssituation auf der durchgehenden Fahrbahn durch einen direkten Blick. Im weiteren Verlauf erfolgt die Verkehrsbeobachtung überwiegend über die Spiegel. Bei vorausfahrendem Verkehr auf dem Einfädelungstreifen achtet der Bewerber zusätzlich auf das Verkehrsverhalten anderer Verkehrsteilnehmer. Unmittelbar vor dem Einfädeln beobachtet der Bewerber nochmals den seitlichen Verkehr.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Bei einem fehlenden oder verkürzten Einfädelungstreifen (häufig im Baustellenbereich) prüft der Bewerber, ob zusätzliche Verkehrszeichen vorhanden sind, die ein Anhalten vorschreiben. Bei einem kombinierten Ein- und Ausfädelungstreifen beobachtet der Bewerber, ob andere Verkehrsteilnehmer beabsichtigen, von der durchgehenden Fahrbahn auf den Ausfädelungstreifen zu wechseln.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Verkehrsbeobachtung [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Erkennen von überraschenden und/oder gefährlichen Fahrmanövern anderer Verkehrsteilnehmer und sichere Reaktion darauf
[z. B. plötzlich anhaltendes vorausfahrendes Fahrzeug]

Leichte Fehler

- Nichtausnutzen einer ausreichend großen "Lücke"
[abhängig von Sicht, Fahrbahnverhältnissen und Differenzgeschwindigkeit; z. B. bei normalen Sicht- und Fahrbahnverhältnissen und einer Geschwindigkeit von 50 km/h ohne Differenzgeschwindigkeit eine Lücke von 35m]

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- **Fehlende Verkehrsbeobachtung**
[z. B. keine seitliche und rückwärtige Verkehrsbeobachtung]
- **Missachtung eines Verkehrsverbots (Zeichen 250-266) ohne Zusatzschild oder eines anderen Vorschriftzeichens**
- Missachtung eines Verkehrsverbots (Zeichen 250-266) mit Zusatzschild
- **Missachtung der Vorrangregelung**
[z. B. starkes Bremsen des nachfolgenden Fahrzeugs erforderlich, um sich nicht gefährlich nahe zu kommen]
- Unzureichende Verkehrsbeobachtung
[z. B. keine seitliche oder rückwärtige Verkehrsbeobachtung z. B. flüchtige seitliche und/oder rückwärtige Verkehrsbeobachtung]

1.1.2.2. Fahrzeugpositionierung

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber nutzt den Einfädelungstreifen unter Berücksichtigung der vorhandenen Verkehrssituation maximal aus. Zum Einfädeln wechselt der Bewerber zügig auf die durchgehende Fahrbahn der Autobahn/autoähnlichen Straße. Dabei hält er ausreichenden Abstand zu anderen Verkehrsteilnehmern.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Bei einem fehlenden oder verkürzten Einfädelungstreifen (häufig im Baustellenbereich) muss der Bewerber ggf. vor dem Einfahren in die durchgehende Fahrbahn an einer geeigneten Stelle oder sofern vorhanden an der vorgeschriebenen Stelle anhalten. Bei einem kombinierten Ein- und Ausfädelungstreifen positioniert der Bewerber sein Fahrzeug in Abhängigkeit zu den ggf. ausfahrenden Fahrzeugen.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Fahrzeugpositionierung [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Unmittelbare sichere Positionierung aufgrund unerwarteten oder verkehrswidrigen Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmer

Leichte Fehler

- Einscheren vor einem einzelnen auf dem Zielfahrtstreifen fahrenden Fahrzeug mit vermeidbarer Behinderung
[Verzögerung des nachfolgenden Verkehrs erforderlich]
- Geringfügige Unterschreitung des Sicherheitsabstands nach vorne zu anderen Fahrzeugen mit zeitnaher Korrektur
[Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug kleiner als die Hälfte und mehr als ein Viertel der Tachoanzeige in Metern mit zeitnaher Korrektur. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn der Sicherheitsabstand innerhalb von 3 Sekunden und mit verkehrsüblicher Verzögerung angepasst wird. Eine Verkürzung des Sicherheitsabstands kann z. B. bei dichtem oder zähflüssigem Verkehr, bei versperrter Sicht durch das vorausfahrende Fahrzeug oder beim Aufschließen zum Zwecke des Überholens zulässig sein. Eine Vergrößerung des Sicherheitsabstands ist z. B. notwendig bei schlechten Sicht-, Wetter- oder Fahrbahnverhältnissen.]
- Vermeidbares Überfahren der Fahrbahnbegrenzungslinie
- Mangelnde Ausnutzung des Einfädelungstreifens
[z. B. Einfädeln bevor die für den Verkehrsfluss auf dem Zielfahrtstreifen erforderliche Geschwindigkeit erreicht ist]

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Erhebliche Unterschreitung des Sicherheitsabstands nach vorne zu anderen Fahrzeugen
[Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug kleiner als ein Viertel der Tachoanzeige in Metern unabhängig von zeitnahe Korrektur. Eine Verkürzung des Sicherheitsabstands kann z. B. bei dichtem oder zähflüssigem Verkehr, versperrter Sicht durch das vorausfahrende Fahrzeug oder beim Aufschließen zum Zwecke des Überholens zulässig sein. Eine Vergrößerung des Sicherheitsabstands ist z. B. bei schlechten Sicht-, Wetter- oder Fahrbahnverhältnissen notwendig.]
- Unterschreitung des Sicherheitsabstands zur Seite zu anderen Fahrzeugen, baulichen Einrichtungen und Hindernissen/Gegenständen
[Der Sicherheitsabstand zur Seite beträgt bei 50km/h 1m. Zunahme um 10cm pro 10km/h. Ausnahmen: an Haltestellen haltende oder wartende Busse (2m), einspurige fahrende Fahrzeuge (1,5 m) und Fußgänger (1,5 m). Kann nur mit einem geringeren Seitenabstand als dem vorgeschriebenen vorbeigefahren werden, muss die Geschwindigkeit entsprechend reduziert werden und besondere Sorgfalt erkennbar sein. Eine deutliche Erhöhung des Sicherheitsabstandes ist z. B. bei schlechten Sicht- oder Fahrbahnverhältnissen, schwankender Fahrweise eines vorausfahrenden Radfahrers oder unsicherer Fahrweise eines vorausfahrenden Fahrzeugs geboten.]
- Geringfügige Unterschreitung des Sicherheitsabstands nach vorne zu anderen Fahrzeugen ohne zeitnahe Korrektur
[Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug kleiner als die Hälfte und mehr als ein Viertel der Tachoanzeige in Metern ohne zeitnahe Korrektur. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn der Sicherheitsabstand innerhalb von 3 Sekunden und mit verkehrsüblicher Verzögerung angepasst wird. Eine Verkürzung des Sicherheitsabstands kann z. B. bei dichtem oder zähflüssigem Verkehr, versperrter Sicht durch das vorausfahrende Fahrzeug oder beim Aufschließen zum Zwecke des Überholens zulässig sein. Eine Vergrößerung des Sicherheitsabstands ist z. B. bei schlechten Sicht-, Wetter- oder Fahrbahnverhältnissen notwendig.]

1.1.2.3. Geschwindigkeitsanpassung

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber beachtet die zulässige Höchstgeschwindigkeit und passt seine Geschwindigkeit der Verkehrssituation auf der durchgehenden Fahrbahn und dem Einfädungsstreifen an.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Bei fehlendem oder verkürztem Einfädungsstreifen (häufig im Arbeitsstellenbereich) verringert der Bewerber die Geschwindigkeit so, dass ein gefahrloses Warten oder Anhalten möglich ist. Bei einem kombinierten Ein- und Ausfädungsstreifen muss der Bewerber seine Geschwindigkeit an das Verhalten der ein- und ausfahrenden Verkehrsteilnehmer anpassen.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Geschwindigkeitsanpassung [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Sichere Bewältigung des Einfädungsvorgangs bei hoher Verkehrsdichte und großen Differenzgeschwindigkeiten
[z. B. sicheres Einfädeln in eine vorhandene Lücke unter Ausnutzung der erforderlichen Beschleunigung und schnelle Anpassung an den Verkehrsfluss im Zielfahrstreifen]
- Sicherer Abbruch des Einfädungsvorgangs aufgrund einer nicht vorhersehbaren Verkehrssituation
[z. B. weil ein anderes Fahrzeug die vorhandene Lücke im Zielfahrstreifen nutzt]

Leichte Fehler

- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Straßen-, Sicht- und Wetterverhältnisse mit zeitnahe Korrektur
[Beträgt, z. B. die Sichtweite durch Nebel, Schneefall oder Regen 50m, darf nicht schneller als 50km/h gefahren werden. Beträgt die Sichtweite weniger als 50m, ist die Geschwindigkeit entsprechend zu reduzieren. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt, nachdem der aaSoP die Überschreitung festgestellt hat.]

- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Verkehrsverhältnisse mit zeitnaher Korrektur [z. B. Einfädungsgeschwindigkeit kleiner als 80km/h bei erlaubten 100km/h auf der Hauptfahrbahn und ausreichend langem Einfädungsstreifen. z. B. andere Verkehrsteilnehmer werden durch übertrieben langsame Fahrweise behindert oder könnten behindert werden. z. B. keine erkennbare Geschwindigkeitserhöhung gegenüber der Annäherungsgeschwindigkeit. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung an den fließenden Verkehr innerhalb von 3 Sekunden erfolgt, nachdem der Einfädungsvorgang abgeschlossen worden ist.]

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit mit zeitnaher Korrektur [i.g.O. mehr als 5km/h und a.g.O. mehr als 10km/h zu viel, führen bei fehlender zeitnaher Korrektur zur Beendigung der Prüfung. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt.]
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Verkehrsverhältnisse ohne zeitnahe Korrektur [z. B. Einfädungsgeschwindigkeit kleiner als 80km/h bei erlaubten 100km/h auf der Hauptfahrbahn und ausreichend langem Einfädungsstreifen. z. B. andere Verkehrsteilnehmer werden durch übertrieben langsame Fahrweise behindert oder könnten behindert werden. z. B. keine erkennbare Geschwindigkeitserhöhung gegenüber der Annäherungsgeschwindigkeit. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung an den fließenden Verkehr innerhalb von 3 Sekunden erfolgt, nachdem der Einfädungsvorgang abgeschlossen worden ist.]
- Bremsen in nicht verkehrsüblicher Weise
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Straßen-, Sicht- und Wetterverhältnisse ohne zeitnahe Korrektur [Beträgt z. B. die Sichtweite durch Nebel, Schneefall oder Regen 50m, darf nicht schneller als 50km/h gefahren werden. Beträgt die Sichtweite weniger als 50m, ist die Geschwindigkeit entsprechend zu reduzieren. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt, nachdem der aaSoP die Überschreitung festgestellt hat.]
- **Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ohne zeitnahe Korrektur** [i.g.O. mehr als 5km/h und a.g.O. mehr als 10km/h zu viel, führen bei fehlender zeitnaher Korrektur zur Beendigung der Prüfung. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt.]

1.1.2.4. Kommunikation

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber betätigt rechtzeitig den Blinker und führt den Einfädungsvorgang durch. Dabei berücksichtigt er Signale (optische oder akustische Warnzeichen, Verhalten) anderer Verkehrsteilnehmer in angemessener Weise.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Bei einem verkürzten oder fehlenden Einfädungsstreifen (häufig im Baustellenbereich) achtet der Bewerber besonders auf Verhalten, Zeichen und/oder Signale anderer Verkehrsteilnehmer auf der durchgehenden Fahrbahn, um sich möglichst ohne Verzögerung in den fließenden Verkehr einzuordnen. Bei einem kombinierten Ein- und Ausfädungsstreifen achtet der Bewerber verstärkt auf Zeichen und das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer und sucht ggf. Blickkontakt.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Kommunikation [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Durch Blickkontakt Lücke schaffen bei hoher Verkehrsdichte auf der durchgehenden Fahrbahn

Leichte Fehler

- Fehlende oder falsche Signal- und Zeichengebung [z. B. keine Ankündigung des Einfädels mittels Blinker z. B. nach rechts blinken und (sonst korrekt) nach links wechseln z. B. Abgabe eines Warnzeichens, obwohl die Situation durch Bremsen hätte verhindert werden können]

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Fehlende Reaktion auf ein herannahendes Fahrzeug mit Blaulicht (und Einsatzhorn)

1.1.2.5. Fahrzeugbedienung/Umweltbewusste Fahrweise

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Zur Geschwindigkeitsanpassung werden die Schaltvorgänge rechtzeitig und flüssig durchgeführt. Dabei setzt der Bewerber das Beschleunigungsvermögen des Fahrzeugs situationsgemäß ein. Der Einfädungsvorgang wird mit feinfühligem flüssigen Lenkbewegungen durchgeführt.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Nach verkehrsbedingtem Anhalten (z. B. bei einer Baustelle, bei verkürztem oder fehlendem Einfädungstreifen) kann es erforderlich sein, dass der Bewerber ungeachtet einer umweltschonenden Fahrweise sein Fahrzeug sehr stark beschleunigen muss.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Fahrzeugbedienung/Umweltbewusste Fahrweise [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Komplexe Fahrzeugbedienung (gleichzeitiges Schalten, Bremsen/Beschleunigen, Lenken) bei einer unerwarteten und/oder komplexen Verkehrssituation

Leichte Fehler

- Fehlendes Beschleunigungsvermögen auf dem Einfädungstreifen wegen falscher Gangwahl [z. B. am Beginn des Einfädens in einen zu großen oder zu kleinen Gang schalten]
- Keine zweckmäßige Lenkradhaltung [z. B. ausreichende Kontrolle über die Lenkung zeitweise fehlend, obwohl dies vermeidbar gewesen wäre]
- Ruckartiges Bremsen
- Fehlerhaftes oder fehlendes Bedienen von Scheibenwischern und Beleuchtungseinrichtungen [z. B. fehlendes Abblenden trotz Gegenverkehr z. B. Fahren mit Fernlicht bei Nebel]
- "Eckige" Lenkbewegungen
- Fehlerhaftes Bedienen von Fahrerassistenzsystemen [z.B. zu niedrig eingestellter Limiter]

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Falsche Gangwahl mit unnötiger extremer Verzögerung [z. B. bei 80 km/h in den zweiten Gang zurückschalten]
- Fehlendes Beschleunigungsvermögen beim Wechsel in den Zielfahrtstreifen aufgrund falscher Gangwahl

1.2. Befahren von Ausfädelungstreifen

1.2.1. Allgemeine Beschreibung

1.2.1.1. Definition

Bei der Teilfahraufgabe 1.2 handelt es sich um Verkehrssituationen, in welchen der Bewerber den Ausfädelungstreifen zum Ausfahren von Autobahnen oder autobahnähnlichen Straßen benutzt, um die durchgehende Fahrbahn zu verlassen.

1.2.1.2. Grundsätzlicher Handlungsalgorithmus

- Prüfen der Ausfahrhinweise für die gewählte Ausfahrt
- Rechtzeitiges Betätigen des Blinkers
- Prüfen, ob Hindernisse ein rechtzeitiges Ausfädeln blockieren bzw. verhindern
- Möglichst frühzeitig auf den Ausfädelungstreifen wechseln
- Positionieren des Fahrzeugs innerhalb des Zielfahrtstreifens
- Verringern der Geschwindigkeit und Anpassen an die Verkehrsumgebung
- Prüfen des Fahrbahnverlaufs (z. B. Kurven), der Verkehrssituation (z. B. Rückstau) und der Verkehrszeichen
- Kontinuierliches Überprüfen der Geschwindigkeit (Gefahr der Fehleinschätzung)
- Prüfen, ob der Blinker ausgeschaltet ist

1.2.1.3. Zu unterscheidende Situationsunterklassen

- Standard-Ausfädelungstreifen
- Kurzer Ausfädelungstreifen (z. B. innerorts oder im Autobahnbaustellenbereich)
- Kombierter Ein- und Ausfädelungstreifen (durchgehender Fahrstreifen)

1.2.2. Was wird vom Bewerber in Bezug auf die unterschiedlichen Beobachtungskategorien erwartet?

1.2.2.1. Verkehrsbeobachtung

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Bereits bei der Annäherung an den Ausfädelungstreifen beobachtet der Bewerber neben dem vorausfahrenden Verkehr auf der durchgehenden Fahrbahn auch den Verkehr auf dem Ausfädelungstreifen und den Fahrbahnverlauf des Ausfädelungstreifens. Zum Ausfädeln beobachtet der Bewerber über die Spiegel den Verkehrsraum. Unmittelbar vor dem Ausfädeln beobachtet der Bewerber den seitlichen Verkehr.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Bei einem kombinierten Ein- und Ausfädelungstreifen beobachtet der Bewerber, ob andere Verkehrsteilnehmer beabsichtigen, von dem Einfädelungstreifen auf die durchgehende Fahrbahn zu wechseln. Bei einem kurzen Ausfädelungstreifen beobachtet der Bewerber verstärkt den Fahrbahnverlauf; insbesondere den Ausfahrtsbereich.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Verkehrsbeobachtung [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Erkennen von überraschenden und/oder gefährlichen Fahrmanövern anderer Verkehrsteilnehmer und sichere Reaktion darauf
[z. B. anderer Verkehrsteilnehmer überholt unzulässig rechts auf dem Seiten- bzw. Ausfädelungstreifen]

Leichte Fehler

- Unzureichende Verkehrsbeobachtung
[z. B. keine seitliche oder rückwärtige Verkehrsbeobachtung z. B. flüchtige seitliche und/oder rückwärtige Verkehrsbeobachtung z. B. reagiert überrascht auf ein überholendes Fahrzeug (die Beobachtung des seitlichen Verkehrs ist bei hoher Differenzgeschwindigkeit zu anderen Fahrzeugen besonders wichtig)]

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- **Nichtbeachten von Verkehrszeichen oder Verkehrseinrichtungen, die Ge- oder Verbote beinhalten**

[z. B. Fahrstreifenbegrenzungslinie, Sperrfläche, vorgeschriebene Fahrtrichtung (auch in Verbindung mit fahrbaren Absperrtafeln)]

- **Fehlende Verkehrsbeobachtung**
- [z. B. keine seitliche und rückwärtige Verkehrsbeobachtung]

1.2.2.2. Fahrzeugpositionierung

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber fährt aus dem rechten Fahrstreifen der durchgehenden Fahrbahn möglichst am Beginn des Ausfädelungstreifens auf diesen auf, positioniert sein Fahrzeug innerhalb des Ausfädelungstreifens und hält ausreichenden Abstand zu anderen Verkehrsteilnehmern.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Bei einem kombinierten Ein- und Ausfädelungstreifen positioniert der Bewerber sein Fahrzeug in Abhängigkeit zu den ggf. einfahrenden Fahrzeugen.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Fahrzeugpositionierung [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Unmittelbare sichere Positionierung aufgrund unerwarteten oder verkehrswidrigen Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmer

Leichte Fehler

- Nichtausnutzen des Ausfädelungstreifens in voller Länge
[z. B. spätes Wechseln auf den Ausfädelungstreifen]
- Geringfügige Unterschreitung des Sicherheitsabstands nach vorne zu anderen Fahrzeugen mit zeitnaher Korrektur
[Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug kleiner als die Hälfte und mehr als ein Viertel der Tachoanzeige in Metern mit zeitnaher Korrektur. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn der Sicherheitsabstand innerhalb von 3 Sekunden und mit verkehrsüblicher Verzögerung angepasst wird. Eine Verkürzung des Sicherheitsabstands kann z. B. zulässig sein, bei dichtem oder zähflüssigem Verkehr, Sicht durch das vorausfahrende Fahrzeug sowie dem Aufschließen zum Zwecke des Überholens. Eine Vergrößerung des Sicherheitsabstands ist z. B. notwendig, bei schlechten Sicht-, Wetter- oder Fahrbahnverhältnissen.]
- Vermeidbares Überfahren der Fahrbahnbegrenzungslinie

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Unterschreitung des Sicherheitsabstands zur Seite zu anderen Fahrzeugen, baulichen Einrichtungen und Hindernissen/Gegenständen
[Der Sicherheitsabstand zur Seite beträgt bei 50km/h 1m. Zunahme um 10cm pro 10km/h. Ausnahmen: an Haltestellen haltende oder wartende Busse (2m), einspurige fahrende Fahrzeuge (1,5 m) und Fußgänger (1,5 m). Kann nur mit einem geringeren Seitenabstand als dem vorgeschriebenen vorbeigefahren werden, muss die Geschwindigkeit entsprechend reduziert werden und besondere Sorgfalt erkennbar sein. Eine deutliche Erhöhung des Sicherheitsabstandes ist z. B. geboten, bei schlechten Sicht- oder Fahrbahnverhältnissen, schwankender Fahrweise eines vorausfahrenden Radfahrers oder unsicherer Fahrweise eines vorausfahrenden Fahrzeugs.]
- Geringfügige Unterschreitung des Sicherheitsabstands nach vorne zu anderen Fahrzeugen ohne zeitnahe Korrektur
[Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug kleiner als die Hälfte und mehr als ein Viertel der Tachoanzeige in Metern ohne zeitnahe Korrektur. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn der Sicherheitsabstand innerhalb von 3 Sekunden und mit verkehrsüblicher Verzögerung angepasst wird. Eine Verkürzung des Sicherheitsabstands kann z. B. bei dichtem oder zähflüssigem Verkehr, versperrter Sicht durch das vorausfahrende Fahrzeug oder beim Aufschließen zum Zwecke des Überholens zulässig sein. Eine Vergrößerung des Sicherheitsabstands ist z. B. bei schlechten Sicht-, Wetter- oder Fahrbahnverhältnissen notwendig.]
- Erhebliche Unterschreitung des Sicherheitsabstands nach vorne zu anderen Fahrzeugen

[Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug kleiner als ein Viertel der Tachoanzeige in Metern unabhängig von zeitnaher Korrektur. Eine Verkürzung des Sicherheitsabstands kann z. B. bei dichtem oder zähflüssigem Verkehr, bei versperrter Sicht durch das vorausfahrende Fahrzeug oder beim Aufschließen zum Zwecke des Überholens zulässig sein. Eine Vergrößerung des Sicherheitsabstands ist z. B. notwendig, bei schlechten Sicht-, Wetter- oder Fahrbahnverhältnissen.]

1.2.2.3. Geschwindigkeitsanpassung

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber beachtet die zulässige Höchstgeschwindigkeit und passt seine Geschwindigkeit der Verkehrssituation auf der durchgehenden Fahrbahn und dem Ausfädelungstreifen an.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Bei kombinierten Ein- und Ausfädelungstreifen muss der Bewerber seine Geschwindigkeit an das Verhalten der ein- und ausfahrenden Verkehrsteilnehmer anpassen. Bei kurzen Ausfädelungstreifen verringert der Bewerber vorsichtig die Geschwindigkeit bereits auf der durchgehenden Fahrbahn und stellt sich damit auf eine erhebliche Geschwindigkeitsverringern auf dem Ausfädelungstreifen ein.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Geschwindigkeitsanpassung [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Unmittelbare sichere Geschwindigkeitsanpassung aufgrund unerwarteten oder verkehrswidrigen Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmer
- Nach einer Fahrt mit höherer Geschwindigkeit passt der Bewerber vor einer sich zuziehenden Kurve ("Hundekurve") die Geschwindigkeit ohne spezielle vorherige Beschilderung und ohne vorausfahrendes Fahrzeug an

Leichte Fehler

- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Straßen-, Sicht- und Wetterverhältnisse mit zeitnaher Korrektur
[Beträgt z. B. die Sichtweite durch Nebel, Schneefall oder Regen 50m, darf nicht schneller als 50km/h gefahren werden. Beträgt die Sichtweite weniger als 50m, ist die Geschwindigkeit entsprechend zu reduzieren. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt, nachdem der aaSoP die Überschreitung festgestellt hat.]
- Vermeidbare Behinderung durch Verzögern auf dem durchgehenden Fahrstreifen
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Verkehrsverhältnisse mit zeitnaher Korrektur
[z. B. andere Verkehrsteilnehmer werden durch übertrieben langsame Fahrweise behindert oder könnten behindert werden. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung an den fließenden Verkehr innerhalb von 3 Sekunden erfolgt, nachdem der Ausfädelungsvorgang abgeschlossen worden ist.]

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Unzulässiges Rechtsüberholen auf dem Ausfädelungstreifen (Ausnahme: Stau, stockender Verkehr auf der durchgehenden Fahrbahn)
- Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit mit zeitnaher Korrektur
[i.g.O. mehr als 5km/h und a.g.O. mehr als 10km/h zu viel, führen bei fehlender zeitnaher Korrektur zur Beendigung der Prüfung. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt.]
- **Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ohne zeitnahe Korrektur**
[i.g.O. mehr als 5km/h und a.g.O. mehr als 10km/h zu viel, führen bei fehlender zeitnaher Korrektur zur Beendigung der Prüfung. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt.]
- Bremsen in nicht verkehrsüblicher Weise
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Straßen-, Sicht- und Wetterverhältnisse ohne zeitnahe Korrektur

[Beträgt, z. B., die Sichtweite durch Nebel, Schneefall oder Regen 50m, darf nicht schneller als 50km/h gefahren werden. Beträgt die Sichtweite weniger als 50m, ist die Geschwindigkeit entsprechend zu reduzieren. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt, nachdem der aaSoP die Überschreitung festgestellt hat.]

- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Verkehrsverhältnisse ohne zeitnahe Korrektur [z. B. andere Verkehrsteilnehmer werden durch übertrieben langsame Fahrweise behindert oder könnten behindert werden. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung an den fließenden Verkehr innerhalb von 3 Sekunden erfolgt, nachdem der Ausfädelungsvorgang abgeschlossen worden ist.]

1.2.2.4. Kommunikation

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber betätigt rechtzeitig den Blinker und führt den Ausfädelungsvorgang durch. Dabei berücksichtigt er Signale (optische oder akustische Warnzeichen, Verhalten) anderer Verkehrsteilnehmer in angemessener Weise.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Bei einem kombinierten Ein- und Ausfädelungstreifen achtet der Bewerber verstärkt auf Verhalten, Zeichen und/oder Signale anderer Verkehrsteilnehmer und sucht ggf. Blickkontakt.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Kommunikation [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Einschalten der Warnblinkanlage beim Herannahen an einen Rückstau auf dem Ausfädelungstreifen

Leichte Fehler

- Fehlende oder falsche Signal- und Zeichengebung
[z. B. keine Ankündigung des Ausfädelns mittels Blinker z. B. nach links blinken und (sonst korrekt) nach rechts wechseln]

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Fehlende Reaktion auf ein herannahendes Fahrzeug mit Blaulicht (und Einsatzhorn)
- Nichtbeachten von Brems- und Warnblinkleuchten anderer Verkehrsteilnehmer bei Rückstau

1.2.2.5. Fahrzeugbedienung/Umweltbewusste Fahrweise

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Zur Geschwindigkeitsverringerung werden die notwendigen Bremsvorgänge rechtzeitig durchgeführt. Die Gangwahl erfolgt entsprechend der gewählten Geschwindigkeit. Der Ausfädelungsvorgang wird mit feinfühlig flüssigen Lenkbewegungen durchgeführt.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Keine Besonderheiten.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Fahrzeugbedienung/Umweltbewusste Fahrweise [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Optimale Ausnutzung der Fahrwiderstände und erforderliche Geschwindigkeitsverringerung ohne Bremsengriff
- Komplexe Fahrzeugbedienung (gleichzeitiges Schalten, Bremsen/Beschleunigen, Lenken) bei einer unerwarteten und/oder komplexen Verkehrssituation

Leichte Fehler

- Keine zweckmäßige Lenkradhaltung
[z. B. ausreichende Kontrolle über die Lenkung zeitweise fehlend, obwohl dies vermeidbare gewesen wäre]
- Ruckartiges Bremsen
- Unnötige extreme Verzögerung wegen "Verschaltens"
[z. B. bei 80 km/h zurückschalten in den zweiten Gang]
- "Eckige" Lenkbewegungen
- Fehlerhaftes oder fehlendes Bedienen von Scheibenwischern und Beleuchtungseinrichtungen
[z. B. fehlendes Abblenden trotz Gegenverkehr z. B. Fahren mit Fernlicht bei Nebel]
- Fehlerhaftes Bedienen von Fahrerassistenzsystemen
- Fahren im falschen Drehzahlbereich (Umweltaspekt)

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

1.3. Durchführen von Fahrstreifenwechseln

1.3.1. Allgemeine Beschreibung

1.3.1.1. Definition

Bei der Teilfahraufgabe 1.3 handelt es sich um Verkehrssituationen, in welchen der Bewerber auf einer Fahrbahn mit mehreren Fahrstreifen in eine Richtung einen Fahrstreifenwechsel durchführt. (Abbiege- und Überholvorgänge sowie das Vorbeifahren an einem Hindernis werden in separaten Fahraufgaben beschrieben.)

1.3.1.2. Grundsätzlicher Handlungsalgorithmus

- Prüfen, ob ein Fahrstreifenwechsel erlaubt und sinnvoll ist
- Prüfen, ob die Verkehrsumgebung einen Fahrstreifenwechsel zulässt (z. B. Verkehrsdichte auf dem Zielfahrstreifen, Signale anderer Verkehrsteilnehmer)
- Anpassen der Geschwindigkeit an die Verkehrsumgebung und die daraus resultierenden Anforderungen
- Einschätzen der Entwicklung der Verkehrssituation
- Beobachten, Anzeigen und Durchführen des Fahrstreifenwechsels
- Fahrzeugpositionierung und Geschwindigkeitsanpassung nach dem Fahrstreifenwechsel
- Prüfen, ob der Blinker ausgeschaltet ist

1.3.1.3. Zu unterscheidende Situationsunterklassen

- Standard-Fahrstreifenwechsel
- Fahrstreifenwechsel in einen Zielfahrstreifen, in den von beiden Seiten gewechselt werden kann

1.3.2. Was wird vom Bewerber in Bezug auf die unterschiedlichen Beobachtungskategorien erwartet?

1.3.2.1. Verkehrsbeobachtung

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Die Verkehrsbeobachtung vor dem Fahrstreifenwechsel erfolgt zunächst durch die Benutzung der Spiegel und ggf. durch die Beobachtung des seitlichen Verkehrs sowie durch die Beobachtung der Abstände.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Beim Fahrstreifenwechsel in einen Zielfahrstreifen, in den von beiden Seiten gewechselt werden kann, ist besonders auf Verkehrsteilnehmer zu achten, die zeitgleich in den Zielfahrstreifen (in die anvisierte "Lücke") wechseln könnten.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Verkehrsbeobachtung [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Erkennen von komplizierten und ggf. unklaren Verkehrszeichen und Fahrbahnmarkierungen (z. B. schlecht erkennbare gelbe Markierungen im Baustellenbereich) und sichere Reaktion darauf
- Erkennen von überraschenden und/oder gefährlichen Fahrmanövern anderer Verkehrsteilnehmer und sichere Reaktion darauf

Leichte Fehler

- Nichtausnutzen einer ausreichend großen "Lücke"
[ist abhängig von Sicht, Fahrbahnverhältnissen und Differenzgeschwindigkeit; z. B. bei normalen Sicht- und Fahrbahnverhältnissen und einer Geschwindigkeit von 50 km/h ohne Differenzgeschwindigkeit eine Lücke von 35m]

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- **Missachtung der Vorrangregelung**
[z. B. starkes Bremsen des nachfolgenden Fahrzeugs erforderlich, um sich nicht gefährlich nahe zu kommen]
- **Fehlende Verkehrsbeobachtung**
[z. B. keine seitliche und rückwärtige Verkehrsbeobachtung]
- **Nichtbeachten von Verkehrszeichen, Markierungen oder Einrichtungen**

[z. B. Überfahren der Fahrstreifenbegrenzungslinie, Überfahren einer Sperrfläche, rechts vorbei, Fahrbare Absperrtafel, Fahrbare Absperrtafel mit Blinkpfeil]

- Unzureichende Verkehrsbeobachtung

[z. B. keine seitliche oder rückwärtige Verkehrsbeobachtung z. B. flüchtige seitliche und/oder rückwärtige Verkehrsbeobachtung]

1.3.2.2. Fahrzeugpositionierung

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber hält ausreichend Abstand zu anderen Verkehrsteilnehmern, baulichen Einrichtungen und Hindernissen. Der Bewerber führt den Fahrstreifenwechsel flüssig und zügig durch, und er nimmt eine Position mittig im Zielfahrstreifen ein.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Keine Besonderheiten.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Fahrzeugpositionierung [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Unmittelbare sichere Positionierung aufgrund unerwarteten oder verkehrswidrigen Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmer

Leichte Fehler

- Mangelnde Ausnutzung des zur Verfügung stehenden Verkehrsraums
[z. B. unnötiges Anhalten vor Hindernissen im eigenen Fahrstreifen]
- Geringfügige Unterschreitung des Sicherheitsabstands nach vorne zu anderen Fahrzeugen mit zeitnahe Korrektur
[Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug kleiner als die Hälfte und mehr als ein Viertel der Tachoanzeige in Metern mit zeitnahe Korrektur. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn der Sicherheitsabstand innerhalb von 3 Sekunden und mit verkehrsüblicher Verzögerung angepasst wird. Eine Verkürzung des Sicherheitsabstands kann z. B. bei dichtem oder zähflüssigem Verkehr, bei versperrter Sicht durch das vorausfahrende Fahrzeug oder beim Aufschließen zum Zwecke des Überholens zulässig sein. Eine Vergrößerung des Sicherheitsabstands ist z. B. bei schlechten Sicht-, Wetter- oder Fahrbahnverhältnissen notwendig.]
- Vermeidbares Überfahren der Fahrbahnbegrenzungslinie

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Unterschreitung des Sicherheitsabstands zur Seite zu anderen Fahrzeugen, baulichen Einrichtungen und Hindernissen/Gegenständen
[Der Sicherheitsabstand zur Seite beträgt bei 50km/h 1m. Zunahme um 10cm pro 10km/h. Ausnahmen: an Haltestellen haltende oder wartende Busse (2m), einspurige fahrende Fahrzeuge (1,5 m) und Fußgänger (1,5 m). Kann nur mit einem geringeren Seitenabstand als dem vorgeschriebenen vorbeigefahren werden, muss die Geschwindigkeit entsprechend reduziert werden und besondere Sorgfalt erkennbar sein. Eine deutliche Erhöhung des Sicherheitsabstandes ist z. B. bei schlechten Sicht- oder Fahrbahnverhältnissen, schwankender Fahrweise eines vorausfahrenden Radfahrers oder bei unsicherer Fahrweise eines vorausfahrenden Fahrzeugs geboten.]
- Geringfügige Unterschreitung des Sicherheitsabstands nach vorne zu anderen Fahrzeugen ohne zeitnahe Korrektur
[Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug kleiner als die Hälfte und mehr als ein Viertel der Tachoanzeige in Metern ohne zeitnahe Korrektur. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn der Sicherheitsabstand innerhalb von 3 Sekunden und mit verkehrsüblicher Verzögerung angepasst wird. Eine Verkürzung des Sicherheitsabstands kann z. B. bei dichtem oder zähflüssigem Verkehr, bei versperrter Sicht durch das vorausfahrende Fahrzeug oder beim Aufschließen zum Zwecke des Überholens zulässig sein. Eine Vergrößerung des Sicherheitsabstands ist z. B. notwendig, bei schlechten Sicht-, Wetter- oder Fahrbahnverhältnissen.]
- Erhebliche Unterschreitung des Sicherheitsabstands nach vorne zu anderen Fahrzeugen

[Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug kleiner als ein Viertel der Tachoanzeige in Metern unabhängig von zeitnaher Korrektur. Eine Verkürzung des Sicherheitsabstands kann z. B. bei dichtem oder zähflüssigem Verkehr, bei versperrter Sicht durch das vorausfahrende Fahrzeug oder beim Aufschließen zum Zwecke des Überholens zulässig sein. Eine Vergrößerung des Sicherheitsabstands ist z. B. bei schlechten Sicht-, Wetter- oder Fahrbahnverhältnissen notwendig.]

1.3.2.3. Geschwindigkeitsanpassung

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber passt die Geschwindigkeit seines Fahrzeugs an den Verkehrsfluss an.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Keine Besonderheiten.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Geschwindigkeitsanpassung [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Unmittelbare sichere Geschwindigkeitsanpassung aufgrund unerwarteten oder verkehrswidrigen Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmer
- Bewältigung eines Fahrstreifenwechsels bei hoher Differenzgeschwindigkeit und hoher Verkehrsdichte

Leichte Fehler

- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Verkehrsverhältnisse mit zeitnaher Korrektur
[z. B. andere Verkehrsteilnehmer werden durch übertrieben langsame Fahrweise behindert oder könnten behindert werden. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung an den fließenden Verkehr innerhalb von 3 Sekunden erfolgt, nachdem der Fahrstreifenwechsel abgeschlossen worden ist.]
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Straßen-, Sicht- und Wetterverhältnisse mit zeitnaher Korrektur
[Beträgt z. B. die Sichtweite durch Nebel, Schneefall oder Regen 50m, darf nicht schneller als 50km/h gefahren werden. Beträgt die Sichtweite weniger als 50m, ist die Geschwindigkeit entsprechend zu reduzieren. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt, nachdem der aaSoP die Überschreitung festgestellt hat.]

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Verkehrsverhältnisse ohne zeitnahe Korrektur
[z. B. andere Verkehrsteilnehmer werden durch übertrieben langsame Fahrweise behindert oder könnten behindert werden. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung an den fließenden Verkehr innerhalb von 3 Sekunden erfolgt, nachdem der Fahrstreifenwechsel abgeschlossen worden ist.]
- **Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ohne zeitnahe Korrektur**
[i.g.O. mehr als 5km/h und a.g.O. mehr als 10km/h zu viel, führen bei fehlender zeitnaher Korrektur zur Beendigung der Prüfung. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt.]
- Bremsen in nicht verkehrsüblicher Weise
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Straßen-, Sicht- und Wetterverhältnisse ohne zeitnahe Korrektur
[Beträgt z. B. die Sichtweite durch Nebel, Schneefall oder Regen 50m, darf nicht schneller als 50km/h gefahren werden. Beträgt die Sichtweite weniger als 50m, ist die Geschwindigkeit entsprechend zu reduzieren. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt, nachdem der aaSoP die Überschreitung festgestellt hat.]
- Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit mit zeitnaher Korrektur
[i.g.O. mehr als 5km/h und a.g.O. mehr als 10km/h zu viel, führen bei fehlender zeitnaher Korrektur zur Beendigung der Prüfung. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt.]

1.3.2.4. Kommunikation

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber betätigt rechtzeitig den Blinker entsprechend der vorgesehenen Fahrtrichtung und führt den Fahrstreifenwechsel durch. Dabei berücksichtigt er Signale (optische oder akustische Warnzeichen, Verhalten) anderer Verkehrsteilnehmer in angemessener Weise.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Keine Besonderheiten.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Kommunikation [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Signalisieren des Verzichts auf den eigenen Fahrstreifenwechsel (z. B. durch Handzeichen) zur Auflösung einer komplexen Verkehrssituation

Leichte Fehler

- Nichtbeachten von sinnvollen Signalen und Zeichen anderer Verkehrsteilnehmer
[z. B. Nichtbeachten von Fahrtrichtungsanzeigen anderer Verkehrsteilnehmer]
- Fehlende oder falsche Signal- und Zeichengebung
[z. B. zu späte oder zu lange Betätigung des Blinkers z. B. nach rechts blinken und (sonst korrekt) nach links wechseln z. B. Abgabe eines Warnzeichens, obwohl die Situation durch Bremsen hätte verhindert werden können]

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Fehlende Reaktion auf ein herannahendes Fahrzeug mit Blaulicht (und Einsatzhorn)

1.3.2.5. Fahrzeugbedienung/Umweltbewusste Fahrweise

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Bei notwendigen Geschwindigkeitsanpassungen werden die Brems- und Schaltvorgänge rechtzeitig und flüssig ausgeführt. Der Bewerber führt den Fahrstreifenwechsel mit feinfühligem flüssigen Lenkbewegungen durch. Der Bewerber wählt grundsätzlich den Gang, der ihm ein angemessenes Beschleunigungsverhalten ermöglicht.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Keine Besonderheiten.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Fahrzeugbedienung/Umweltbewusste Fahrweise [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Komplexe Fahrzeugbedienung (gleichzeitiges Schalten, Bremsen/Beschleunigen, Lenken) bei einer un erwarteten und/oder komplexen Verkehrssituation

Leichte Fehler

- Fehlerhaftes oder fehlendes Bedienen von Scheibenwischern und Beleuchtungseinrichtungen
[z. B. fehlendes Abblenden trotz Gegenverkehr z. B. Fahren mit Fernlicht bei Nebel]
- Keine zweckmäßige Lenkradhaltung
[z. B. ausreichende Kontrolle über die Lenkung zeitweise fehlend, obwohl dies vermeidbare gewesen wäre]
- Ruckartiges Bremsen
- Fehlerhaftes Bedienen von Fahrerassistenzsystemen
- Fehlendes Beschleunigungsvermögen aufgrund falscher Gangwahl
[z. B. am Beginn des Fahrstreifenwechsels in einen zu großen oder zu kleinen Gang schalten]
- "Eckige" Lenkbewegungen

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Falsche Gangwahl mit unnötiger extremer Verzögerung
[z. B. bei 80 km/h zurückschalten in den zweiten Gang]

2. Kurve

2.1. Kurve

2.1.1. Allgemeine Beschreibung

2.1.1.1. Definition

Bei der Fahraufgabe 2 handelt es sich um Verkehrssituationen, in denen sich der Bewerber einer Kurve* annähert und diese durchfährt. [*Unter dem Begriff "Kurve" wird eine natürliche Verkehrsführung verstanden. Die Themen "Kreuzungen und Einmündungen" sowie "Abbiegevorgänge" werden gesondert in der FA 4 ("Kreuzungen und Einmündungen") beschrieben.]

2.1.1.2. Grundsätzlicher Handlungsalgorithmus

- Erkennen von Merkmalen und Hinweisen, die eine Kurve und deren Verlauf ankündigen
- Anpassen der Geschwindigkeit
- Beurteilen, ob der Fahrbahnverlauf, die Fahrbahnbeschaffenheit und die Verkehrsumgebung ein Durchfahren der Kurve in der gewählten Geschwindigkeit zulassen
- Ggf. erneute Anpassung der Geschwindigkeit an die Aufgabenanforderungen
- Positionieren des Fahrzeugs im Fahrstreifen
- Durchfahren der Kurve
- Fahrzeugpositionierung und Geschwindigkeitsanpassung für den weiteren Straßenverlauf

2.1.1.3. Zu unterscheidende Situationsunterklassen

- Kurven (Standard)
- Serpentina und Kehren

2.1.2. Was wird vom Bewerber in Bezug auf die unterschiedlichen Beobachtungskategorien erwartet?

2.1.2.1. Verkehrsbeobachtung

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber erkennt zunächst durch Hinweise und Merkmale des Straßenverlaufs sowie durch mögliche Verkehrszeichen, dass er sich einer Kurve nähert. Er bewertet den Verlauf, die Beschaffenheit, die Breite und die Neigung der Fahrbahn im Hinblick auf die von ihm zu wählende Geschwindigkeit. Er beobachtet, ob und wie vorausfahrende und entgegenkommende Fahrzeuge die Kurve durchfahren. Er beobachtet den Ausgang der Kurve und den weiteren Fahrbahnverlauf.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Beim Befahren von Serpentina und Kehren beobachtet der Bewerber den weiteren Verlauf der Straße oberhalb bzw. unterhalb von ihm, um auf kritische Begegnungssituationen vorbereitet zu sein und rechtzeitig reagieren zu können. Der Bewerber wählt der Bewerber den Gang bezogen auf die Besonderheiten in Steigungen und Gefälle zweckmäßig aus.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Verkehrsbeobachtung [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Frühzeitiges Erkennen von übermäßiger Straßenbenutzung des entgegenkommenden Fahrzeuges und sichere Reaktion darauf
- Erkennen von komplizierten und ggf. unklaren Verkehrszeichen, Markierungen oder Einrichtungen und der Fahrbahnbeschaffenheit und sichere Reaktion darauf

Leichte Fehler

- Spätes Erkennen der Kurve
[Fahrverhalten lässt darauf schließen, dass die Kurve nicht rechtzeitig erkannt wurde.]

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

2.1.2.2. Fahrzeugpositionierung

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber bleibt beim Heranfahren an eine Kurve in seinem Fahrstreifen. Ein begonnener Überholvorgang muss rechtzeitig vor der Kurve beendet sein. Der Bewerber positioniert das Fahrzeug unter Berücksichtigung der Bestimmungen der Fahrbahnbenutzung so, dass er ausreichend Abstand zum rechten Fahrbahnrand und zum Gegenverkehr hat. Dabei hält er ausreichend Abstand zu vorausfahrenden Fahrzeugen.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Beim Befahren von Serpentinaugen und Kurven hat sich der Bewerber darauf einzustellen, dass der Gegenverkehr u.U. den eigenen Fahrraum mit beanspruchen muss; ggf. ist ein rechtszeitiges Anhalten erforderlich. Ggf. sind geeignete Ausweichstellen zu nutzen. Muss der Bewerber selbst den Fahrstreifen des Gegenverkehrs in Anspruch nehmen, darf er dies nur ohne Gefährdung des Gegenverkehrs tun.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Fahrzeugpositionierung [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Unmittelbare sichere Positionierung aufgrund unerwarteten oder verkehrswidrigen Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmer

Leichte Fehler

- Unsicherheiten beim Halten der Fahrspur
- Vermeidbare Behinderung des Gegenverkehrs
[z. B. Gegenverkehr wird durch Bewerberverhalten zum leichten Verzögern gezwungen]
- Nichteinhalten des Rechtsfahrgebots
- Geringfügige Unterschreitung des Sicherheitsabstands nach vorne zu anderen Fahrzeugen mit zeitnahe Korrektur
[Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug kleiner als die Hälfte und mehr als ein Viertel der Tachoanzeige in Metern mit zeitnahe Korrektur. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn der Sicherheitsabstand innerhalb von 3 Sekunden und mit verkehrsüblicher Verzögerung angepasst wird. Eine Verkürzung des Sicherheitsabstands kann z. B. bei dichtem oder zähflüssigem Verkehr, bei versperrter Sicht durch das vorausfahrende Fahrzeug oder beim Aufschließen zum Zwecke des Überholens zulässig sein. Eine Vergrößerung des Sicherheitsabstands ist z. B. bei schlechten Sicht-, Wetter- oder Fahrbahnverhältnissen notwendig.]

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Erhebliche Unterschreitung des Sicherheitsabstands nach vorne zu anderen Fahrzeugen
[Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug kleiner als ein Viertel der Tachoanzeige in Metern unabhängig von zeitnahe Korrektur. Eine Verkürzung des Sicherheitsabstands kann z. B. bei dichtem oder zähflüssigem Verkehr, versperrter Sicht durch das vorausfahrende Fahrzeug oder beim Aufschließen zum Zwecke des Überholens zulässig sein. Eine Vergrößerung des Sicherheitsabstands ist z. B. bei schlechten Sicht-, Wetter- oder Fahrbahnverhältnissen notwendig]
- Unterschreitung des Sicherheitsabstands zur Seite zu anderen Fahrzeugen, baulichen Einrichtungen und Hindernissen/Gegenständen
[Der Sicherheitsabstand zur Seite beträgt bei 50km/h 1m. Zunahme um 10cm pro 10km/h. Ausnahmen: an Haltestellen haltende oder wartende Busse (2m), einspurige fahrende Fahrzeuge (1,5 m) und Fußgänger (1,5 m). Kann nur mit einem geringeren Seitenabstand als dem vorgeschriebenen vorbeigefahren werden, muss die Geschwindigkeit entsprechend reduziert werden und besondere Sorgfalt erkennbar sein. Eine deutliche Erhöhung des Sicherheitsabstandes ist z. B. bei schlechten Sicht- oder Fahrbahnverhältnissen, schwankender Fahrweise eines vorausfahrenden Radfahrers oder unsicherer Fahrweise eines vorausfahrenden Fahrzeugs geboten.]
- Geringfügige Unterschreitung des Sicherheitsabstands nach vorne zu anderen Fahrzeugen ohne zeitnahe Korrektur
[Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug kleiner als die Hälfte und mehr als ein Viertel der Tachoanzeige in Metern ohne zeitnahe Korrektur. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn der Sicherheitsabstand

innerhalb von 3 Sekunden und mit verkehrsüblicher Verzögerung angepasst wird. Eine Verkürzung des Sicherheitsabstands kann z. B. bei dichtem oder zähflüssigem Verkehr, bei versperrter Sicht durch das vorausfahrende Fahrzeug oder beim Aufschließen zum Zwecke des Überholens zulässig sein. Eine Vergrößerung des Sicherheitsabstands ist z. B. bei schlechten Sicht-, Wetter- oder Fahrbahnverhältnissen notwendig.]

2.1.2.3. Geschwindigkeitsanpassung

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber passt seine Geschwindigkeit dem Kurvenverlauf an.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Keine Besonderheiten.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Geschwindigkeitsanpassung [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Unmittelbare sichere Geschwindigkeitsanpassung aufgrund unerwarteten oder verkehrswidrigen Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmer

Leichte Fehler

- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Straßen-, Sicht- und Wetterverhältnisse mit zeitnahe Korrektur
[Beträgt z. B. die Sichtweite durch Nebel, Schneefall oder Regen 50m, darf nicht schneller als 50km/h gefahren werden. Beträgt die Sichtweite weniger als 50m, ist die Geschwindigkeit entsprechend zu reduzieren. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt, nachdem der aaSoP die Überschreitung festgestellt hat.]
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Verkehrsverhältnisse mit zeitnahe Korrektur
[z. B. andere Verkehrsteilnehmer werden durch übertrieben langsame Fahrweise behindert oder könnten behindert werden. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung an den fließenden Verkehr innerhalb von 3 Sekunden erfolgt, nachdem der aaSoP das Erfordernis einer Geschwindigkeitsanpassung festgestellt hat.]

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit mit zeitnahe Korrektur
[i.g.O. mehr als 5km/h und a.g.O. mehr als 10km/h zu viel, führen bei fehlender zeitnahe Korrektur zur Beendigung der Prüfung. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt.]
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Straßen-, Sicht- und Wetterverhältnisse ohne zeitnahe Korrektur
[Beträgt z. B. die Sichtweite durch Nebel, Schneefall oder Regen 50m, darf nicht schneller als 50km/h gefahren werden. Beträgt die Sichtweite weniger als 50m, ist die Geschwindigkeit entsprechend zu reduzieren. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt, nachdem der aaSoP die Überschreitung festgestellt hat.]
- Bremsen in nicht verkehrsüblicher Weise
- **Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ohne zeitnahe Korrektur**
[i.g.O. mehr als 5km/h und a.g.O. mehr als 10km/h zu viel, führen bei fehlender zeitnahe Korrektur zur Beendigung der Prüfung. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt.]
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Verkehrsverhältnisse ohne zeitnahe Korrektur
[z. B. andere Verkehrsteilnehmer werden durch übertrieben langsame Fahrweise behindert oder könnten behindert werden. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung an den fließenden Verkehr innerhalb von 3 Sekunden erfolgt, nachdem der aaSoP das Erfordernis einer Geschwindigkeitsanpassung festgestellt hat.]

2.1.2.4. Kommunikation

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber achtet auf Signale anderer Verkehrsteilnehmer (z. B. Aufleuchten des Bremslichts am vorausfahrenden Fahrzeug).

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Keine Besonderheiten.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Kommunikation [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

Leichte Fehler

- Fehlende oder falsche Signal- und Zeichengebung
[z. B. fehlendes Blinken beim Befahren einer abknickenden Vorfahrtsstraße]

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Fehlende Reaktion auf ein herannahendes Fahrzeug mit Blaulicht (und Einsatzhorn)
- Nichtbeachten von sinnvollen Signalen und Zeichen anderer Verkehrsteilnehmer
[z. B. in einer unübersichtlichen Kurve wird die Warnung eines entgegenkommenden Fahrzeugs bezüglich eines Hindernisses auf der eigenen Fahrbahn ignoriert]

2.1.2.5. Fahrzeugbedienung/Umweltbewusste Fahrweise

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Bei den notwendigen Geschwindigkeitsanpassungen führt der Bewerber angemessene Brems- und Beschleunigungsvorgänge aus und führt ggf. notwendige Schaltvorgänge flüssig durch. Der Bewerber durchfährt die Kurve mit korrekten, ruhigen und gleichmäßigen dem Kurvenverlauf angepassten Lenkbewegungen.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Beim Befahren von Serpentin und Kehren wählt der Bewerber den Gang bzw. die entsprechende Fahrstufe beim Automatikgetriebe zweckmäßig aus.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Fahrzeugbedienung/Umweltbewusste Fahrweise [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Komplexe Fahrzeugbedienung (gleichzeitiges Schalten, Bremsen/Beschleunigen, Lenken) bei einer un erwarteten und/oder komplexen Verkehrssituation

Leichte Fehler

- Keine zweckmäßige Lenkradhaltung
[z. B. ausreichende Kontrolle über die Lenkung zeitweise fehlend, obwohl dies vermeidbare gewesen wäre]
- Ruckartiges Bremsen
- Fehlerhaftes oder fehlendes Bedienen von Scheibenwischern und Beleuchtungseinrichtungen
[z. B. fehlendes Abblenden trotz Gegenverkehr z. B. Fahren mit Fernlicht bei Nebel]
- Fehlerhaftes Bedienen von Fahrerassistenzsystemen
- Unnötige Verzögerung wegen "Verschaltens"
- "Eckige" Lenkbewegungen
- Fehlendes Beschleunigungsvermögen aufgrund falscher Gangwahl
[z. B. am Beginn der Kurve in einen zu großen oder zu kleinen Gang schalten]

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- **Über- oder Untersteuern**

3. Vorbeifahren, Überholen

3.1. Vorbeifahren an Hindernissen und Engstellen

3.1.1. Allgemeine Beschreibung

3.1.1.1. Definition

Bei der Teilfahraufgabe 3.1 handelt es sich um Verkehrssituationen, in welchen der Bewerber eine Fahrbahnverengung, ein Hindernis auf der Fahrbahn oder ein haltendes Fahrzeug in seinem Fahrstreifen passieren muss.

3.1.1.2. Grundsätzlicher Handlungsalgorithmus

- Prüfen der Vorrangregelung
- Prüfen, ob die Verkehrssituation ein Vorbeifahren zulässt
- Anzeigen der Absicht links vorbeizufahren
- Beobachten und Einschätzen der Entwicklung der Verkehrssituation
- Anpassen der Geschwindigkeit und des Abstands beim Passieren einer Engstelle
- Ausscheren und Vorbeifahren
- Anzeigen des Wiedereinordnens
- Fahrzeugpositionierung und Geschwindigkeitsanpassung nach dem Vorbeifahren
- Prüfen, ob der Blinker ausgeschaltet ist

3.1.1.3. Zu unterscheidende Situationsunterklassen

- Vorrangregelung ohne Verkehrszeichen (Standard)
- Vorrangregelung mit Verkehrszeichen

3.1.2. Was wird vom Bewerber in Bezug auf die unterschiedlichen Beobachtungskategorien erwartet?

3.1.2.1. Verkehrsbeobachtung

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber erkennt in seinem Fahrstreifen eine Engstelle, an der er links vorbeifahren muss, und ob die Fahrbahn des Gegenverkehrs auf gleicher Höhe ebenfalls eingeengt ist. Bei der Annäherung beachtet der Bewerber zunächst die Vorrangregelung. Vor dem Ausscheren beobachtet er den rückwärtigen Verkehrsraum. Unmittelbar vor dem Beginn des Vorbeifahrens beobachtet der Bewerber den rückwärtigen und seitlichen Verkehr. Zum Wiedereinordnen prüft der Bewerber durch die Benutzung der Spiegel, ob sich das Hindernis in ausreichender Entfernung befindet. Unmittelbar vor dem Wiedereinordnen beobachtet der Bewerber den rückwärtigen und seitlichen Verkehr.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Regeln Verkehrszeichen den Vorrang an Engstellen, erkennt der Bewerber zuerst die Regelung und beobachtet entgegenkommende Fahrzeuge.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Verkehrsbeobachtung [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Erkennen einer Verkehrssituation, in der der Bewerber auf seinen Vorrang verzichtet, um so den Verkehrsfluss aufrecht zu erhalten
[z.B. wechselnde Engstellen auf beiden Seiten der Fahrbahn]
- Erkennen von komplizierten und ggf. unklaren Verkehrszeichen, Markierungen oder Einrichtungen und der Fahrbahnbeschaffenheit und sichere Reaktion darauf
- Erkennen von überraschenden und/oder gefährlichen Fahrmanövern anderer Verkehrsteilnehmer und sichere Reaktion darauf

Leichte Fehler

- Unzureichende Verkehrsbeobachtung
[z. B. keine seitliche oder rückwärtige Verkehrsbeobachtung z. B. flüchtige seitliche und/oder rückwärtige Verkehrsbeobachtung]

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Missachtung der Vorrangregelung
- Nichtbeachten von Verkehrszeichen, Markierungen oder Einrichtungen
[z. B. Überfahren der Fahrstreifenbegrenzungslinie, Überfahren einer Sperrfläche, fehlerhaftes Verhalten bei links vorbei, Missachtung des Vorrangs des Gegenverkehrs]
- **Fehlende Verkehrsbeobachtung**
[z. B. keine seitliche und rückwärtige Verkehrsbeobachtung]

3.1.2.2. Fahrzeugpositionierung

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Bei Gegenverkehr und nicht ausreichendem Raum zum Vorbeifahren, wartet der Bewerber in angemessener Entfernung vor der Engstelle bis der Gegenverkehr durchgefahren ist. Auch bei gleichzeitigem Ankommen an einer beidseitigen Engstelle muss der Bewerber ggf. rechts anhalten. Danach schert der Bewerber vor der Engstelle nach links aus. Beim Vorbeifahren hält der Bewerber einen ausreichenden Seitenabstand zur Engstelle und ordnet sich so bald wie möglich wieder auf dem rechten Fahrstreifen ein.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Wird dem Bewerber durch Verkehrszeichen der Vorrang eingeräumt, passiert er die Engstelle vor dem Gegenverkehr. Ist der Bewerber wartepflichtig, muss er dem Gegenverkehr Vorrang gewähren.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Fahrzeugpositionierung [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Unmittelbare sichere Positionierung aufgrund unerwarteten oder verkehrswidrigen Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmer

Leichte Fehler

- Geringfügige Unterschreitung des Sicherheitsabstands nach vorne zu anderen Fahrzeugen mit zeitnaher Korrektur
[Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug kleiner als die Hälfte und mehr als ein Viertel der Tachoanzeige in Metern mit zeitnaher Korrektur. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn der Sicherheitsabstand innerhalb von 3 Sekunden und mit verkehrsüblicher Verzögerung angepasst wird. Eine Verkürzung des Sicherheitsabstands kann z. B. bei dichtem oder zähflüssigem Verkehr, bei versperrter Sicht durch das vorausfahrende Fahrzeug oder beim Aufschließen zum Zwecke des Überholens zulässig sein. Eine Vergrößerung des Sicherheitsabstands ist z. B. bei schlechten Sicht-, Wetter- oder Fahrbahnverhältnissen notwendig.]
- Vermeidbares Überfahren der Fahrstreifenbegrenzungslinie
- Vermeidbare Behinderung des Gegenverkehrs
[z. B. Gegenverkehr wird durch Bewerberverhalten zum leichten Verzögern gezwungen]

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Erhebliche Unterschreitung des Sicherheitsabstands nach vorne zu anderen Fahrzeugen
[Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug kleiner als ein Viertel der Tachoanzeige in Metern unabhängig von zeitnaher Korrektur. Eine Verkürzung des Sicherheitsabstands kann z. B. bei dichtem oder zähflüssigem Verkehr, bei versperrter Sicht durch das vorausfahrende Fahrzeug oder beim Aufschließen zum Zwecke des Überholens zulässig sein. Eine Vergrößerung des Sicherheitsabstands ist z. B. bei schlechten Sicht-, Wetter- oder Fahrbahnverhältnissen notwendig.]
- Unterschreitung des Sicherheitsabstands zur Seite zu anderen Fahrzeugen, baulichen Einrichtungen und Hindernissen/Gegenständen
[Der Sicherheitsabstand zur Seite beträgt bei 50km/h 1m. Zunahme um 10cm pro 10km/h. Ausnahmen: an Haltestellen haltende oder wartende Busse (2m), einspurige fahrende Fahrzeuge (1,5 m) und Fußgänger (1,5 m). Kann nur mit einem geringeren Seitenabstand als dem vorgeschriebenen vorbeigefahren werden, muss die Geschwindigkeit entsprechend reduziert werden und besondere Sorgfalt erkennbar sein. Eine deutliche Erhöhung des Sicherheitsabstandes ist z. B. bei schlechten Sicht- oder Fahrbahnverhältnissen, schwankender Fahrweise eines vorausfahrenden Radfahrers oder unsicherer Fahrweise eines vorausfahrenden Fahrzeugs geboten.]

- Geringfügige Unterschreitung des Sicherheitsabstands nach vorne zu anderen Fahrzeugen ohne zeitnahe Korrektur
[Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug kleiner als die Hälfte und mehr als ein Viertel der Tachoanzeige in Metern ohne zeitnahe Korrektur. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn der Sicherheitsabstand innerhalb von 3 Sekunden und mit verkehrsüblicher Verzögerung angepasst wird. Eine Verkürzung des Sicherheitsabstands kann z. B. bei dichtem oder zähflüssigem Verkehr, bei versperrter Sicht durch das vorausfahrende Fahrzeug oder beim Aufschließen zum Zwecke des Überholens zulässig sein. Eine Vergrößerung des Sicherheitsabstands ist z. B. bei schlechten Sicht-, Wetter- oder Fahrbahnverhältnissen notwendig.]

3.1.2.3. Geschwindigkeitsanpassung

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Sofern notwendig, verringert der Bewerber die Geschwindigkeit rechtzeitig vor der Engstelle und hält ggf. an. Während des Vorbeifahrens und des Wiedereinordnens wählt der Bewerber seine Geschwindigkeit so, dass dies gefahrlos möglich ist.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Hat der Bewerber an einer Engstelle durch Verkehrszeichen Vorrang, so fährt er mit angemessener Geschwindigkeit an der Engstelle vorbei.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Geschwindigkeitsanpassung [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Unmittelbare sichere Geschwindigkeitsanpassung aufgrund unerwarteten oder verkehrswidrigen Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmer

Leichte Fehler

- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Straßen-, Sicht- und Wetterverhältnisse mit zeitnaher Korrektur
[Beträgt z. B. die Sichtweite durch Nebel, Schneefall oder Regen 50m, darf nicht schneller als 50km/h gefahren werden. Beträgt die Sichtweite weniger als 50m, ist die Geschwindigkeit entsprechend zu reduzieren. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt, nachdem der aaSoP die Überschreitung festgestellt hat.]
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Verkehrsverhältnisse mit zeitnaher Korrektur
[z. B. andere Verkehrsteilnehmer werden durch übertrieben langsame Fahrweise behindert oder könnten behindert werden. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung an den fließenden Verkehr innerhalb von 3 Sekunden erfolgt, nachdem der aaSoP das Erfordernis einer Geschwindigkeitsanpassung festgestellt hat.]

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit mit zeitnaher Korrektur
[i.g.O. mehr als 5km/h und a.g.O. mehr als 10km/h zu viel, führen bei fehlender zeitnaher Korrektur zur Beendigung der Prüfung. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt.]
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Straßen-, Sicht- und Wetterverhältnisse ohne zeitnahe Korrektur
[Beträgt z. B. die Sichtweite durch Nebel, Schneefall oder Regen 50m, darf nicht schneller als 50km/h gefahren werden. Beträgt die Sichtweite weniger als 50m, ist die Geschwindigkeit entsprechend zu reduzieren. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt, nachdem der aaSoP die Überschreitung festgestellt hat.]
- Bremsen in nicht verkehrsüblicher Weise

- **Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ohne zeitnahe Korrektur**
[i.g.O. mehr als 5km/h und a.g.O. mehr als 10km/h zu viel führen bei fehlender zeitnahe Korrektur zur Beendigung der Prüfung. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt.]
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Verkehrsverhältnisse ohne zeitnahe Korrektur
[z. B. andere Verkehrsteilnehmer werden durch übertrieben langsame Fahrweise behindert oder könnten behindert werden. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung an den fließenden Verkehr innerhalb von 3 Sekunden erfolgt, nachdem der aaSoP das Erfordernis einer Geschwindigkeitsanpassung festgestellt hat.]

3.1.2.4. Kommunikation

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber achtet auf Signale, Zeichen und Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer in angemessener Weise. Bei gleichzeitigem Ankommen an einer beidseitigen Engstelle darf der Bewerber nur bei eindeutiger Aufforderung durch den Gegenverkehr weiterfahren. Möchte der Bewerber, dass der Gegenverkehr zuerst fährt, müssen seine Signale, Zeichen und sein Verhalten eindeutig sein. Vor dem Ausscheren und beim Wiedereinordnen betätigt der Bewerber den Blinker.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Keine Besonderheiten.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Kommunikation [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Kommunikative korrekte Reaktion auf eine unerwartete und/oder komplexe Verkehrssituation

Leichte Fehler

- Fehlende oder falsche Signal- und Zeichengebung
[z. B. zu späte oder zu lange Betätigung des Blinkers z. B. nach rechts blinken und (sonst korrekt) nach links wechseln]
- Nichtbeachten von sinnvollen Signalen und Zeichen anderer Verkehrsteilnehmer

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Fehlende Reaktion auf ein herannahendes Fahrzeug mit Blaulicht (und Einsatzhorn)

3.1.2.5. Fahrzeugbedienung/Umweltbewusste Fahrweise

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Bei den notwendigen Geschwindigkeitsanpassungen werden die Brems- und Schaltvorgänge rechtzeitig und flüssig ausgeführt. Beim Passieren der Engstelle führt der Bewerber feinfühlig flüssige Lenkbewegungen durch.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Keine Besonderheiten.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Fahrzeugbedienung/Umweltbewusste Fahrweise [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Komplexe Fahrzeugbedienung (gleichzeitiges Schalten, Bremsen/Beschleunigen, Lenken) bei einer unerwarteten und/oder komplexen Verkehrssituation

Leichte Fehler

- Fehlerhaftes oder fehlendes Bedienen von Scheibenwischern und Beleuchtungseinrichtungen
[z. B. fehlendes Abblenden trotz Gegenverkehr z. B. Fahren mit Fernlicht bei Nebel]
- Kein Abschalten des Motors bei längerem Warten
[z. B. voraussichtliches Warten von mehr als ca. 20sek]
- Fahren im falschen Drehzahlbereich (Umweltaspekt)
- Ruckartiges Bremsen
- "Eckige" Lenkbewegungen

- Fehlendes Beschleunigungsvermögen aufgrund falscher Gangwahl
[z. B. am Beginn des Vorbeifahrens in einen zu großen oder zu kleinen Gang schalten]
- Fehlerhaftes Bedienen von Fahrerassistenzsystemen
- Abwürgen des Motors
- Keine zweckmäßige Lenkradhaltung
[z. B. ausreichende Kontrolle über die Lenkung zeitweise fehlend, obwohl dies vermeidbare gewesen wäre]

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

3.2. Überholen von Kraftfahrzeugen

3.2.1. Allgemeine Beschreibung

3.2.1.1. Definition

Bei der Teilfahraufgabe 3.2 handelt es sich um Verkehrssituationen, in welchen sich der Bewerber an mindestens einem vor ihm auf derselben Fahrbahn, im selben Fahrstreifen, in gleicher Richtung fahrenden oder wartenden Fahrzeug vorbeibewegt und hierzu ausscheren und sich ggf. wiedereinordnen muss.

3.2.1.2. Grundsätzlicher Handlungsalgorithmus

- Prüfen, ob ein Überholen erlaubt und sinnvoll ist
- Prüfen, ob die Verkehrsumgebung ein Überholen zulässt
- Anzeigen der Überholabsicht
- Beobachten und Einschätzen der Entwicklung der Verkehrssituation
- Ausscheren
- Anpassen der Geschwindigkeit und des Abstands vor und während des Überholvorgangs
- Prüfen, ob ein Wiedereinordnen möglich ist
- Anzeigen des Wiedereinordnens
- Wiedereinordnen
- Prüfen, ob der Blinker ausgeschaltet ist

3.2.1.3. Zu unterscheidende Situationsunterklassen

- Überholen auf Fahrbahnen für beide Richtungen unter Nutzung des Fahrstreifens des Gegenverkehrs
- Überholen auf Fahrbahnen für eine Richtung (ohne Gegenverkehr)

3.2.2. Was wird vom Bewerber in Bezug auf die unterschiedlichen Beobachtungskategorien erwartet?

3.2.2.1. Verkehrsbeobachtung

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber erkennt, dass die für den gesamten Überholvorgang benötigte Strecke frei von Gegenverkehr ist. Er beobachtet die Verkehrssituation soweit wie möglich vor dem vorausfahrenden Fahrzeug. Er prüft, ob Verkehrszeichen einen Überholvorgang untersagen. Beim Überholen von mehrspurigen Fahrzeugen mit hohem Aufbau und/oder breiter Ladung hat der Bewerber verstärkt darauf zu achten, dass Verkehrsschilder oder entgegenkommende Fahrzeuge verdeckt sein könnten. Zugleich beobachtet der Bewerber den nachfolgenden Verkehr über die Spiegel. Unmittelbar vor dem Beginn des Überholvorgangs beobachtet der Bewerber den rückwärtigen und seitlichen Verkehr. Vor und während des Überholens achtet er auf das Verhalten des zu Überholenden; insbesondere bei einspurigen Fahrzeugen. Zum Wiedereinordnen prüft der Bewerber, ob dies gefahrlos möglich ist. Beim Überholvorgang sind Einflüsse durch Seitenwind zu berücksichtigen.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Beim Überholen auf Fahrbahnen für eine Richtung (ohne Gegenverkehr) muss der Bewerber erkennen, ob er mit ausreichender Differenzgeschwindigkeit und ohne Gefährdung des nachfolgenden Verkehrs den Überholvorgang beginnen und sicher abschließen kann.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Verkehrsbeobachtung [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Erkennen von überraschenden und/oder gefährlichen Fahrmanövern anderer Verkehrsteilnehmer und sichere Reaktion darauf

Leichte Fehler

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Nichtbeachten von Verkehrszeichen, Markierungen oder Einrichtungen
[z. B. Überfahren der Fahrstreifenbegrenzungslinie, Überfahren einer Sperrlinie oder Sperrfläche]
- Unzureichende Verkehrsbeobachtung
[z. B. keine seitliche oder rückwärtige Verkehrsbeobachtung z. B. flüchtige seitliche und/oder rückwärtige Verkehrsbeobachtung]
- **Fehlende Verkehrsbeobachtung**
[z. B. keine seitliche und rückwärtige Verkehrsbeobachtung]

3.2.2.2. Fahrzeugpositionierung

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber nähert sich dem vorausfahrenden Fahrzeug unter Einhaltung eines Mindestsicherheitsabstands. Zum Überholen schert der Bewerber weit genug aus und hält ausreichenden Seitenabstand beim Überholen ein. Er ordnet sich sobald wie möglich wieder vor diesem Fahrzeug ein. Beim Wiedereinordnen positioniert der Bewerber sein Fahrzeug so, dass eine Behinderung ausgeschlossen ist. Beim Überholen von einspurigen Kraftfahrzeugen wählt der Bewerber einen größeren Seitenabstand.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Keine Besonderheiten.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Fahrzeugpositionierung [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Unmittelbare sichere Positionierung aufgrund unerwarteten oder verkehrswidrigen Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmer
[z. B. Abbrechen des Überholvorgangs und sicheres Wiedereinordnen aufgrund unerwarteten oder verkehrswidrigen Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmer]

Leichte Fehler

- Nicht überholen, obwohl es über eine längere Strecke zulässig, sicher und gefahrlos möglich gewesen wäre
[z. B. anhaltendes grundloses Nichtüberholen eines 40 km/h fahrenden Kraftfahrzeugs bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h, obwohl die Verkehrs-, Straßen-, Sicht- und Witterungsbedingungen dies zweifelsfrei gefahrlos ermöglichen]
- Geringfügige Unterschreitung des Sicherheitsabstands nach vorne zu anderen Fahrzeugen mit zeitnaher Korrektur
[Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug kleiner als die Hälfte und mehr als ein Viertel der Tachoanzeige in Metern mit zeitnaher Korrektur. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn der Sicherheitsabstand innerhalb von 3 Sekunden und mit verkehrsüblicher Verzögerung angepasst wird. Eine Verkürzung des Sicherheitsabstands kann z. B. bei dichtem oder zähflüssigem Verkehr, bei versperrter Sicht durch das vorausfahrende Fahrzeug oder beim Aufschließen zum Zwecke des Überholens zulässig sein. Eine Vergrößerung des Sicherheitsabstands ist z. B. bei schlechten Sicht-, Wetter- oder Fahrbahnverhältnissen notwendig.]

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- **Missachtung des Überholverbots**
- Geringfügige Unterschreitung des Sicherheitsabstands nach vorne zu anderen Fahrzeugen ohne zeitnahe Korrektur
[Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug kleiner als die Hälfte und mehr als ein Viertel der Tachoanzeige in Metern ohne zeitnahe Korrektur. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn der Sicherheitsabstand innerhalb von 3 Sekunden und mit verkehrsüblicher Verzögerung angepasst wird. Eine Verkürzung des Sicherheitsabstands kann z. B. bei dichtem oder zähflüssigem Verkehr, bei versperrter Sicht durch das vorausfahrende Fahrzeug oder beim Aufschließen zum Zwecke des Überholens zulässig sein. Eine Vergrößerung des Sicherheitsabstands ist z. B. bei schlechten Sicht-, Wetter- oder Fahrbahnverhältnissen notwendig.]
- Erhebliche Unterschreitung des Sicherheitsabstands nach vorne zu anderen Fahrzeugen

[Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug kleiner als ein Viertel der Tachoanzeige in Metern unabhängig von zeitnaher Korrektur. Eine Verkürzung des Sicherheitsabstands kann z. B. bei dichtem oder zähflüssigem Verkehr, bei versperrter Sicht durch das vorausfahrende Fahrzeug oder beim Aufschließen zum Zwecke des Überholens zulässig sein. Eine Vergrößerung des Sicherheitsabstands ist z. B. bei schlechten Sicht-, Wetter- oder Fahrbahnverhältnissen notwendig.]

- **Überholen trotz unklarer Verkehrslage**

- Unterschreitung des Sicherheitsabstands zur Seite zu anderen Fahrzeugen, baulichen Einrichtungen und Hindernissen/Gegenständen

[Der Sicherheitsabstand zur Seite beträgt bei 50km/h 1m. Zunahme um 10cm pro 10km/h. Ausnahmen: an Haltestellen haltende oder wartende Busse (2m), einspurige fahrende Fahrzeuge (1,5 m) und Fußgänger (1,5 m). Kann nur mit einem geringeren Seitenabstand als dem vorgeschriebenen vorbeigefahren werden, muss die Geschwindigkeit entsprechend reduziert werden und besondere Sorgfalt erkennbar sein. Eine deutliche Erhöhung des Sicherheitsabstandes ist z. B. bei schlechten Sicht- oder Fahrbahnverhältnissen, schwankender Fahrweise eines vorausfahrenden Radfahrers oder unsicherer Fahrweise eines vorausfahrenden Fahrzeugs geboten.]

3.2.2.3. Geschwindigkeitsanpassung

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber erhöht die Geschwindigkeit seines Fahrzeugs gegenüber dem vorausfahrenden Fahrzeug wesentlich.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Keine Besonderheiten.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Geschwindigkeitsanpassung [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Unmittelbare sichere Geschwindigkeitsanpassung aufgrund unerwarteten oder verkehrswidrigen Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmer
[z. B. Abwendung einer nicht vorhersehbaren Gefahrensituation durch eine kurzfristige Verringerung oder Erhöhung der Geschwindigkeit]

Leichte Fehler

- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Verkehrsverhältnisse mit zeitnaher Korrektur
- [z. B. andere Verkehrsteilnehmer werden durch übertrieben langsame Fahrweise behindert oder könnten behindert werden. z. B. durch zu geringe Differenzgeschwindigkeit dauert der Überholvorgang unnötig lang. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung an den fließenden Verkehr innerhalb von 3 Sekunden erfolgt, nachdem der aaSoP das Erfordernis einer Geschwindigkeitsanpassung festgestellt hat.]
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Straßen-, Sicht- und Wetterverhältnisse mit zeitnaher Korrektur
[Beträgt z. B. die Sichtweite durch Nebel, Schneefall oder Regen 50m, darf nicht schneller als 50km/h gefahren werden. Beträgt die Sichtweite weniger als 50m, ist die Geschwindigkeit entsprechend zu reduzieren. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt, nachdem der aaSoP die Überschreitung festgestellt hat.]

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Verkehrsverhältnisse ohne zeitnahe Korrektur
[z. B. andere Verkehrsteilnehmer werden durch übertrieben langsame Fahrweise behindert oder könnten behindert werden. z. B. durch zu geringe Differenzgeschwindigkeit dauert der Überholvorgang unnötig lang. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung an den fließenden Verkehr innerhalb von 3 Sekunden erfolgt, nachdem der aaSoP das Erfordernis einer Geschwindigkeitsanpassung festgestellt hat.]
- Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit mit zeitnaher Korrektur

[i.g.O. mehr als 5km/h und a.g.O. mehr als 10km/h zu viel, führen bei fehlender zeitnahe Korrektur zur Beendigung der Prüfung. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt.]

- Bremsen in nicht verkehrsüblicher Weise
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Straßen-, Sicht- und Wetterverhältnisse ohne zeitnahe Korrektur

[Beträgt z. B. die Sichtweite durch Nebel, Schneefall oder Regen 50m, darf nicht schneller als 50km/h gefahren werden. Beträgt die Sichtweite weniger als 50m, ist die Geschwindigkeit entsprechend zu reduzieren. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt, nachdem der aaSoP die Überschreitung festgestellt hat.]

- **Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ohne zeitnahe Korrektur**

[i.g.O. mehr als 5km/h und a.g.O. mehr als 10km/h zu viel, führen bei fehlender zeitnahe Korrektur zur Beendigung der Prüfung. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt.]

3.2.2.4. Kommunikation

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber achtet auf Signale anderer Verkehrsteilnehmer. Vor dem Ausscheren bzw. Wiedereinordnen betätigt der Bewerber den Blinker. Zur Ankündigung des Überholens können außerhalb geschlossener Ortschaften Warnzeichen gegeben werden bzw. geboten sein.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Keine Besonderheiten.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Kommunikation [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

Leichte Fehler

- Fehlende oder falsche Signal- und Zeichengebung
[z. B. Überholen ohne Betätigung des Blinkers]
- Nichtbeachten von sinnvollen Signalen und Zeichen anderer Verkehrsteilnehmer
[z. B. Nichtbeachten von Fahrtrichtungsanzeigen anderer Verkehrsteilnehmer]

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Fehlende Reaktion auf ein herannahendes Fahrzeug mit Blaulicht (und Einsatzhorn)

3.2.2.5. Fahrzeugbedienung/Umweltbewusste Fahrweise

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Bei den notwendigen Geschwindigkeitsanpassungen werden die Brems- und Schaltvorgänge rechtzeitig und flüssig ausgeführt. Der Bewerber führt das überholbedingte Ein- und Ausscheren mit feinfühligem Lenkbewegungen durch. Zum Beschleunigen wählt der Bewerber einen passenden Gang. Bei Automatikgetrieben ist ggf. der "Kick-Down" zu nutzen.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Keine Besonderheiten.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Fahrzeugbedienung/Umweltbewusste Fahrweise [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Komplexe Fahrzeugbedienung (gleichzeitiges Schalten, Bremsen/Beschleunigen, Lenken) bei einer unerwarteten und/oder komplexen Verkehrssituation

Leichte Fehler

- Keine zweckmäßige Lenkradhaltung
[z. B. ausreichende Kontrolle über die Lenkung zeitweise fehlend, obwohl dies vermeidbar gewesen wäre]
- Ruckartiges Bremsen

- Fehlerhaftes oder fehlendes Bedienen von Scheibenwischern und Beleuchtungseinrichtungen
[z. B. fehlendes Abblenden trotz Gegenverkehr z. B. Fahren mit Fernlicht bei Nebel]
- Fehlerhaftes Bedienen von Fahrerassistenzsystemen
- "Eckige" Lenkbewegungen
- Fehlendes Beschleunigungsvermögen aufgrund falscher Gangwahl
[z. B. am Beginn des Überholvorgangs in einen zu großen oder zu kleinen Gang schalten]

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Falsche Gangwahl mit unnötiger extremer Verzögerung
[z. B. bei 80 km/h zurückschalten in den zweiten Gang]

4. Kreuzung, Einmündung

4.1. Überqueren von Kreuzungen und Einmündungen

4.1.1. Allgemeine Beschreibung

4.1.1.1. Definition

Bei der Teilfahraufgabe 4.1 handelt es sich um Verkehrssituationen, in welchen der Bewerber an baulich unterschiedlichen Kreuzungen oder Einmündungen die Fahrtrichtung beibehält und dabei Fahrspuren anderer Verkehrsteilnehmer kreuzt.

4.1.1.2. Grundsätzlicher Handlungsalgorithmus

- Prüfen, ob man sich einer Kreuzung oder Einmündung nähert
- Prüfen, welche Vorfahrts-/Vorrangregelung gilt
- Einschätzen der baulichen Gestaltung
- Anpassen der Geschwindigkeit an die Vorfahrts-/Vorrangregelung und die Verkehrssituation
- Ggf. Einordnen in den Fahrstreifen, welcher eine ungehinderte Weiterfahrt (auch nach dem Überqueren der Kreuzung) ermöglicht
- Prüfen, ob ein Überqueren zulässig und möglich ist
- Entscheiden, ob vor der Kreuzung zu warten ist
- Überqueren unter Berücksichtigung der geltenden Vorfahrts-/Vorrangregelung
- Geschwindigkeitsanpassung nach dem Überqueren

4.1.1.3. Zu unterscheidende Situationsunterklassen

- Rechts vor Links (Standard)
- Mit vorfahrtsregelnden Zeichen
- Mit Lichtzeichenanlage
- Mit Regelung durch Polizeibeamte

4.1.2. Was wird vom Bewerber in Bezug auf die unterschiedlichen Beobachtungskategorien erwartet?

4.1.2.1. Verkehrsbeobachtung

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber erkennt zunächst, dass er sich einer Kreuzung oder Einmündung nähert und an dieser die "Rechts vor Links"-Regel gilt. Dabei beobachtet der Bewerber den Verkehrsraum vor ihm und prüft auch, ob und wie schnell sich weitere Fahrzeuge aus den einmündenden Straßen der Kreuzung oder Einmündung nähern und ob Personen kreuzungsnah die Fahrbahn betreten möchten oder bereits betreten haben. Außerdem beobachtet er über die Spiegel den rückwärtigen Verkehr. Vor dem Einfahren und beim Überqueren beobachtet der Bewerber den Querverkehr aus beiden Richtungen sowie den Gegenverkehr und evtl. Linksabbieger unter Beachtung aller sich im Kreuzungsbereich befindlichen Personen.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

An Kreuzungen oder Einmündungen mit Lichtzeichen oder Regelungen durch Polizeibeamte erkennt der Bewerber, ob er anhalten muss oder ob seine Fahrtrichtung freigegeben ist. Wird die Vorfahrt durch vorfahrtsregelnden Zeichen geregelt, erkennt der Bewerber, ob ein Anhalten oder Warten geboten ist. Er erkennt, ob eine Weiterfahrt zulässig und möglich ist.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Verkehrsbeobachtung [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Frühzeitiges Erkennen eines den Verkehr regelnden Polizeibeamten trotz intakter Lichtzeichenanlage und sichere Reaktion darauf
- Verzicht auf die eigene Vorfahrt oder den eigenen Vorrang beim Erkennen unangepassten Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmer
- Besonders umsichtiges Verhalten bei überraschendem Ausfall einer Lichtzeichenanlage

Leichte Fehler

- Nichtausnutzen von ausreichenden "Lücken"
- Unzureichende Verkehrsbeobachtung
[z. B. fehlende Beobachtung des rückwärtigen Verkehrs, spätes Erkennen der einmündenden Straßen, flüchtige Beobachtung der einmündenden Straßen]

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- **Grobe Missachtung der Vorfahrt- bzw. Vorrangregelung**
[z. B. Überqueren ohne Bremsbereitschaft und ohne Beobachtung der bevorrechtigten Straße oder Einmündung]
- **Missachtung von Lichtzeichen oder entsprechenden Zeichen eines Polizeibeamten**
[z. B. bei Rotlicht oder anderen Haltegeboten]
- Missachtung eines Verkehrsverbots (Zeichen 250-266) mit Zusatzschild
- **Missachtung eines Verkehrsverbots (Zeichen 250-266) ohne Zusatzschild oder eines anderen Vorschriftzeichens**
- Unzureichende Beachtung der Vorfahrt- bzw. Vorrangregelung

4.1.2.2. Fahrzeugpositionierung

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber hält ausreichend Sicherheitsabstand zu anderen Verkehrsteilnehmern im Kreuzungs-/Einmündungsbereich. Er fährt erst auf den für seine Richtung vorgesehenen Fahrstreifen in den Kreuzungs-/Einmündungsbereich ein, wenn er sich sicher ist, dass er den Bereich möglichst in einem Zug überqueren kann.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Gebieten Lichtzeichenanlagen oder Stop-Zeichen das Anhalten, hält der Bewerber an der Haltlinie an. Ist keine Haltlinie vorhanden oder nicht mehr zu erkennen, hält der Bewerber bei Lichtzeichenanlagen vor dieser bzw. bei Stop-Zeichen an der Sichtlinie. Bei Haltzeichen durch einen Polizeibeamten hält der Bewerber vor der Kreuzung an.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Fahrzeugpositionierung [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Zweckmäßiges und sicheres Positionieren, um freie Bahn für Einsatzfahrzeuge (Blaulicht und Einsatzhorn) bei hoher Verkehrsdichte zu schaffen
- Unmittelbare sichere Positionierung aufgrund unerwarteten oder verkehrswidrigen Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmer

Leichte Fehler

- Geringfügige Unterschreitung des Sicherheitsabstands nach vorne zu anderen Fahrzeugen mit zeitnaher Korrektur
[Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug kleiner als die Hälfte und mehr als ein Viertel der Tachoanzeige in Metern mit zeitnaher Korrektur. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn der Sicherheitsabstand innerhalb von 3 Sekunden und mit verkehrüblicher Verzögerung angepasst wird. Eine Verkürzung des Sicherheitsabstands kann z. B. bei dichtem oder zähflüssigem Verkehr, bei versperfter Sicht durch das vorausfahrende Fahrzeug oder beim Aufschließen zum Zwecke des Überholens zulässig sein. Eine Vergrößerung des Sicherheitsabstands ist z. B. bei schlechten Sicht-, Wetter- oder Fahrbahnverhältnissen notwendig.]
- Geringfügiges Überfahren der Haltlinie ohne Behinderung
[z. B. das Fahrzeug überragt die Haltlinie, die Vorderräder kommen aber noch vor oder auf der Haltlinie zum Stehen]
- Vermeidbare Behinderung
[z. B. bei Rückstau teilweise Beanspruchung des Fußgängerüberwegs]

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Erhebliches Überfahren der Haltlinie
[z. B. die Vorderräder des Fahrzeugs kommen erst nach der Haltlinie zum Stehen]
- Erhebliche Unterschreitung des Sicherheitsabstands nach vorne zu anderen Fahrzeugen
[Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug kleiner als ein Viertel der Tachoanzeige in Metern unabhängig von zeitnahe Korrektur. Eine Verkürzung des Sicherheitsabstands kann z. B. bei dichtem oder zähflüssigem Verkehr, bei versperrter Sicht durch das vorausfahrende Fahrzeug oder beim Aufschließen zum Zwecke des Überholens zulässig sein. Eine Vergrößerung des Sicherheitsabstands ist z. B. bei schlechten Sicht-, Wetter- oder Fahrbahnverhältnissen notwendig.]
- Blockieren des Kreuzungsbereichs
- Unterschreitung des Sicherheitsabstands zur Seite zu anderen Fahrzeugen, baulichen Einrichtungen und Hindernissen/Gegenständen
[Der Sicherheitsabstand zur Seite beträgt bei 50km/h 1m. Zunahme um 10cm pro 10km/h. Ausnahmen: an Haltestellen haltende oder wartende Busse (2m), einspurige fahrende Fahrzeuge (1,5 m) und Fußgänger (1,5 m). Kann nur mit einem geringeren Seitenabstand als dem vorgeschriebenen vorbeigefahren werden, muss die Geschwindigkeit entsprechend reduziert werden und besondere Sorgfalt erkennbar sein. Eine deutliche Erhöhung des Sicherheitsabstandes ist z. B. bei schlechten Sicht- oder Fahrbahnverhältnissen, schwankender Fahrweise eines vorausfahrenden Radfahrers oder unsicherer Fahrweise eines vorausfahrenden Fahrzeugs geboten.]
- Geringfügige Unterschreitung des Sicherheitsabstands nach vorne zu anderen Fahrzeugen ohne zeitnahe Korrektur
[Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug kleiner als die Hälfte und mehr als ein Viertel der Tachoanzeige in Metern ohne zeitnahe Korrektur. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn der Sicherheitsabstand innerhalb von 3 Sekunden und mit verkehrsüblicher Verzögerung angepasst wird. Eine Verkürzung des Sicherheitsabstands kann z. B. bei dichtem oder zähflüssigem Verkehr, bei versperrter Sicht durch das vorausfahrende Fahrzeug oder beim Aufschließen zum Zwecke des Überholens zulässig sein. Eine Vergrößerung des Sicherheitsabstands ist z. B. bei schlechten Sicht-, Wetter- oder Fahrbahnverhältnissen notwendig.]

4.1.2.3. Geschwindigkeitsanpassung

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber lässt durch sein Fahrverhalten und die Wahl seiner Geschwindigkeit erkennen, dass er die Vorfahrt bzw. den Vorrang anderer Verkehrsteilnehmer beachten wird. Er passt die Geschwindigkeit ggf. so an, dass er anhalten kann.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Bei Kreuzungen mit Lichtzeichenanlage oder Regelung durch Polizeibeamte muss der Bewerber seine Geschwindigkeit so wählen, dass er bei Wechsel auf ROT bzw. beim Haltzeichen des Polizeibeamten rechtzeitig vor der Kreuzung anhalten kann.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Geschwindigkeitsanpassung [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Unmittelbare sichere Geschwindigkeitsanpassung aufgrund unerwarteten oder verkehrswidrigen Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmer

Leichte Fehler

- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Straßen-, Sicht- und Wetterverhältnisse mit zeitnahe Korrektur
[Beträgt, z. B., die Sichtweite durch Nebel, Schneefall oder Regen 50m, darf nicht schneller als 50km/h gefahren werden. Beträgt die Sichtweite weniger als 50m, ist die Geschwindigkeit entsprechend zu reduzieren. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt, nachdem der aaSoP die Überschreitung festgestellt hat.]
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Verkehrsverhältnisse mit zeitnahe Korrektur

[z. B. andere Verkehrsteilnehmer werden durch übertrieben langsame Fahrweise behindert oder könnten behindert werden. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung an den fließenden Verkehr innerhalb von 3 Sekunden erfolgt, nachdem der aaSoP das Erfordernis einer Geschwindigkeitsanpassung festgestellt hat.]

- Keine rechtzeitige Bremsbereitschaft bei Annäherung an die Einmündung

[Die Bremsbereitschaft muss zeitlich so hergestellt werden, dass jederzeit ein Anhalten (mit verkehrsüblicher Verzögerung) möglich ist, um z. B. den Vorfahrtberechtigten die Vorfahrt zu gewähren.]

- Übertrieben zögerliches Heranfahen an eine Kreuzung/Einmündung

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit mit zeitnaher Korrektur
[i.g.O. mehr als 5km/h und a.g.O. mehr als 10km/h zu viel, führen bei fehlender zeitnaher Korrektur zur Beendigung der Prüfung. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt.]
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Verkehrsverhältnisse ohne zeitnahe Korrektur
[z. B. andere Verkehrsteilnehmer werden durch übertrieben langsame Fahrweise behindert oder könnten behindert werden. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung an den fließenden Verkehr innerhalb von 3 Sekunden erfolgt, nachdem der aaSoP das Erfordernis einer Geschwindigkeitsanpassung festgestellt hat.]
- Bremsen in nicht verkehrsüblicher Weise
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Straßen-, Sicht- und Wetterverhältnisse ohne zeitnahe Korrektur
[Beträgt z. B. die Sichtweite durch Nebel, Schneefall oder Regen 50m, darf nicht schneller als 50km/h gefahren werden. Beträgt die Sichtweite weniger als 50m, ist die Geschwindigkeit entsprechend zu reduzieren. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt, nachdem der aaSoP die Überschreitung festgestellt hat.]
- **Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ohne zeitnahe Korrektur**
[i.g.O. mehr als 5km/h und a.g.O. mehr als 10km/h zu viel führen bei fehlender zeitnaher Korrektur zur Beendigung der Prüfung. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt.]

4.1.2.4. Kommunikation

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber zeigt durch deutlichen Blickkontakt, dass er andere Verkehrsteilnehmer wahrgenommen hat. In schwierigen und uneindeutigen Verkehrssituationen versucht er, sich mit anderen Verkehrsteilnehmern zu verständigen.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Keine Besonderheiten.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Kommunikation [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Auflösung einer unübersichtlichen Verkehrssituation
[z. B. durch Verzicht auf die eigene Vorfahrt.]

Leichte Fehler

- Nichtbeachten von sinnvollen Signalen und Zeichen anderer Verkehrsteilnehmer
[z. B. fehlende Reaktion auf ein herannahendes Fahrzeug mit Blaulicht (und Einsatzhorn)]
- Fehlende oder falsche Signal- und Zeichengebung
[z. B. Abgabe eines Warnzeichens zum Zwecke des eigenen rücksichtslosen Fahrens]

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Fehlende Reaktion auf ein herannahendes Fahrzeug mit Blaulicht (und Einsatzhorn)

4.1.2.5. Fahrzeugbedienung/Umweltbewusste Fahrweise

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Bei notwendigen Geschwindigkeitsanpassungen werden die Brems- und Schaltvorgänge rechtzeitig und flüssig ausgeführt. Beim Heranfahren an Kreuzungen und Einmündungen, ist der Schwung des Fahrzeugs zu nutzen.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Beim Warten an Kreuzungen mit Lichtzeichenanlagen kann der Bewerber den Motor abschalten.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Fahrzeugbedienung/Umweltbewusste Fahrweise [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Komplexe Fahrzeugbedienung (gleichzeitiges Schalten, Bremsen/Beschleunigen, Lenken) bei einer unerwarteten und/oder komplexen Verkehrssituation
- Abschalten des Motors zu Beginn der ROT-Phase sowie schnelles, sicheres Vorbereiten und Anfahren bei GRÜN

Leichte Fehler

- Ruckartiges Bremsen beim Heranfahren
- Fehlendes Beschleunigungsvermögen aufgrund falscher Gangwahl
[z. B. am Beginn des Überquerens in einen zu großen oder zu kleinen Gang schalten]
- Geringfügiges Zurückrollen des Fahrzeugs um weniger als ca. 50 cm
- Fehlerhaftes Bedienen von Fahrerassistenzsystemen
- Keine zweckmäßige Lenkradhaltung
[z. B. ausreichende Kontrolle über die Lenkung zeitweise fehlend, obwohl dies vermeidbar gewesen wäre]
- Fehlerhaftes oder fehlendes Bedienen von Scheibenwischern und Beleuchtungseinrichtungen
[z. B. fehlendes Abblenden trotz Gegenverkehr z. B. Fahren mit Fernlicht bei Nebel]
- Abwürgen des Motors

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Erhebliches Zurückrollen des Fahrzeugs um mehr als ca. 50 cm

4.2. Rechtsabbiegen an Kreuzungen und Einmündungen

4.2.1. Allgemeine Beschreibung

4.2.1.1. Definition

Bei der Teilfahraufgabe 4.2 handelt es sich um Verkehrssituationen, in welchen der Bewerber an baulich unterschiedlichen Kreuzungen oder Einmündungen nach rechts in eine Straße einbiegt.

4.2.1.2. Grundsätzlicher Handlungsalgorithmus

- Prüfen, ob man sich einer Kreuzung oder Einmündung nähert
- Prüfen, welche Vorfahrts-/Vorrangregelung gilt
- Einschätzen der baulichen Gestaltung
- Prüfen, ob und wie ein Rechtsabbiegen zulässig ist
- Anzeigen des Rechtsabbiegens
- Anpassen der Geschwindigkeit an die Vorfahrts-/Vorrangregelung und die Verkehrssituation
- Ggf. Einordnen in einen abbiegenden Fahrstreifen, um den entsprechenden Zielfahrstreifen zu erreichen
- Prüfen, ob ein Rechtsabbiegen möglich ist
- Entscheiden, ob ggf. bereits vor der Kreuzung zu warten ist
- Rechtsabbiegen unter Berücksichtigung der geltenden Vorfahrts-/Vorrangregelung
- Fahrzeugpositionierung und Geschwindigkeitsanpassung nach dem Rechtsabbiegen
- Prüfen, ob der Blinker ausgeschaltet ist

4.2.1.3. Zu unterscheidende Situationsunterklassen

- Rechts vor Links (Standard)
- Mit vorfahrtsregelnden Zeichen
- Mit Lichtzeichenanlage
- Mit Regelung durch Polizeibeamte

4.2.2. Was wird vom Bewerber in Bezug auf die unterschiedlichen Beobachtungskategorien erwartet?

4.2.2.1. Verkehrsbeobachtung

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber erkennt, dass er sich einer Kreuzung oder Einmündung nähert und an dieser die "Rechts vor Links"-Regel gilt. Dabei beobachtet der Bewerber den Verkehrsraum vor ihm und prüft auch, ob und wie schnell sich weitere Fahrzeuge aus den einmündenden Straßen der Kreuzung oder Einmündung nähern und ob Personen kreuzungsnah die Fahrbahn betreten möchten. Außerdem beobachtet er über die Spiegel den rückwärtigen Verkehr. Vor dem Einordnen in den Fahrstreifen, von dem abgebogen wird, und nochmals unmittelbar vor dem Abbiegen ist der nachfolgende Verkehr zu beobachten. Vor dem Abbiegen beachtet der Bewerber den Vorrang aller rechts von ihm fahrenden Fahrzeuge in gleicher Richtung und Gegenrichtung. Er beachtet besonders die vorrangberechtigten Fußgänger, die entgegenkommend oder in gleicher Richtung die Fahrbahn überqueren, in die er einbiegen will. Er beobachtet ggf. parallel einbiegende Linksabbieger.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

An Kreuzungen oder Einmündungen mit Lichtzeichen oder Regelungen durch Polizeibeamte erkennt der Bewerber, ob er anhalten muss oder ob seine Fahrtrichtung freigegeben ist. Er erkennt, ob ein Schild mit Grünpfeil auf schwarzem Grund (Grünpfeilschild) an der Lichtzeichenanlage vorhanden ist und beobachtet die Verkehrsteilnehmer der freigegebenen Richtungen. Wird die Vorfahrt durch Verkehrszeichen geregelt, erkennt der Bewerber, ob er Vorfahrt hat, warten oder ggf. anhalten muss. Er erkennt, ob eine Weiterfahrt zulässig und möglich ist.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Verkehrsbeobachtung [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Verzicht auf die eigene Vorfahrt beim Erkennen unangepassten Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmer
- Frühzeitiges Erkennen eines den Verkehr regelnden Polizeibeamten trotz intakter Lichtzeichenanlage und sichere Reaktion darauf

- Besonders umsichtiges Verhalten bei überraschendem Ausfall einer Lichtzeichenanlage

Leichte Fehler

- Unzureichende Verkehrsbeobachtung
[z. B. flüchtige Beobachtung der einmündenden Straßen z. B. flüchtige Beobachtung des geradeaus fahrenden Verkehrs und der sich geradeaus bewegenden Fußgänger]
- Nichtausnutzen von ausreichenden "Lücken"

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Missachtung eines Verkehrsverbots (Zeichen 250-266) mit Zusatzschild
- **Grobe Missachtung der Vorfahrt- bzw. Vorrangregelung**
[z. B. beim Rechtsabbiegen in eine vorfahrtberechtigte Straße wird die Vorfahrt des von links Kommenden grob missachtet. z. B. beim Rechtsabbiegen wird der Vorrang der sich in gleicher Richtung bewegend oder entgegenkommender Verkehrsteilnehmer (z. B. Fußgänger, Radfahrer) missachtet.]
- Fehlende Verkehrsbeobachtung
[z. B. fehlende Beobachtung der einmündenden Straßen z. B. fehlende Beobachtung des geradeaus fahrenden Verkehrs und der sich geradeaus bewegenden Fußgänger]
- **Missachtung eines Verkehrsverbots (Zeichen 250-266) ohne Zusatzschild oder eines anderen Vorschriftzeichens**
- Unzureichende Beachtung der Vorfahrt- bzw. Vorrangregelung
- **Missachtung von Lichtzeichen oder entsprechenden Zeichen eines Polizeibeamten**
[z. B. bei Rotlicht oder anderen Haltegeboten]

4.2.2.2. Fahrzeugpositionierung

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber ordnet sich rechtzeitig möglichst weit rechts bzw. in den für seine Richtung vorgesehenen Fahrstreifen ein. Beim Abbiegen hält er so rechtzeitig an, dass alle rechts von ihm fahrenden Fahrzeuge in gleicher Richtung und Gegenrichtung ungehindert weiterfahren können. Beim Abbiegen im engen Bogen achtet er auf den Vorrang der Fußgänger in der Straße, in die er einbiegt; ggf. wartet er. Der Bewerber hält ausreichend Sicherheitsabstand zu anderen Verkehrsteilnehmern sowie Hindernissen und Gegenständen im Kreuzungs-/Einmündungsbereich.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Gebieten Lichtzeichenanlagen oder Stop-Zeichen das Anhalten, hält der Bewerber an der Haltlinie an. Ist keine Haltlinie vorhanden oder nicht mehr zu erkennen, hält der Bewerber bei Lichtzeichenanlagen vor dieser bzw. bei Stop-Zeichen an der Sichtlinie. Bei Haltzeichen durch einen Polizeibeamten hält der Bewerber ebenfalls an der Haltlinie an; ist keine Haltlinie vorhanden oder nicht mehr zu erkennen, hält der Bewerber vor der Kreuzung an. Befindet sich rechts neben dem Lichtzeichen ROT ein Grünpfeilschild, so darf der Bewerber erst nach Anhalten vor der Lichtzeichenanlage seine Weiterfahrt ohne Behinderung und Gefährdung insbesondere der Verkehrsteilnehmer der freigegebenen Richtung fortsetzen.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Fahrzeugpositionierung [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Zweckmäßiges und sicheres Positionieren, um freie Bahn für Einsatzfahrzeuge (Blaulicht und Einsatzhorn) bei hoher Verkehrsdichte zu schaffen
- Unmittelbare sichere Positionierung aufgrund unerwarteten oder verkehrswidrigen Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmer

Leichte Fehler

- Vermeidbare Behinderung
[z. B. teilweise Beanspruchung des Fußgängerüberwegs]
- Geringfügiges Überfahren der Haltlinie ohne Behinderung
[z. B. das Fahrzeug überragt die Haltlinie, die Vorderräder kommen aber noch vor oder auf der Haltlinie zum Stehen]

- Geringfügige Unterschreitung des Sicherheitsabstands nach vorne zu anderen Fahrzeugen mit zeitnaher Korrektur
[Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug kleiner als die Hälfte und mehr als ein Viertel der Tachoanzeige in Metern mit zeitnaher Korrektur. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn der Sicherheitsabstand innerhalb von 3 Sekunden und mit verkehrsüblicher Verzögerung angepasst wird. Eine Verkürzung des Sicherheitsabstands kann z. B. bei dichtem oder zähflüssigem Verkehr, bei versperrter Sicht durch das vorausfahrende Fahrzeug oder beim Aufschließen zum Zwecke des Überholens zulässig sein. Eine Vergrößerung des Sicherheitsabstands ist z. B. bei schlechten Sicht-, Wetter- oder Fahrbahnverhältnissen notwendig.]
- Vermeidbares Überfahren der Fahrstreifenbegrenzungslinie

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Erhebliches Überfahren der Haltlinie
[z. B. die Vorderräder des Fahrzeugs kommen erst nach der Haltlinie zum Stehen]
- Erhebliche Unterschreitung des Sicherheitsabstands nach vorne zu anderen Fahrzeugen
[Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug kleiner als ein Viertel der Tachoanzeige in Metern unabhängig von zeitnaher Korrektur. Eine Verkürzung des Sicherheitsabstands kann z. B. bei dichtem oder zähflüssigem Verkehr, bei versperrter Sicht durch das vorausfahrende Fahrzeug oder beim Aufschließen zum Zwecke des Überholens zulässig sein. Eine Vergrößerung des Sicherheitsabstands ist z. B. bei schlechten Sicht-, Wetter- oder Fahrbahnverhältnissen notwendig.]
- **Abbiegen aus einem richtungsgebundenen Fahrstreifen, der eine andere Richtung vorgibt**
- Unterschreitung des Sicherheitsabstands zur Seite zu anderen Fahrzeugen, baulichen Einrichtungen und Hindernissen/Gegenständen
[Der Sicherheitsabstand zur Seite beträgt bei 50km/h 1m. Zunahme um 10cm pro 10km/h. Ausnahmen: an Haltestellen haltende oder wartende Busse (2m), einspurige fahrende Fahrzeuge (1,5 m) und Fußgänger (1,5 m). Kann nur mit einem geringeren Seitenabstand als dem vorgeschriebenen vorbeigefahren werden, muss die Geschwindigkeit entsprechend reduziert werden und besondere Sorgfalt erkennbar sein. Eine deutliche Erhöhung des Sicherheitsabstandes ist z. B. bei schlechten Sicht- oder Fahrbahnverhältnissen, schwankender Fahrweise eines vorausfahrenden Radfahrers oder unsicherer Fahrweise eines vorausfahrenden Fahrzeugs geboten.]
- Geringfügige Unterschreitung des Sicherheitsabstands nach vorne zu anderen Fahrzeugen ohne zeitnahe Korrektur
[Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug kleiner als die Hälfte und mehr als ein Viertel der Tachoanzeige in Metern ohne zeitnahe Korrektur. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn der Sicherheitsabstand innerhalb von 3 Sekunden und mit verkehrsüblicher Verzögerung angepasst wird. Eine Verkürzung des Sicherheitsabstands kann z. B. bei dichtem oder zähflüssigem Verkehr, bei versperrter Sicht durch das vorausfahrende Fahrzeug oder beim Aufschließen zum Zwecke des Überholens zulässig sein. Eine Vergrößerung des Sicherheitsabstands ist z. B. bei schlechten Sicht-, Wetter- oder Fahrbahnverhältnissen notwendig.]

4.2.2.3. Geschwindigkeitsanpassung

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber passt die Geschwindigkeit bei der Annäherung an die Kreuzung oder Einmündung und an den

Abbiegevorgang so an, dass er ggf. anhalten kann.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Keine Besonderheiten.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Geschwindigkeitsanpassung [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Unmittelbare sichere Geschwindigkeitsanpassung aufgrund unerwarteten oder verkehrswidrigen Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmer

Leichte Fehler

- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Straßen-, Sicht- und Wetterverhältnisse mit zeitnahe Korrektur
[Beträgt z. B. die Sichtweite durch Nebel, Schneefall oder Regen 50m, darf nicht schneller als 50km/h gefahren werden. Beträgt die Sichtweite weniger als 50m, ist die Geschwindigkeit entsprechend zu reduzieren. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt, nachdem der aaSoP die Überschreitung festgestellt hat.]
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Verkehrsverhältnisse mit zeitnahe Korrektur
[z. B. andere Verkehrsteilnehmer werden durch übertrieben langsame Fahrweise behindert oder könnten behindert werden. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung an den fließenden Verkehr innerhalb von 3 Sekunden erfolgt, nachdem der aaSoP das Erfordernis einer Geschwindigkeitsanpassung festgestellt hat.]
- Zu späte Geschwindigkeitsverringerung vor dem Abbiegen
[z. B. die Anpassung der Geschwindigkeit muss zeitlich so hergestellt werden, dass ein Abbiegen im erforderlichen engen Bogen möglich ist.]
- Übertrieben zögerliches Heranfahen an eine Kreuzung/Einmündung

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit mit zeitnahe Korrektur
[i.g.O. mehr als 5km/h und a.g.O. mehr als 10km/h zu viel, führen bei fehlender zeitnahe Korrektur zur Beendigung der Prüfung. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt.]
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Verkehrsverhältnisse ohne zeitnahe Korrektur
[z. B. andere Verkehrsteilnehmer werden durch übertrieben langsame Fahrweise behindert oder könnten behindert werden. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung an den fließenden Verkehr innerhalb von 3 Sekunden erfolgt, nachdem der aaSoP das Erfordernis einer Geschwindigkeitsanpassung festgestellt hat.]
- Bremsen in nicht verkehrsüblicher Weise
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Straßen-, Sicht- und Wetterverhältnisse ohne zeitnahe Korrektur
[Beträgt z. B. die Sichtweite durch Nebel, Schneefall oder Regen 50m, darf nicht schneller als 50km/h gefahren werden. Beträgt die Sichtweite weniger als 50m, ist die Geschwindigkeit entsprechend zu reduzieren. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt, nachdem der aaSoP die Überschreitung festgestellt hat.]
- **Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ohne zeitnahe Korrektur**
[i.g.O. mehr als 5km/h und a.g.O. mehr als 10km/h zu viel, führen bei fehlender zeitnahe Korrektur zur Beendigung der Prüfung. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt.]

4.2.2.4. Kommunikation

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber setzt rechtzeitig den Blinker nach rechts und achtet auf Signale anderer Verkehrsteilnehmer. Der Bewerber zeigt durch deutlichen Blickkontakt, dass er andere Verkehrsteilnehmer wahrgenommen hat. In schwierigen und uneindeutigen Verkehrssituationen versucht er, sich mit anderen Verkehrsteilnehmern zu verständigen.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Keine Besonderheiten.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Kommunikation [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Auflösung einer unübersichtlichen Verkehrssituation
[z. B. durch Verzicht auf die eigene Vorfahrt]

Leichte Fehler

- Nichtbeachten von sinnvollen Signalen und Zeichen anderer Verkehrsteilnehmer
[z. B. der Bewerber bleibt vor dem Rechtsabbiegen stehen, obwohl ein von links kommender Vorfahrtberechtigter deutlich verzögert und durch Blinken anzeigt, dass er rechts abbiegen möchte.]
- Fehlende oder falsche Signal- und Zeichengebung
[z. B. Abgabe eines Warnzeichens zum Zwecke des eigenen rücksichtslosen Fahrens]

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Fehlende Reaktion auf ein herannahendes Fahrzeug mit Blaulicht (und Einsatzhorn)

4.2.2.5. Fahrzeugbedienung/Umweltbewusste Fahrweise

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Bei notwendigen Geschwindigkeitsanpassungen werden die Brems- und Schaltvorgänge rechtzeitig und flüssig ausgeführt. Beim Heranfahen an Kreuzungen und Einmündungen ist der Schwung des Fahrzeugs zu nutzen. Der Bewerber vermeidet beim Abbiegen ruckartige Lenkbewegungen.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Beim Warten an Kreuzungen mit Lichtzeichenanlagen kann der Bewerber den Motor abschalten.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Fahrzeugbedienung/Umweltbewusste Fahrweise [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Komplexe Fahrzeugbedienung (gleichzeitiges Schalten, Bremsen/Beschleunigen, Lenken) bei einer unerwarteten und/oder komplexen Verkehrssituation
- Abschalten des Motors zu Beginn der ROT-Phase sowie schnelles, sicheres Vorbereiten und Anfahren bei GRÜN

Leichte Fehler

- Fehlerhaftes oder fehlendes Bedienen von Scheibenwischern und Beleuchtungseinrichtungen
[z. B. fehlendes Abblenden trotz Gegenverkehr z. B. Fahren mit Fernlicht bei Nebel]
- Ruckartiges Bremsen beim Heranfahen
- "Eckige" Lenkbewegungen
- Geringfügiges Zurückrollen des Fahrzeugs um weniger als ca. 50 cm
- Fehlerhaftes Bedienen von Fahrerassistenzsystemen
- Keine zweckmäßige Lenkradhaltung
[z. B. ausreichende Kontrolle über die Lenkung zeitweise fehlend, obwohl dies vermeidbare gewesen wäre]
- Fehlendes Beschleunigungsvermögen aufgrund falscher Gangwahl
[z. B. am Beginn des Abbiegens in einen zu großen oder zu kleinen Gang schalten]
- Abwürgen des Motors

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Erhebliches Zurückrollen des Fahrzeugs um mehr als ca. 50 cm

4.3. Linksabbiegen an Kreuzungen und Einmündungen

4.3.1. Allgemeine Beschreibung

4.3.1.1. Definition

Bei der Teilfahraufgabe 4.3 handelt es sich um Verkehrssituationen, in welchen der Bewerber an baulich unterschiedlichen Kreuzungen oder Einmündungen nach links in eine Straße einbiegt. [Das "Umkehren auf Kreuzungen" findet sich in der Grundfahraufgabe "Umkehren" (s. Prüfungsrichtlinie, Anlage 3, Ziffer 2.4)]

4.3.1.2. Grundsätzlicher Handlungsalgorithmus

- Prüfen, ob man sich einer Kreuzung oder Einmündung nähert
- Prüfen, welche Vorfahrts-/Vorrangregelung gilt
- Einschätzen der baulichen Gestaltung
- Prüfen, ob und wie ein Linksabbiegen zulässig ist
- Anzeigen des Linksabbiegens
- Anpassen der Geschwindigkeit an die Vorfahrts-/Vorrangregelung und die Verkehrssituation
- Ggf. Einordnen in einen abbiegenden Fahrstreifen, um den entsprechenden Zielfahrstreifen zu erreichen
- Prüfen, ob ein Linksabbiegen möglich ist
- Entscheiden, ob und wo zu warten ist (vor und/oder auf der Kreuzung)
- Linksabbiegen unter Berücksichtigung der geltenden Vorfahrts-/Vorrangregelung
- Fahrzeugpositionierung und Geschwindigkeitsanpassung nach dem Linksabbiegen
- Prüfen, ob der Blinker ausgeschaltet ist

4.3.1.3. Zu unterscheidende Situationsunterklassen

- Rechts vor Links (Standard)
- Mit vorfahrtsregelnden Zeichen
- Mit Lichtzeichenanlage
- Mit Regelung durch Polizeibeamte

4.3.2. Was wird vom Bewerber in Bezug auf die unterschiedlichen Beobachtungskategorien erwartet?

4.3.2.1. Verkehrsbeobachtung

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber erkennt, dass er sich einer Kreuzung oder Einmündung nähert und an dieser die "Rechts vor Links"-Regel gilt. Dabei beobachtet der Bewerber den Verkehrsraum vor ihm und prüft auch, ob und wie schnell sich weitere Fahrzeuge aus den einmündenden Straßen der Kreuzung oder Einmündung nähern und ob Personen kreuzungsnah die Fahrbahn betreten möchten oder betreten haben. Außerdem beobachtet er über die Spiegel den rückwärtigen Verkehr. Er erkennt, ob er gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern wartepflichtig ist. Darüber hinaus muss er den vorrangberechtigten Gegenverkehr, alle links von ihm fahrenden Fahrzeuge in gleicher Richtung und Gegenrichtung sowie die in gleicher Richtung mit ihm abbiegenden Verkehrsteilnehmer beachten. Der Bewerber erkennt seinen Zielfahrstreifen in der neuen Fahrtrichtung. Vor dem Einordnen in den Fahrstreifen, von dem abgebogen wird, und nochmals unmittelbar vor dem Abbiegen ist der nachfolgende Verkehr zu beobachten; der nochmalige (zweite) Blick ist vor dem Abbiegen dann nicht nötig, wenn eine Gefährdung des nachfolgenden Verkehrs ausgeschlossen ist. Der Bewerber beachtet besonders die vorrangberechtigten Fußgänger, die entgegenkommend oder in gleicher Richtung die Fahrbahn überqueren, in die er einbiegen will.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

An Kreuzungen oder Einmündungen mit Lichtzeichen oder Regelungen durch Polizeibeamte erkennt der Bewerber, ob er anhalten muss oder ob seine Fahrtrichtung freigegeben ist. Ggf. beachtet er das Lichtzeichen des Grünen Pfeils links hinter der Kreuzung (diagonaler Räumpfeil). Wird die Vorfahrt durch Verkehrszeichen geregelt, erkennt der Bewerber, ob er warten oder ggf. anhalten muss. Er erkennt, ob eine Weiterfahrt zulässig und möglich ist.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Verkehrsbeobachtung [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Verzicht auf die eigene Vorfahrt beim Erkennen unangepassten Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmer
- Frühzeitiges Erkennen eines den Verkehr regelnden Polizeibeamten trotz intakter Lichtzeichenanlage und sichere Reaktion darauf
- Besonders umsichtiges Verhalten bei überraschendem Ausfall einer Lichtzeichenanlage

Leichte Fehler

- Unzureichende Verkehrsbeobachtung
[z. B. flüchtige Beobachtung der einmündenden Straßen z. B. flüchtige Beobachtung des geradeaus fahrenden Verkehrs und der sich geradeaus bewegenden Fußgänger]
- Nichtausnutzen von ausreichenden "Lücken"

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Missachtung eines Verkehrsverbots (Zeichen 250-266) mit Zusatzschild
- **Grobe Missachtung der Vorfahrt- bzw. Vorrangregelung**
[z. B. beim Rechtsabbiegen in eine vorfahrtberechtigte Straße wird die Vorfahrt des von links Kommenden grob missachtet. z. B. beim Rechtsabbiegen wird der Vorrang der sich in gleicher Richtung bewegend oder entgegengerichteter Verkehrsteilnehmer (z. B. Fußgänger, Radfahrer) missachtet.]
- Fehlende Verkehrsbeobachtung
[z. B. fehlende Beobachtung der einmündenden Straßen z. B. fehlende Beobachtung des geradeaus fahrenden Verkehrs und der sich geradeaus bewegenden Fußgänger]
- **Missachtung eines Verkehrsverbots (Zeichen 250-266) ohne Zusatzschild oder eines anderen Vorschriftzeichens**
- Unzureichende Beachtung der Vorfahrt- bzw. Vorrangregelung
- **Missachtung von Lichtzeichen oder entsprechenden Zeichen eines Polizeibeamten**
[z. B. bei Rotlicht oder anderen Haltegeboten]

4.3.2.2. Fahrzeugpositionierung

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber ordnet sich rechtzeitig bis zur Mitte, auf Fahrbahnen für nur eine Richtung (bspw. in Einbahnstraßen) über die Mitte hinaus bzw. in den für seine Richtung vorgesehenen Fahrstreifen ein. Beim Abbiegen hält er so rechtzeitig an, dass er den Vorrang des Gegenverkehrs beachtet. Alle links von ihm fahrenden Fahrzeuge in gleicher Richtung und Gegenrichtung sowie die in gleicher Richtung mit ihm abbiegenden Verkehrsteilnehmer müssen ungehindert weiterfahren können. Beim Abbiegen achtet er auf den Vorrang der Fußgänger in der Straße, in die er einbiegt; ggf. wartet er rechtzeitig. Der Bewerber hält ausreichend Sicherheitsabstand zu anderen Verkehrsteilnehmern sowie Hindernissen und Gegenständen im Kreuzungs-/Einmündungsbereich. Beim Linksabbiegen positioniert er sich so, dass der Abbiegepunkt geeignet ist, den Zielfahrstreifen gut zu erreichen.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Gebieten Lichtzeichenanlagen oder Stop-Zeichen das Anhalten, hält der Bewerber an der Haltlinie an. Ist keine Haltlinie vorhanden oder nicht mehr zu erkennen, hält der Bewerber bei Lichtzeichenanlagen vor dieser bzw. bei Stop-Zeichen an der Sichtlinie. Bei Haltzeichen durch einen Polizeibeamten hält der Bewerber ebenfalls an der Haltlinie an; ist keine Haltlinie vorhanden oder nicht mehr zu erkennen, hält der Bewerber vor der Kreuzung an. Bei GRÜN bzw. beim Befahren einer vorfahrtberechtigten Straße fährt der Bewerber zunächst bis kurz vor die Kreuzungsmitte oder folgt den Fahrstreifenmarkierungen zum Linksabbiegen. Dort wartet er, wenn er Vorrang gewähren muss. Sind keine vorrangberechtigten Verkehrsteilnehmer vorhanden bzw. der "diagonale Räumpeil" leuchtet GRÜN, räumt er den Kreuzungs-/Einmündungsbereich in Richtung Zielfahrstreifen.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Fahrzeugpositionierung [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Unmittelbare sichere Positionierung aufgrund unerwarteten oder verkehrswidrigen Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmer

- Zweckmäßiges und sicheres Positionieren, um freie Bahn für Einsatzfahrzeuge (Blaulicht und Einsatzhorn) bei hoher Verkehrsdichte zu schaffen

Leichte Fehler

- Vermeidbares Überfahren der Fahrstreifenbegrenzungslinie
- Vermeidbare Behinderung
[z. B. teilweise Beanspruchung des Fußgängerüberwegs]
- Nichtbeachten der Vorschrift des Voreinanderabbiegens
- Geringfügiges Überfahren der Haltlinie ohne Behinderung
[z. B. das Fahrzeug überragt die Haltlinie, die Vorderräder kommen aber noch vor oder auf der Haltlinie zum Stehen]
- Geringfügige Unterschreitung des Sicherheitsabstands nach vorne zu anderen Fahrzeugen mit zeitnahe Korrektur
[Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug kleiner als die Hälfte und mehr als ein Viertel der Tachoanzeige in Metern mit zeitnahe Korrektur. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn der Sicherheitsabstand innerhalb von 3 Sekunden und mit verkehrsüblicher Verzögerung angepasst wird. Eine Verkürzung des Sicherheitsabstands kann z. B. bei dichtem oder zähflüssigem Verkehr, bei versperrter Sicht durch das vorausfahrende Fahrzeug oder beim Aufschließen zum Zwecke des Überholens zulässig sein. Eine Vergrößerung des Sicherheitsabstands ist z. B. bei schlechten Sicht-, Wetter- oder Fahrbahnverhältnissen notwendig.]

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Unterschreitung des Sicherheitsabstands zur Seite zu anderen Fahrzeugen, baulichen Einrichtungen und Hindernissen/Gegenständen
[Der Sicherheitsabstand zur Seite beträgt bei 50km/h 1m. Zunahme um 10cm pro 10km/h. Ausnahmen: an Haltestellen haltende oder wartende Busse (2m), einspurige fahrende Fahrzeuge (1,5 m) und Fußgänger (1,5 m). Kann nur mit einem geringeren Seitenabstand als dem vorgeschriebenen vorbeigefahren werden, muss die Geschwindigkeit entsprechend reduziert werden und besondere Sorgfalt erkennbar sein. Eine deutliche Erhöhung des Sicherheitsabstandes ist z. B. bei schlechten Sicht- oder Fahrbahnverhältnissen, schwankender Fahrweise eines vorausfahrenden Radfahrers oder unsicherer Fahrweise eines vorausfahrenden Fahrzeugs geboten.]
- **Abbiegen aus einem richtungsgebundenen Fahrstreifen, der eine andere Richtung vorgibt**
- Blockieren des Kreuzungsbereichs
- Geringfügige Unterschreitung des Sicherheitsabstands nach vorne zu anderen Fahrzeugen ohne zeitnahe Korrektur
[Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug kleiner als die Hälfte und mehr als ein Viertel der Tachoanzeige in Metern ohne zeitnahe Korrektur. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn der Sicherheitsabstand innerhalb von 3 Sekunden und mit verkehrsüblicher Verzögerung angepasst wird. Eine Verkürzung des Sicherheitsabstands kann z. B. bei dichtem oder zähflüssigem Verkehr, bei versperrter Sicht durch das vorausfahrende Fahrzeug oder beim Aufschließen zum Zwecke des Überholens zulässig sein. Eine Vergrößerung des Sicherheitsabstands ist z. B. bei schlechten Sicht-, Wetter- oder Fahrbahnverhältnissen notwendig.]
- Erhebliches Überfahren der Haltlinie
[z. B. die Vorderräder des Fahrzeugs kommen erst nach der Haltlinie zum Stehen]
- **Einordnen auf Fahrstreifen des Gegenverkehrs**
- Erhebliche Unterschreitung des Sicherheitsabstands nach vorne zu anderen Fahrzeugen
[Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug kleiner als ein Viertel der Tachoanzeige in Metern unabhängig von zeitnahe Korrektur. Eine Verkürzung des Sicherheitsabstands kann z. B. bei dichtem oder zähflüssigem Verkehr, bei versperrter Sicht durch das vorausfahrende Fahrzeug oder beim Aufschließen zum Zwecke des Überholens zulässig sein. Eine Vergrößerung des Sicherheitsabstands ist z. B. bei schlechten Sicht-, Wetter- oder Fahrbahnverhältnissen notwendig.]

4.3.2.3. Geschwindigkeitsanpassung

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber passt die Geschwindigkeit bei der Annäherung an die Kreuzung oder Einmündung und an den Abbiegevorgang so an, dass er ggf. anhalten kann.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Bei einem GRÜN leuchtenden "diagonalen Räumfeil" räumt der Bewerber zügig den Kreuzungs-/Einmündungsbereich.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Geschwindigkeitsanpassung [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Unmittelbare sichere Geschwindigkeitsanpassung aufgrund unerwarteten oder verkehrswidrigen Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmer

Leichte Fehler

- Übertrieben zögerliches Heranfahen an eine Kreuzung/Einmündung
- Zu späte Geschwindigkeitsverringderung vor dem Abbiegen
[z. B. die Anpassung der Geschwindigkeit muss zeitlich so hergestellt werden, dass ein Abbiegen im erforderlichen Bogen möglich ist]
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Verkehrsverhältnisse mit zeitnahe Korrektur
[z. B. andere Verkehrsteilnehmer werden durch übertrieben langsame Fahrweise behindert oder könnten behindert werden. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung an den fließenden Verkehr innerhalb von 3 Sekunden erfolgt, nachdem der aaSoP das Erfordernis einer Geschwindigkeitsanpassung festgestellt hat.]
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Straßen-, Sicht- und Wetterverhältnisse mit zeitnahe Korrektur
[Beträgt z. B. die Sichtweite durch Nebel, Schneefall oder Regen 50m, darf nicht schneller als 50km/h gefahren werden. Beträgt die Sichtweite weniger als 50m, ist die Geschwindigkeit entsprechend zu reduzieren. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt, nachdem der aaSoP die Überschreitung festgestellt hat.]

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit mit zeitnahe Korrektur
[i.g.O. mehr als 5km/h und a.g.O. mehr als 10km/h zu viel, führen bei fehlender zeitnahe Korrektur zur Beendigung der Prüfung. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt.]
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Verkehrsverhältnisse ohne zeitnahe Korrektur
[z. B. andere Verkehrsteilnehmer werden durch übertrieben langsame Fahrweise behindert oder könnten behindert werden. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung an den fließenden Verkehr innerhalb von 3 Sekunden erfolgt, nachdem der aaSoP das Erfordernis einer Geschwindigkeitsanpassung festgestellt hat.]
- Bremsen in nicht verkehrsüblicher Weise
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Straßen-, Sicht- und Wetterverhältnisse ohne zeitnahe Korrektur
[Beträgt z. B. die Sichtweite durch Nebel, Schneefall oder Regen 50m, darf nicht schneller als 50km/h gefahren werden. Beträgt die Sichtweite weniger als 50m, ist die Geschwindigkeit entsprechend zu reduzieren. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt, nachdem der aaSoP die Überschreitung festgestellt hat.]
- **Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ohne zeitnahe Korrektur**
[i.g.O. mehr als 5km/h und a.g.O. mehr als 10km/h zu viel, führen bei fehlender zeitnahe Korrektur zur Beendigung der Prüfung. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt.]

4.3.2.4. Kommunikation

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber setzt rechtzeitig den Blinker nach links und achtet auf Signale anderer Verkehrsteilnehmer. Der Bewerber zeigt durch deutlichen Blickkontakt, dass er andere Verkehrsteilnehmer wahrgenommen hat. In schwierigen und uneindeutigen Verkehrssituationen versucht er, sich mit anderen Verkehrsteilnehmern zu verständigen.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Keine Besonderheiten.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Kommunikation [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Auflösung einer unübersichtlichen Verkehrssituation
[z. B. durch Verzicht auf die eigene Vorfahrt.]

Leichte Fehler

- Fehlende oder falsche Signal- und Zeichengebung
[z. B. Abgabe eines Warnzeichens zum Zwecke des eigenen rücksichtslosen Fahrens]
- Nichtbeachten von sinnvollen Signalen und Zeichen anderer Verkehrsteilnehmer
[z. B. der Bewerber bleibt vor dem Linksabbiegen stehen, obwohl ein von links kommender Vorfahrtberechtigter deutlich verzögert und durch Blinken anzeigt, dass er rechts abbiegen möchte.]

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Fehlende Reaktion auf ein herannahendes Fahrzeug mit Blaulicht (und Einsatzhorn)

4.3.2.5. Fahrzeugbedienung/Umweltbewusste Fahrweise

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Bei notwendigen Geschwindigkeitsanpassungen werden die Brems- und Schaltvorgänge rechtzeitig und flüssig ausgeführt. Beim Heranfahen an Kreuzungen und Einmündungen ist der Schwung des Fahrzeugs zu nutzen. Der Bewerber vermeidet beim Abbiegen ruckartige Lenkbewegungen.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Beim Warten an Kreuzungen mit Lichtzeichenanlagen kann der Bewerber den Motor abschalten.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Fahrzeugbedienung/Umweltbewusste Fahrweise [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Komplexe Fahrzeugbedienung (gleichzeitiges Schalten, Bremsen/Beschleunigen, Lenken) bei einer unerwarteten und/oder komplexen Verkehrssituation
- Abschalten des Motors zu Beginn der ROT-Phase sowie schnelles, sicheres Vorbereiten und Anfahren bei GRÜN

Leichte Fehler

- Fehlerhaftes oder fehlendes Bedienen von Scheibenwischern und Beleuchtungseinrichtungen
[z. B. fehlendes Abblenden trotz Gegenverkehr z. B. Fahren mit Fernlicht bei Nebel]
- Ruckartiges Bremsen beim Heranfahen
- "Eckige" Lenkbewegungen
- Geringfügiges Zurückrollen des Fahrzeugs um weniger als ca. 50 cm
- Fehlerhaftes Bedienen von Fahrerassistenzsystemen
- Keine zweckmäßige Lenkradhaltung
[z. B. ausreichende Kontrolle über die Lenkung zeitweise fehlend, obwohl dies vermeidbar gewesen wäre]
- Fehlendes Beschleunigungsvermögen aufgrund falscher Gangwahl
[z. B. am Beginn des Abbiegens in einen zu großen oder zu kleinen Gang schalten]
- Abwürgen des Motors

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Erhebliches Zurückrollen des Fahrzeugs um mehr als ca. 50 cm

5. Kreisverkehr

5.1. Kreisverkehr

5.1.1. Allgemeine Beschreibung

5.1.1.1. Definition

Bei der Fahraufgabe 5 handelt es sich um Verkehrssituationen, in welchen der Bewerber von einer Straße in eine kreisförmige vorfahrtberechtigte Fahrbahn einfährt, in die noch weitere Straßen einmünden. Er hat die Möglichkeit, aus mehreren Ausfahrtmöglichkeiten auszuwählen.

5.1.1.2. Grundsätzlicher Handlungsalgorithmus

- Prüfen der Vorfahrts-/Vorrangsituation beim Annähern
- Prüfen, ob die Verkehrssituation ein Einfahren ermöglicht
- Anpassen der Geschwindigkeit
- Einfahren in den Kreisverkehr nach rechts
- Befahren der kreisförmigen Fahrbahn
- Anzeigen des Verlassens des Kreisverkehrs
- Prüfen der Vorrangregelung anderer Verkehrsteilnehmer beim Verlassen des Kreisverkehrs
- Prüfen, ob der Blinker ausgeschaltet ist

5.1.1.3. Zu unterscheidende Situationsunterklassen

- Mit einem Fahrstreifen (Standard)
- Mit mehreren Fahrstreifen

5.1.2. Was wird vom Bewerber in Bezug auf die unterschiedlichen Beobachtungskategorien erwartet?

5.1.2.1. Verkehrsbeobachtung

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber erkennt den Fahrbahnverlauf und beobachtet beim Heranfahen an den Kreisverkehr die Verkehrsumgebung sowie den vorausfahenden und den rückwärtigen Verkehr. Der Bewerber prüft, ob vorfahrtregelnde Verkehrszeichen vorhanden sind und ob sich Fußgänger oder Radfahrer nähern. Anschließend beobachtet der Bewerber die Verkehrsteilnehmer im Kreisverkehr. Vor dem Einfahren in den Kreisverkehr beobachtet der Bewerber den rückwärtigen und seitlichen Verkehr. Im Kreisverkehr sucht der Bewerber seine Ausfahrtmöglichkeit und beobachtet das Fahrverhalten der sich im Kreis befindlichen und der aus- bzw. einfahenden Fahrzeuge. Zum Verlassen beobachtet der Bewerber den rückwärtigen und seitlichen Verkehr und beobachtet, ob sich Fußgänger oder Radfahrer auf oder neben der Fahrbahn befinden.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Beim Kreisverkehr mit mehreren Fahrstreifen intensiviert der Bewerber seine Verkehrsbeobachtung. Bei einem Fahrstreifenwechsel beobachtet der Bewerber den rückwärtigen und seitlichen Verkehr. Der Bewerber achtet auf Fahrbahnmarkierungen.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Verkehrsbeobachtung [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Erkennen des richtigen Verkehrsweges bei nicht eindeutiger Verkehrsführung und sichere Reaktion darauf
- Erkennen von überraschenden und/oder gefährlichen Fahrmanövern anderer Verkehrsteilnehmer und sichere Reaktion darauf

Leichte Fehler

- Nichtausnutzen von ausreichenden "Lücken"
- Unzureichende Verkehrsbeobachtung
[z. B. flüchtige Beobachtung des Verkehrs im Kreisverkehr z. B. fehlende Beobachtung des einmündenden Verkehrs]

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- **Unerlaubtes Linksabbiegen in den Kreisverkehr**
- Unzureichende Beachtung der Vorfahrt- bzw. Vorrangregelung
- Fehlende Verkehrsbeobachtung
[z. B. fehlende Beobachtung des Verkehrs im Kreisverkehr]
- **Grobe Missachtung der Vorfahrt- bzw. Vorrangregelung**
[z. B. beim Einfahren in den Kreisverkehr wird die Vorfahrt des von links Kommenden grob missachtet. z. B. beim Verlassen des Kreisverkehrs wird der Vorrang anderer Verkehrsteilnehmer (z. B. Fußgänger, Radfahrer) missachtet.]

5.1.2.2. Fahrzeugpositionierung

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber fährt in seinem Fahrstreifen in den Kreisverkehr ein und hält dabei ausreichenden Sicherheitsabstand zu anderen Verkehrsteilnehmern und baulichen Einrichtungen.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Bei einem Kreisverkehr mit mehreren Fahrstreifen wählt der Bewerber den Fahrstreifen beim Einfahren, den er für seine weitere Fahrt benutzen möchte. Ggf. wechselt der Bewerber zum Ausfahren rechtzeitig den Fahrstreifen im Kreisverkehr.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Fahrzeugpositionierung [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Unmittelbare sichere Positionierung aufgrund plötzlicher und erheblicher Abstandsunterschreitungen durch andere Verkehrsteilnehmer

Leichte Fehler

- Vermeidbare Behinderung
[z. B. teilweise Beanspruchung des Fußgängerüberwegs beim Ein- oder Ausfahren aus dem Kreisverkehr]
- Geringfügige Unterschreitung des Sicherheitsabstands nach vorne zu anderen Fahrzeugen mit zeitnahe Korrektur
[Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug kleiner als die Hälfte und mehr als ein Viertel der Tachoanzeige in Metern mit zeitnahe Korrektur. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn der Sicherheitsabstand innerhalb von 3 Sekunden und mit verkehrsüblicher Verzögerung angepasst wird. Eine Verkürzung des Sicherheitsabstands kann z. B. bei dichtem oder zähflüssigem Verkehr, bei versperrter Sicht durch das vorausfahrende Fahrzeug oder beim Aufschließen zum Zwecke des Überholens zulässig sein. Eine Vergrößerung des Sicherheitsabstands ist z. B. bei schlechten Sicht-, Wetter- oder Fahrbahnverhältnissen notwendig.]
- Vermeidbares Überfahren der Fahrstreifenbegrenzungslinie

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Unterschreitung des Sicherheitsabstands zur Seite zu anderen Fahrzeugen, baulichen Einrichtungen und Hindernissen/Gegenständen
[Der Sicherheitsabstand zur Seite beträgt bei 50km/h 1m. Zunahme um 10cm pro 10km/h. Ausnahmen: an Haltestellen haltende oder wartende Busse (2m), einspurige fahrende Fahrzeuge (1,5 m) und Fußgänger (1,5 m). Kann nur mit einem geringeren Seitenabstand als dem vorgeschriebenen vorbeigefahren werden, muss die Geschwindigkeit entsprechend reduziert werden und besondere Sorgfalt erkennbar sein. Eine deutliche Erhöhung des Sicherheitsabstandes ist z. B. bei schlechten Sicht- oder Fahrbahnverhältnissen, schwankender Fahrweise eines vorausfahrenden Radfahrers oder unsicherer Fahrweise eines vorausfahrenden Fahrzeugs geboten.]
- Geringfügige Unterschreitung des Sicherheitsabstands nach vorne zu anderen Fahrzeugen ohne zeitnahe Korrektur
[Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug kleiner als die Hälfte und mehr als ein Viertel der Tachoanzeige in Metern ohne zeitnahe Korrektur. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn der Sicherheitsabstand innerhalb von 3 Sekunden und mit verkehrsüblicher Verzögerung angepasst wird. Eine Verkürzung des

Sicherheitsabstands kann z. B. bei dichtem oder zähflüssigem Verkehr, bei versperrter Sicht durch das vorausfahrende Fahrzeug oder beim Aufschließen zum Zwecke des Überholens zulässig sein. Eine Vergrößerung des Sicherheitsabstands ist z. B. bei schlechten Sicht-, Wetter- oder Fahrbahnverhältnissen notwendig.]

- Erhebliche Unterschreitung des Sicherheitsabstands nach vorne zu anderen Fahrzeugen
[Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug kleiner als ein Viertel der Tachoanzeige in Metern unabhängig von zeitnahe Korrektur. Eine Verkürzung des Sicherheitsabstands kann z. B. bei dichtem oder zähflüssigem Verkehr, bei versperrter Sicht durch das vorausfahrende Fahrzeug oder beim Aufschließen zum Zwecke des Überholens zulässig sein. Eine Vergrößerung des Sicherheitsabstands ist z. B. bei schlechten Sicht-, Wetter- oder Fahrbahnverhältnissen notwendig.]
- **Abbiegen aus einem richtungsgebundenen Fahrstreifen, der eine andere Richtung vorgibt**

5.1.2.3. Geschwindigkeitsanpassung

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber nähert sich mit mäßiger Geschwindigkeit dem Kreisverkehr und fährt unter Berücksichtigung der bevorrechtigten Verkehrsteilnehmer in diesen ein. Er passt seine Geschwindigkeit dem Kreisradius und dem Verkehrsfluss an.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Keine Besonderheiten.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Geschwindigkeitsanpassung [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Unmittelbare sichere Geschwindigkeitsanpassung aufgrund unerwarteten oder verkehrswidrigen Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmer

Leichte Fehler

- Keine rechtzeitige Bremsbereitschaft bei Annäherung an einen Kreisverkehr
[Die Bremsbereitschaft muss zeitlich so hergestellt werden, dass jederzeit ein Anhalten (mit verkehrsüblicher Verzögerung) möglich ist, um z. B. den Vorfahrtberechtigten die Vorfahrt zu gewähren.]
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Verkehrsverhältnisse mit zeitnahe Korrektur
[z. B. andere Verkehrsteilnehmer werden durch übertrieben langsame Fahrweise behindert oder könnten behindert werden. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung an den fließenden Verkehr innerhalb von 3 Sekunden erfolgt, nachdem der aaSoP das Erfordernis einer Geschwindigkeitsanpassung festgestellt hat.]
- Übertrieben zögerliches Heranfahen an einen Kreisverkehr
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Straßen-, Sicht- und Wetterverhältnisse mit zeitnahe Korrektur
[Beträgt z. B. die Sichtweite durch Nebel, Schneefall oder Regen 50m, darf nicht schneller als 50km/h gefahren werden. Beträgt die Sichtweite weniger als 50m, ist die Geschwindigkeit entsprechend zu reduzieren. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt, nachdem der aaSoP die Überschreitung festgestellt hat.]

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit mit zeitnahe Korrektur
[i.g.O. mehr als 5km/h und a.g.O. mehr als 10km/h zu viel, führen bei fehlender zeitnahe Korrektur zur Beendigung der Prüfung. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt.]
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Verkehrsverhältnisse ohne zeitnahe Korrektur
[z. B. andere Verkehrsteilnehmer werden durch übertrieben langsame Fahrweise behindert oder könnten behindert werden. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung an den fließenden Verkehr innerhalb von 3 Sekunden erfolgt, nachdem der aaSoP das Erfordernis einer Geschwindigkeitsanpassung festgestellt hat.]
- Bremsen in nicht verkehrsüblicher Weise

- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Straßen-, Sicht- und Wetterverhältnisse ohne zeitnahe Korrektur
[Beträgt z. B. die Sichtweite durch Nebel, Schneefall oder Regen 50m, darf nicht schneller als 50km/h gefahren werden. Beträgt die Sichtweite weniger als 50m, ist die Geschwindigkeit entsprechend zu reduzieren. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt, nachdem der aaSoP die Überschreitung festgestellt hat.]
- **Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ohne zeitnahe Korrektur**
[i.g.O. mehr als 5km/h und a.g.O. mehr als 10km/h zu viel, führen bei fehlender zeitnaher Korrektur zur Beendigung der Prüfung. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt.]

5.1.2.4. Kommunikation

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Zum Einfahren in den Kreisverkehr achtet der Bewerber besonders auf Signale der sich im Kreisverkehr befindlichen Verkehrsteilnehmer. Der Bewerber kündigt das Verlassen des Kreisverkehrs rechtzeitig durch Betätigen des Blinkers an.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Bei einem Kreisverkehr mit mehreren Fahrstreifen betätigt der Bewerber vor dem Wechsel des Fahrstreifens rechtzeitig den Blinker. Dabei nimmt er ggf. mit anderen Verkehrsteilnehmern auf dem Zielfahrstreifen Blickkontakt auf.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Kommunikation [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

Leichte Fehler

- Fehlende oder falsche Signal- und Zeichengebung
[z. B. Abgabe eines Warnzeichens zum Zwecke des eigenen rücksichtslosen Fahrens z.B. Blinken beim Einfahren oder fehlende Zeichengebung beim Verlassen des Kreisverkehrs]
- Nichtbeachten von sinnvollen Signalen und Zeichen anderer Verkehrsteilnehmer
[z. B. der Bewerber bleibt vor dem Einfahren in den Kreisverkehr stehen, obwohl ein von links kommender deutlich verzögert und durch Blinken anzeigt, dass er rechts abbiegen möchte.]

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Fehlende Reaktion auf ein herannahendes Fahrzeug mit Blaulicht (und Einsatzhorn)

5.1.2.5. Fahrzeugbedienung/Umweltbewusste Fahrweise

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Beim Einfahren und Verlassen des Kreisverkehrs führt der Bewerber die erforderlichen Lenkbewegungen flüssig durch. Im Kreisverkehr zeigt der Bewerber ein angepasstes Lenkverhalten und vermeidet ruckartige Lenkbewegungen. Notwendige Brems- und Schaltvorgänge werden zügig und flüssig durchgeführt.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Im Falle eines Fahrstreifenwechsels in einem Kreisverkehr mit mehreren Fahrstreifen, führt der Bewerber die erforderlichen Lenkbewegungen flüssig durch.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Fahrzeugbedienung/Umweltbewusste Fahrweise [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Komplexe Fahrzeugbedienung (gleichzeitiges Schalten, Bremsen/Beschleunigen, Lenken) bei einer un erwarteten und/oder komplexen Verkehrssituation

Leichte Fehler

- Fehlerhaftes oder fehlendes Bedienen von Scheibenwischern und Beleuchtungseinrichtungen
[z. B. fehlendes Abblenden trotz Gegenverkehr z. B. Fahren mit Fernlicht bei Nebel]
- Fehlendes Beschleunigungsvermögen aufgrund falscher Gangwahl

[z. B. beim Einfahren in den Kreisverkehr in einen zu großen oder zu kleinen Gang schalten]

- Ruckartiges Bremsen beim Heranfahren
 - "Eckige" Lenkbewegungen
 - Geringfügiges Zurückrollen des Fahrzeugs um weniger als ca. 50 cm
 - Fehlerhaftes Bedienen von Fahrerassistenzsystemen
 - Keine zweckmäßige Lenkradhaltung
- [z. B. ausreichende Kontrolle über die Lenkung zeitweise fehlend, obwohl dies vermeidbar gewesen wäre]
- Abwürgen des Motors

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Erhebliches Zurückrollen des Fahrzeugs um mehr als ca. 50 cm

6. Schienenverkehr

6.1. Heranfahren an und Überqueren von Bahnübergängen

6.1.1. Allgemeine Beschreibung

6.1.1.1. Definition

Bei der Teilfahraufgabe 6.1 handelt es sich um Verkehrssituationen, in welchen sich der Bewerber einem Bahnübergang nähert und diesen überquert.

6.1.1.2. Grundsätzlicher Handlungsalgorithmus

- Erkennen und Beachten von Hinweisen, die einen Bahnübergang ankündigen
- Anpassen der Geschwindigkeit
- Prüfen, ob sich ein Schienenfahrzeug ankündigt, ggf. vor dem Bahnübergang warten
- Prüfen, ob auf der anderen Seite des Bahnübergangs ausreichend Verkehrsraum vorhanden ist
- Beachten des Überholverbots und von Verkehrs- und Lichtzeichen
- Zügiges Überqueren des Bahnübergangs ohne anzuhalten

6.1.1.3. Zu unterscheidende Situationsunterklassen

- Bahnübergang ohne Besonderheiten (Standard)
- Bahnübergang mit Besonderheiten (Hafengebiete, Bahnbediensteter)

6.1.2. Was wird vom Bewerber in Bezug auf die unterschiedlichen Beobachtungskategorien erwartet?

6.1.2.1. Verkehrsbeobachtung

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber erkennt zunächst, dass er sich einem Bahnübergang nähert. Der Bewerber erkennt die Bedeutung von Verkehrszeichen und ggf. Lichtzeichen und verhält sich entsprechend. Der Bewerber beobachtet möglichst frühzeitig den Schienenverlauf durch Änderung der Blickrichtung nach links und rechts, um das Annähern eines Schienenfahrzeugs wahrzunehmen. Vor dem Überqueren achtet der Bewerber darauf, dass hinter dem Bahnübergang ausreichend Verkehrsraum vorhanden ist.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Der Bewerber erkennt beim Einfahren in ein Hafen- und Industriegebiet durch das entsprechende Zusatzzeichen, dass Schienenfahrzeuge Vorrang haben. Bei einem Bahnübergang erkennt der Bewerber diesen ausschließlich anhand der Schienen, da hier kein Andreaskreuz unmittelbar vor dem Bahnübergang vorhanden ist.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Verkehrsbeobachtung [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Erkennen von überraschenden und/oder gefährlichen Fahrmanövern anderer Verkehrsteilnehmer und sichere Reaktion darauf

Leichte Fehler

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Unzureichende Beachtung der Vorrangregelung
[z. B. flüchtige Beobachtung des Schienenverlaufs]
- **Grobe Missachtung der Vorrangregelung**
[z. B. Überqueren ohne Bremsbereitschaft und ohne Beobachtung des Schienenverlaufs]
- **Missachtung von Rot oder Gelb bei Lichtzeichen**

6.1.2.2. Fahrzeugpositionierung

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber bleibt beim Heranfahren an einen Bahnübergang in seinem Fahrstreifen und überholt nicht. Sofern ein Schienenfahrzeug angekündigt ist oder sich nähert, hält er vor dem Andreaskreuz bzw. an der

ggf. vorhandenen Haltlinie. Das gleiche gilt bei stockendem Verkehr. Der Bewerber überquert den Bahnübergang, ohne diesen zu blockieren. Wartet der Bewerber, nutzt er seinen Verkehrsraum so aus, dass andere Verkehrsteilnehmer nicht behindert werden.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen
Keine Besonderheiten.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Fahrzeugpositionierung [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

Leichte Fehler

- Vermeidbare Behinderung
[z. B. beim Warten vor dem Bahnübergang wird das Ausfahren eines anderen Fahrzeugs aus einer einmündenden Straße erschwert.]
- Geringfügiges Überfahren der Haltlinie ohne Behinderung
[z. B. das Fahrzeug überragt die Haltlinie, die Vorderräder kommen aber noch vor oder auf der Haltlinie zum Stehen]

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Unterschreitung des Sicherheitsabstands zur Seite zu anderen Fahrzeugen, baulichen Einrichtungen und Hindernissen/Gegenständen
[Der Sicherheitsabstand zur Seite beträgt bei 50km/h 1m. Zunahme um 10cm pro 10km/h. Ausnahmen: an Haltestellen haltende oder wartende Busse (2m), einspurige fahrende Fahrzeuge (1,5 m) und Fußgänger (1,5 m). Kann nur mit einem geringeren Seitenabstand als dem vorgeschriebenen vorbeigefahren werden, muss die Geschwindigkeit entsprechend reduziert werden und besondere Sorgfalt erkennbar sein. Eine deutliche Erhöhung des Sicherheitsabstandes ist z. B. bei schlechten Sicht- oder Fahrbahnverhältnissen, schwankender Fahrweise eines vorausfahrenden Radfahrers oder unsicherer Fahrweise eines vorausfahrenden Fahrzeugs geboten.]
- Erhebliches Überfahren der Haltlinie
[z. B. die Vorderräder des Fahrzeugs kommen erst nach der Haltlinie zum Stehen]
- **Halten auf dem Bahnübergang**
- **Missachtung des Überholverbots an einem Bahnübergang**

6.1.2.3. Geschwindigkeitsanpassung

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber fährt mit mäßiger Geschwindigkeit an den Bahnübergang heran und hält ggf. an. Zum Überqueren des Bahnübergangs wählt der Bewerber seine Geschwindigkeit so, dass er diesen zügig überqueren kann.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen
Keine Besonderheiten.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Geschwindigkeitsanpassung [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Unmittelbare sichere Geschwindigkeitsanpassung aufgrund unerwarteten oder verkehrswidrigen Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmer

Leichte Fehler

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Überschreitung der mäßigen Geschwindigkeit
[Die mäßige Geschwindigkeit ist nicht eingehalten, wenn die Wartepflicht mit verkehrsüblicher Bremsung nicht mehr erfüllt werden kann.]
- Bremsen in nicht verkehrsüblicher Weise

6.1.2.4. Kommunikation

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber achtet auf Signale anderer Verkehrsteilnehmer und verhält sich entsprechend dieser (z. B.

Bremslicht des vorausfahrenden Fahrzeugs, Warnblinklicht bei Stau).

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen
Keine Besonderheiten.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Kommunikation [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Öffnen des Fensters bei ungesicherten und schlecht einsehbaren Bahnübergängen, um Signale besser wahrnehmen zu können

Leichte Fehler

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Fehlende Reaktion auf ein herannahendes Fahrzeug mit Blaulicht (und Einsatzhorn)

6.1.2.5. Fahrzeugbedienung/Umweltbewusste Fahrweise

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Wird vor einem Bahnübergang das Anhalten notwendig, bremst der Bewerber rechtzeitig bis zum Stillstand ab und stellt bei vorhersehbarem längerem Halt den Motor ab. Die dafür notwendigen Geschwindigkeitsanpassungen werden flüssig durchgeführt. Wartet der Bewerber vor einem Bahnübergang, stellt er sicher, dass andere Verkehrsteilnehmer nicht geblendet werden.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen
keine Besonderheiten.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Fahrzeugbedienung/Umweltbewusste Fahrweise [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Komplexe Fahrzeugbedienung (gleichzeitiges Schalten, Bremsen/Beschleunigen, Lenken) bei einer un erwarteten und/oder komplexen Verkehrssituation

Leichte Fehler

- Fahren im falschen Drehzahlbereich (Umweltaspekt)
- Fehlerhaftes oder fehlendes Bedienen von Scheibenwischern und Beleuchtungseinrichtungen [z. B. fehlendes Abblenden trotz Gegenverkehr z. B. Fahren mit Fernlicht bei Nebel]
- Abwürgen des Motors beim Anfahren
- Fehlendes Beschleunigungsvermögen aufgrund falscher Gangwahl [z. B. beim Überqueren des Bahnübergangs in einen zu großen oder zu kleinen Gang schalten]
- Geringfügiges Zurückrollen des Fahrzeugs um weniger als ca. 50 cm
- Fehlerhaftes Bedienen von Fahrerassistenzsystemen
- Keine zweckmäßige Lenkradhaltung [z. B. ausreichende Kontrolle über die Lenkung zeitweise fehlend, obwohl dies vermeidbare gewesen wäre]
- Ruckartiges Bremsen
- Nicht Abschalten des Motors bei längerer Wartezeit [z. B. wenn die Schranken gerade erst schließen]

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Blendung anderer Verkehrsteilnehmer
- Erhebliches Zurückrollen des Fahrzeugs um mehr als ca. 50 cm

6.2. Annäherung an Straßenbahnen sowie Überholen und Überholtwerden von Straßenbahnen

6.2.1. Allgemeine Beschreibung

6.2.1.1. Definition

Bei der Teilfahraufgabe 6.2 handelt es sich um Verkehrssituationen, in welchen der Bewerber auf einer Fahrbahn einer kreuzenden/querenden Straßenbahn begegnet, neben ihr fährt, sie überholt, von ihr überholt wird oder den Schienenverlauf quert.

6.2.1.2. Grundsätzlicher Handlungsalgorithmus

- Erkennen und Beachten von Hinweisen auf möglichen Straßenbahnverkehr
- Prüfen, ob eine Straßenbahn zu erkennen ist
- Anpassen der Geschwindigkeit an die Verkehrsumgebung und die jeweilige Aufgabenanforderung (Annähern, Überholen oder Überholtwerden)
- Prüfen, ob unter Beachtung der erforderlichen Sicherheitsabstände ein gefahrloses Queren, ein Nebeneinanderfahren oder ein Überholen der Straßenbahn möglich ist bzw. ob die Straßenbahn ungehindert weiterfahren kann
- Queren, Nebeneinanderfahren oder Überholen der Straßenbahn bzw. der Straßenbahn das Überholen ermöglichen

6.2.1.3. Zu unterscheidende Situationsunterklassen

6.2.2. Was wird vom Bewerber in Bezug auf die unterschiedlichen Beobachtungskategorien erwartet?

6.2.2.1. Verkehrsbeobachtung

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber erkennt zunächst, dass Schienen bzw. Verkehrszeichen auf Straßenbahnverkehr hinweisen oder eine Straßenbahn zu sehen bzw. zu hören ist. Er achtet auf den Schienenverlauf und beobachtet auch unter Benutzung der Spiegel den Verkehrsraum. Darüber hinaus erkennt er, in welche Richtung sich die Straßenbahn bewegt bzw. sich bewegen kann. Er erkennt, ob Lichtzeichenanlagen dem Schienenverkehr den Vorrang einräumen.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Keine Besonderheiten.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Verkehrsbeobachtung [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Erkennen von besonders kritischen straßenbahnspezifischen Gefahrenpunkten und sichere Reaktion darauf

Leichte Fehler

- Unzureichende Beobachtung des seitlichen und/oder rückwärtigen Verkehrs
[z. B. keine seitliche oder rückwärtige Verkehrsbeobachtung z. B. flüchtige seitliche und/oder rückwärtige Verkehrsbeobachtung]
- Unzureichende Beobachtung des Schienenverlaufs
[z. B. flüchtiger Blick zur Beobachtung des Schienenverlaufs]

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- **Missachtung von Stoppschildern oder Lichtzeichenanlagen**
- **Grobe Missachtung der Vorrangregelung**
- Fehlende Beobachtung des Schienenverlaufs
- Unzureichende Beachtung der Vorrangregelung
- Fehlende Beobachtung der Straßenbahn
- Fehlende Beobachtung des seitlichen und rückwärtigen nicht schienengebundenen Verkehrs

6.2.2.2. Fahrzeugpositionierung

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber nähert sich der Straßenbahn. Sollte ein Überholen möglich sein, erfolgt dies in der Regel rechts. Links überholt werden darf in Einbahnstraßen oder wenn die Schienen zu weit rechts liegen. Nähert sich eine Straßenbahn, muss der Bewerber soweit möglich sein Fahrzeug so positionieren, dass die Straßenbahn ungehindert weiterfahren kann.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Keine Besonderheiten.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Fahrzeugpositionierung [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Unmittelbare sichere Positionierung aufgrund unerwarteten oder verkehrswidrigen Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmer

Leichte Fehler

- Geringfügiges Überfahren der Haltlinie
[z. B. das Fahrzeug überragt die Haltlinie, die Vorderräder kommen aber noch vor oder auf der Haltlinie zum Stehen]
- Geringfügige Unterschreitung des Sicherheitsabstands nach vorne zur Straßenbahn bzw. zu anderen Verkehrsteilnehmern mit zeitnaher Korrektur
[Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug kleiner als die Hälfte und mehr als ein Viertel der Tachoanzeige in Metern mit zeitnaher Korrektur. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn der Sicherheitsabstand innerhalb von 3 Sekunden und mit verkehrsüblicher Verzögerung angepasst wird. Eine Verkürzung des Sicherheitsabstands kann z. B. bei dichtem oder zähflüssigem Verkehr, bei versperrter Sicht durch das vorausfahrende Fahrzeug oder beim Aufschließen zum Zwecke des Überholens zulässig sein. Eine Vergrößerung des Sicherheitsabstands ist z. B. bei schlechten Sicht-, Wetter- oder Fahrbahnverhältnissen notwendig.]
- Vermeidbare Behinderung der Straßenbahn
[z. B. der Bewerber überlässt der Straßenbahn nicht den nötigen Raum zur Weiterfahrt]

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Erhebliches Überfahren der Haltlinie
[z. B. die Vorderräder des Fahrzeugs kommen erst nach der Haltlinie zum Stehen]
- Unterschreitung des Sicherheitsabstands zur Seite zur Straßenbahn bzw. zu anderen Verkehrsteilnehmern, baulichen Einrichtungen und Hindernissen/Gegenständen
[Der Sicherheitsabstand zur Seite beträgt bei 50km/h 1m. Zunahme um 10cm pro 10km/h. Ausnahmen: geradeausfahrende Straßenbahnen (0,5m), an Haltestellen haltende oder wartende Busse (2m), einspurige fahrende Fahrzeuge (1,5 m), Fußgänger (1,5 m). Kann nur mit einem geringeren Seitenabstand als dem vorgeschriebenen vorbeigefahren werden, muss die Geschwindigkeit entsprechend reduziert werden und besondere Sorgfalt erkennbar sein. Eine deutliche Erhöhung des Sicherheitsabstandes ist z. B. geboten, wenn durch den Schienenverlauf ein Ausschwenken der Straßenbahn zu erwarten ist, bei schlechten Sicht- oder Fahrbahnverhältnissen, schwankender Fahrweise eines vorausfahrenden Radfahrers oder unsicherer Fahrweise eines vorausfahrenden Fahrzeugs.]
- Vermeidbares Überfahren der Fahrbahnbegrenzungslinie zum Schienenraum
- Erhebliche Unterschreitung des Sicherheitsabstands nach vorne zur Straßenbahn bzw. zu anderen Verkehrsteilnehmern
[Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug kleiner als ein Viertel der Tachoanzeige in Metern unabhängig von zeitnaher Korrektur. Eine Verkürzung des Sicherheitsabstands kann z. B. bei dichtem oder zähflüssigem Verkehr, bei versperrter Sicht durch das vorausfahrende Fahrzeug oder beim Aufschließen zum Zwecke des Überholens zulässig sein. Eine Vergrößerung des Sicherheitsabstands ist z. B. bei schlechten Sicht-, Wetter- oder Fahrbahnverhältnissen notwendig.]
- Geringfügige Unterschreitung des Sicherheitsabstands nach vorne zur Straßenbahn bzw. zu anderen Verkehrsteilnehmern ohne zeitnahe Korrektur

[Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug kleiner als die Hälfte und mehr als ein Viertel der Tachoanzeige in Metern ohne zeitnahe Korrektur. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn der Sicherheitsabstand innerhalb von 3 Sekunden und mit verkehrsüblicher Verzögerung angepasst wird. Eine Verkürzung des Sicherheitsabstands kann z. B. bei dichtem oder zähflüssigem Verkehr, bei versperrter Sicht durch das vorausfahrende Fahrzeug oder beim Aufschließen zum Zwecke des Überholens zulässig sein. Eine Vergrößerung des Sicherheitsabstands ist z. B. bei schlechten Sicht-, Wetter- oder Fahrbahnverhältnissen notwendig.]

6.2.2.3. Geschwindigkeitsanpassung

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber schließt unter Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zur Straßenbahn auf. Die Straßenbahn wird mit ausreichender Geschwindigkeitsdifferenz überholt.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Keine Besonderheiten.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Geschwindigkeitsanpassung [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Unmittelbare sichere Geschwindigkeitsanpassung aufgrund unerwarteten oder verkehrswidrigen Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmer

Leichte Fehler

- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Straßen-, Sicht- und Wetterverhältnisse mit zeitnaher Korrektur
[Beträgt z. B. die Sichtweite durch Nebel, Schneefall oder Regen 50m, darf nicht schneller als 50km/h gefahren werden. Beträgt die Sichtweite weniger als 50m, ist die Geschwindigkeit entsprechend zu reduzieren. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt, nachdem der aaSoP die Überschreitung festgestellt hat.]
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Verkehrsverhältnisse mit zeitnaher Korrektur
[z. B. andere Verkehrsteilnehmer werden durch übertrieben langsame Fahrweise behindert oder könnten behindert werden. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung an den fließenden Verkehr innerhalb von 3 Sekunden erfolgt, nachdem der aaSoP das Erfordernis einer Geschwindigkeitsanpassung festgestellt hat.]

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit mit zeitnaher Korrektur
[i.g.O. mehr als 5km/h und a.g.O. mehr als 10km/h zu viel, führen bei fehlender zeitnaher Korrektur zur Beendigung der Prüfung. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt.]
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Straßen-, Sicht- und Wetterverhältnisse ohne zeitnahe Korrektur
[Beträgt z. B. die Sichtweite durch Nebel, Schneefall oder Regen 50m, darf nicht schneller als 50km/h gefahren werden. Beträgt die Sichtweite weniger als 50m, ist die Geschwindigkeit entsprechend zu reduzieren. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt, nachdem der aaSoP die Überschreitung festgestellt hat.]
- Bremsen in nicht verkehrsüblicher Weise
- **Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ohne zeitnahe Korrektur**
[i.g.O. mehr als 5km/h und a.g.O. mehr als 10km/h zu viel, führen bei fehlender zeitnaher Korrektur zur Beendigung der Prüfung. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt.]
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Verkehrsverhältnisse ohne zeitnahe Korrektur
[z. B. andere Verkehrsteilnehmer werden durch übertrieben langsame Fahrweise behindert oder könnten behindert werden. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung

an den fließenden Verkehr innerhalb von 3 Sekunden erfolgt, nachdem der aaSoP das Erfordernis einer Geschwindigkeitsanpassung festgestellt hat.]

6.2.2.4. Kommunikation

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber achtet auf Signale der Straßenbahn und anderer Verkehrsteilnehmer und verhält sich entsprechend dieser.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen
Keine Besonderheiten.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Kommunikation [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

Leichte Fehler

- Nichtbeachten von sinnvollen Signalen und Zeichen anderer Verkehrsteilnehmer
[z. B. der Bewerber reagiert nicht auf das akustische Signal der Straßenbahn]
- Fehlende oder falsche Signal- und Zeichengebung
[z. B. Abgabe eines Warnzeichens zum Zwecke des eigenen rücksichtslosen Fahrens]

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Fehlende Reaktion auf ein herannahendes Fahrzeug mit Blaulicht (und Einsatzhorn)

6.2.2.5. Fahrzeugbedienung/Umweltbewusste Fahrweise

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Notwendige Geschwindigkeitsanpassungen führt der Bewerber durch rechtzeitige, flüssige und zügige Brems- und Schaltvorgänge aus. Erforderliche Lenkbewegungen werden feinfühlig flüssig durchgeführt.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen
Keine Besonderheiten.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Fahrzeugbedienung/Umweltbewusste Fahrweise [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Komplexe Fahrzeugbedienung (gleichzeitiges Schalten, Bremsen/Beschleunigen, Lenken) bei einer unerwarteten und/oder komplexen Verkehrssituation

Leichte Fehler

- Fehlerhaftes oder fehlendes Bedienen von Scheibenwischern und Beleuchtungseinrichtungen
[z. B. fehlendes Abblenden trotz Gegenverkehr z. B. Fahren mit Fernlicht bei Nebel]
- Keine zweckmäßige Lenkradhaltung
[z. B. ausreichende Kontrolle über die Lenkung zeitweise fehlend, obwohl dies vermeidbare gewesen wäre]
- Ruckartiges Bremsen
- "Eckige" Lenkbewegungen
- Fehlendes Beschleunigungsvermögen aufgrund falscher Gangwahl
[z. B. beim Überholen der Straßenbahn in einen zu großen oder zu kleinen Gang schalten]
- Abwürgen des Motors
- Fehlerhaftes Bedienen von Fahrerassistenzsystemen

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

7. Haltestelle, Fußgänger, Radfahrer

7.1. Annähern und Vorbeifahren an Haltestellen mit Bussen/Straßenbahnen

7.1.1. Allgemeine Beschreibung

7.1.1.1. Definition

Bei der Teilfahraufgabe 7.1 handelt es sich um Verkehrssituationen, in welchen sich der Bewerber einer Haltestelle annähert, an die sich ein Linienbus, ein gekennzeichnete Schulbus oder eine Straßenbahn annähert, dort hält oder von dort abfährt.

7.1.1.2. Grundsätzlicher Handlungsalgorithmus

- Beachten von Merkmalen/Verkehrszeichen, die eine Haltestelle ankündigen
- Erkennen des Haltestellenbereichs
- Prüfen, ob sich ein Linienbus, ein gekennzeichnete Schulbus oder eine Straßenbahn im Haltestellenbereich befindet oder sich diesem annähert und/oder sich Personen im Haltestellenbereich befinden
- Ggf. Verringern der Geschwindigkeit
- Verstärktes Beobachten des Verkehrsraums
- Einschätzen der Situation, um ggf. rechtzeitig anzuhalten
- Prüfen, ob ein Vorbeifahren gefahrlos und ohne Behinderung möglich ist
- Vorbeifahren mit angepasster Geschwindigkeit bei ausreichendem Sicherheitsabstand

7.1.1.3. Zu unterscheidende Situationsunterklassen

- Haltestelle (Z 224), an die sich ein Linienbus oder ein gekennzeichnete Schulbus **ohne** Warnblinklicht oder eine Straßenbahn annähert oder dort anhält (Standard)
- Haltestelle (Z 224), an die sich ein Linienbus oder ein gekennzeichnete Schulbus **mit** Warnblinklicht annähert oder dort anhält

7.1.2. Was wird vom Bewerber in Bezug auf die unterschiedlichen Beobachtungskategorien erwartet?

7.1.2.1. Verkehrsbeobachtung

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber beobachtet sorgfältig, ob ein Linienbus, ein gekennzeichnete Schulbus oder eine Straßenbahn sich der Haltestelle annähert, dort hält oder von dort abfahren möchte. Er beobachtet den Haltestellenbereich und erkennt, ob Fahrgäste auf die Fahrbahn treten oder treten könnten. Dies gilt auch, wenn sich der Bus/die Straßenbahn im Gegenverkehr auf derselben Fahrbahn befindet. Der Bewerber beobachtet, ob der Bus durch Blinken sein Abfahren anzeigt.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Keine Besonderheiten.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Verkehrsbeobachtung [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Erkennen von überraschenden gefährlichen Situationen, die sich im Haltestellenbereich ereignen und sichere Reaktion darauf

Leichte Fehler

- Unzureichende Beobachtung des rückwärtigen Verkehrs

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Unzureichende Beachtung der Vorrangregelung
[z. B. unzureichendes Beachten eines anfahrenden Busses]
- **Grobe Missachtung der Vorrangregelung**
[z. B. Nichtbeachten eines anfahrenden Busses]
- Fehlende Beobachtung der Fahrgäste

7.1.2.2. Fahrzeugpositionierung

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Steigen Fahrgäste im Haltestellenbereich ein oder aus, darf nur mit Schrittgeschwindigkeit und einem solchen Abstand vorbeigefahren werden, dass eine Gefährdung ausgeschlossen ist. Fahrgäste dürfen auch nicht behindert werden. Wenn nötig, muss der Bewerber warten. Dies gilt auch für den Gegenverkehr auf derselben Fahrbahn. Hat ein Bus den Blinker nach links gesetzt, wartet der Bewerber, um ihm das Abfahren zu ermöglichen.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Nähert sich ein unmittelbar vor dem Bewerber fahrender Linienbus oder gekennzeichneter Schulbus mit Warnblinklicht einer Haltestelle, darf der Bewerber den Bus nicht überholen. Erst wenn der Bus angehalten hat, darf mit Schrittgeschwindigkeit vorbeigefahren werden.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Fahrzeugpositionierung [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Freihalten des Haltestellenbereichs bei sich erkennbar aufstauendem Verkehr und herannahender Straßenbahn/herannahendem Bus

Leichte Fehler

- Geringfügige Behinderung von Fahrgästen

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Blockieren des Ein- und Aussteigens
- **Missachtung des Überholverbots eines mit Warnblinklicht an die Haltestelle heranfahrenden Busses**
- Unterschreitung des Sicherheitsabstands zur Seite zu haltenden Bussen oder Straßenbahnen
[Bei an Haltestellen haltenden Bussen oder Straßenbahnen beträgt der Sicherheitsabstand zur Seite 2m. Kann nur mit einem geringeren Seitenabstand als dem vorgeschriebenen vorbeigefahren werden, muss die Geschwindigkeit entsprechend reduziert werden und besondere Sorgfalt erkennbar sein. Eine deutliche Erhöhung des Sicherheitsabstandes ist z. B. bei schlechten Sicht- oder Fahrbahnverhältnissen geboten.]

7.1.2.3. Geschwindigkeitsanpassung

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

An Linienbussen, gekennzeichneten Schulbussen oder Straßenbahnen, die an Haltestellen halten, fährt der Bewerber mit angepasster Geschwindigkeit und Bremsbereitschaft vorsichtig vorbei. Dies gilt auch für den Gegenverkehr auf derselben Fahrbahn. Wenn Fahrgäste ein- oder aussteigen, darf rechts nur mit Schrittgeschwindigkeit vorbeigefahren werden, sodass eine Gefährdung von Fahrgästen ausgeschlossen ist. Wenn nötig muss der Bewerber warten. Die Geschwindigkeit ist so zu wählen, dass dem Bus ein Abfahren von der Haltestelle ermöglicht wird; ggf. ist zu warten.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Halten Linienbusse mit eingeschaltetem Warnblinklicht, darf höchstens mit Schrittgeschwindigkeit vorbeigefahren werden; dies gilt auch, wenn Busse im Gegenverkehr auf derselben Fahrbahn halten.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Geschwindigkeitsanpassung [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Unmittelbare sichere Geschwindigkeitsanpassung aufgrund unerwarteten oder verkehrswidrigen Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmer

Leichte Fehler

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Straßen-, Sicht- und Wetterverhältnisse
[Im Falle einer erforderlichen Verzögerung wäre dies nicht in verkehrsüblicher Weise möglich.]
- Bremsen in nicht verkehrsüblicher Weise
- Geringfügige Überschreitung der Schrittgeschwindigkeit bei Bussen mit eingeschaltetem Warnblinklicht

[Geschwindigkeiten zwischen 10-20km/h]

- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Verkehrsverhältnisse
[z. B. im Falle einer erforderlichen Verzögerung, bspw. durch plötzlich auf die Fahrbahn tretende Fahrgäste, wäre dies nicht in verkehrsüblicher Weise möglich.]
- **Erhebliche Überschreitung der Schrittgeschwindigkeit bei Bussen mit eingeschaltetem Warnblinklicht**
[Geschwindigkeiten über 20km/h]

7.1.2.4. Kommunikation

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber berücksichtigt die Signale von Linienbussen, gekennzeichneten Schulbussen und Straßenbahnen und nimmt Blickkontakt mit ein- und aussteigenden Fahrgästen auf.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen
Keine Besonderheiten.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Kommunikation [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Der Bewerber signalisiert einem Busfahrer, dass er ihm ein Verlassen des Haltestellenbereichs ermöglichen wird.

Leichte Fehler

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Fehlende Reaktion auf ein herannahendes Fahrzeug mit Blaulicht (und Einsatzhorn)
- Aufforderung an einen Wartenden, die Fahrbahn zu betreten

7.1.2.5. Fahrzeugbedienung/Umweltbewusste Fahrweise

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Notwendige Geschwindigkeitsanpassungen führt der Bewerber durch rechtzeitige, flüssige und zügige Brems- und Schaltvorgänge aus.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen
Keine Besonderheiten.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Fahrzeugbedienung/Umweltbewusste Fahrweise [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Komplexe Fahrzeugbedienung (gleichzeitiges Schalten, Bremsen/Beschleunigen, Lenken) bei einer unerwarteten und/oder komplexen Verkehrssituation

Leichte Fehler

- Fehlerhaftes oder fehlendes Bedienen von Scheibenwischern und Beleuchtungseinrichtungen
[z. B. fehlendes Abblenden trotz Gegenverkehr z. B. Fahren mit Fernlicht bei Nebel]
- Keine zweckmäßige Lenkradhaltung
[z. B. ausreichende Kontrolle über die Lenkung zeitweise fehlend, obwohl dies vermeidbare gewesen wäre]
- Ruckartiges Bremsen
- "Eckige" Lenkbewegungen
- Geringfügiges Zurückrollen des Fahrzeugs um weniger als ca. 50 cm
- Fehlerhaftes Bedienen von Fahrerassistenzsystemen
- Abwürgen des Motors

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Erhebliches Zurückrollen des Fahrzeugs um mehr als ca. 50 cm

7.2. Annähern an und Überqueren von Fußgängerüberwegen

7.2.1. Allgemeine Beschreibung

7.2.1.1. Definition

Bei der Teilfahraufgabe 7.2 handelt es sich um Verkehrssituationen, in welchen sich der Bewerber innerhalb geschlossener Ortschaften an eine für Fußgänger und für Krankenfahrstuhlfahrer bzw. Rollstuhlfahrer (nachfolgend als Fußgänger bezeichnet) als Fußgängerüberweg (Z 293) gekennzeichnete Stelle annähert und diese überquert. Zunehmend nutzen auch nicht bevorrechtigte Verkehrsteilnehmer (Skater, Radfahrer, etc.) den Fußgängerüberweg.

7.2.1.2. Grundsätzlicher Handlungsalgorithmus

- Beachten von Merkmalen/Verkehrszeichen, die einen Fußgängerüberweg ankündigen
- Erkennen des Fußgängerüberwegs
- Beachten des Überholverbots an Fußgängerüberwegen
- Prüfen, ob sich Fußgänger auf bzw. an dem Fußgängerüberweg befinden oder diesen erkennbar benutzen wollen
- Ggf. Annähern mit mäßiger Geschwindigkeit
- Ggf. bremsbereit annähern, wenn nötig anhalten und warten
- Prüfen, ob die Situation ein Weiterfahren zulässt
- Überqueren des Fußgängerüberwegs

7.2.1.3. Zu unterscheidende Situationsunterklassen

7.2.2. Was wird vom Bewerber in Bezug auf die unterschiedlichen Beobachtungskategorien erwartet?

7.2.2.1. Verkehrsbeobachtung

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber erkennt, dass ein Fußgängerüberweg ("Zebrastreifen") vorhanden ist; bei Dunkelheit erkennt er dies ggf. durch eine besondere Beleuchtung. Bei der Annäherung beobachtet er sorgfältig den Fußgängerüberweg sowie dessen Umfeld, insbesondere wartende oder sich dem Überweg nähernde Fußgänger.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen
Keine Besonderheiten.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Verkehrsbeobachtung [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Erkennen von überraschenden gefährlichen Situationen, die sich im Bereich des Fußgängerüberwegs ereignen und sichere Reaktion darauf

Leichte Fehler

- Unzureichende Beobachtung des rückwärtigen Verkehrs

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Unzureichende Beachtung der Vorrangregelung
- Fehlende Beobachtung der Fußgänger im Nahbereich des Überwegs
- **Grobe Missachtung der Vorrangregelung**

7.2.2.2. Fahrzeugpositionierung

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Wollen Fußgänger den Fußgängerüberweg benutzen, wartet der Bewerber vor dem Fußgängerüberweg. Er fährt mit ausreichendem Sicherheitsabstand zum Fußgänger weiter. Stockt der Verkehr, darf der Fußgängerüberweg vom Bewerber nicht befahren werden, wenn er auf ihm warten müsste. Ein Überholvorgang muss vor dem Fußgängerüberweg beendet sein.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen
Keine Besonderheiten.

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

Leichte Fehler

- Teilweise Beanspruchung des Fußgängerüberwegs
[z. B. das Fahrzeug ragt in den Fußgängerüberweg, die Vorderräder kommen aber noch vor dem Fußgängerüberweg zum Stehen]
- Blockieren des Fußgängerüberwegs ohne Behinderung
[z. B. im stockenden Verkehr kommt der Bewerber auf dem Fußgängerüberweg zum Halten, ohne Fußgänger zu behindern]

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Blockieren des Fußgängerüberwegs mit Behinderung
[z. B. im stockenden Verkehr kommt der Bewerber auf dem Fußgängerüberweg zum Halten, mit Behinderung von Fußgängern]
- **Missachtung des Überholverbots beim Heranfahren an einen Fußgängerüberweg**
- Unterschreitung des Sicherheitsabstands zu Fußgängern
[Der seitliche Sicherheitsabstand zu Fußgängern beträgt 1,5 m. Kann nur mit einem geringeren Seitenabstand als dem vorgeschriebenen vorbeigefahren werden, muss die Geschwindigkeit entsprechend reduziert werden und besondere Sorgfalt erkennbar sein. Eine deutliche Erhöhung des Sicherheitsabstandes ist z. B. bei schlechten Sicht- oder Fahrbahnverhältnissen geboten.]

7.2.2.3. Geschwindigkeitsanpassung

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Wenn Fußgänger den Fußgängerüberweg erkennbar betreten wollen oder sich bereits auf diesem befinden, muss der Bewerber mit mäßiger Geschwindigkeit und ggf. bremsbereit heranfahren, sodass er jederzeit gefahrlos anhalten kann. Wenn nötig, muss der Bewerber anhalten und warten.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Keine Besonderheiten.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Geschwindigkeitsanpassung [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Unmittelbare sichere Geschwindigkeitsanpassung aufgrund unerwarteten oder verkehrswidrigen Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmer

Leichte Fehler

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Nichteinhalten der mäßigen Geschwindigkeit
[Mäßige Geschwindigkeit bedeutet, dass jederzeit ohne Gefahrenbremsung angehalten werden kann. i.g.O. beträgt die mäßige Geschwindigkeit zwischen 10-30 km/h (a.g.O. nicht mehr als 50 km/h).]
- Bremsen in nicht verkehrsüblicher Weise

7.2.2.4. Kommunikation

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber zeigt den Fußgängern durch deutliche Fahrweise, insbesondere mäßige Geschwindigkeit, an, dass er ihnen das Überqueren des Fußgängerüberwegs ermöglicht. Er achtet zusätzlich auf Zeichen der Fußgänger, welche den Fußgängerüberweg benutzen könnten und nimmt ggf. Blickkontakt auf.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Keine Besonderheiten.

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

Leichte Fehler

- Fehlende oder falsche Signal- und Zeichengebung
[z. B. zu spätes Anzeigen, dass der Fußgänger gefahrlos überqueren kann, durch zu spätes deutliches Herabsetzen der Geschwindigkeit, sodass der Fußgänger verunsichert wird]

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Fehlende Reaktion auf ein herannahendes Fahrzeug mit Blaulicht (und Einsatzhorn)

7.2.2.5. Fahrzeugbedienung/Umweltbewusste Fahrweise

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

An Fußgängerüberwege, die Fußgänger erkennbar benutzen wollen, fährt der Bewerber mit mäßiger Geschwindigkeit und Bremsbereitschaft vorsichtig heran. Die notwendige Geschwindigkeitsanpassung führt der Bewerber durch rechtzeitige, flüssige und zügige Brems- und Schaltvorgänge aus.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Keine Besonderheiten.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Fahrzeugbedienung/Umweltbewusste Fahrweise [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Komplexe Fahrzeugbedienung (gleichzeitiges Schalten, Bremsen/Beschleunigen, Lenken) bei einer unerwarteten und/oder komplexen Verkehrssituation

Leichte Fehler

- Fehlerhaftes oder fehlendes Bedienen von Scheibenwischern und Beleuchtungseinrichtungen
[z. B. fehlendes Abblenden trotz Gegenverkehr z. B. Fahren mit Fernlicht bei Nebel]
- Keine zweckmäßige Lenkradhaltung
[z. B. ausreichende Kontrolle über die Lenkung zeitweise fehlend, obwohl dies vermeidbare gewesen wäre]
- Ruckartiges Bremsen
- "Eckige" Lenkbewegungen
- Geringfügiges Zurückrollen des Fahrzeugs um weniger als ca. 50 cm
- Fehlerhaftes Bedienen von Fahrerassistenzsystemen
- Abwürgen des Motors

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Erhebliches Zurückrollen des Fahrzeugs um mehr als ca. 50 cm

7.3. Annähern und Vorbeifahren an Fußgängern und anderen besonders schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmern

7.3.1. Allgemeine Beschreibung

7.3.1.1. Definition

Bei der Teilfahraufgabe 7.3 handelt es sich um Verkehrssituationen, die eine besondere Rücksichtnahme auf Fußgänger sowie Kinder, Hilfsbedürftige und gebrechliche Menschen (nachfolgend als Fußgänger bezeichnet) erfordern, die sich auf oder unmittelbar neben der Fahrbahn befinden.

7.3.1.2. Grundsätzlicher Handlungsalgorithmus

- Erkennen, ob sich Fußgänger auf oder neben der Fahrbahn befinden und ob sie gefährdet werden könnten
- Ggf. bremsbereit annähern, wenn nötig anhalten und warten
- Prüfen, ob die Situation ein Weiterfahren zulässt
- Vorbeifahren an den Fußgängern mit angepasster Geschwindigkeit bei ausreichendem Sicherheitsabstand

7.3.1.3. Zu unterscheidende Situationsunterklassen

7.3.2. Was wird vom Bewerber in Bezug auf die unterschiedlichen Beobachtungskategorien erwartet?

7.3.2.1. Verkehrsbeobachtung

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber beobachtet stetig ggf. vorhandene Fußgänger, welche die Fahrbahn überqueren oder überqueren möchten. Der Bewerber achtet besonders auf Kinder und deren ggf. vorhandene Spielgeräte, um rechtzeitig zu erkennen, ob diese sich der Fahrbahn nähern bzw. diese ggf. betreten. Zusätzlich beobachtet er den rückwärtigen Verkehr.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen
Keine Besonderheiten.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Verkehrsbeobachtung [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Erkennen von Fußgängern mit dunkler Kleidung bei Dunkelheit oder schlechter Witterung auf der Fahrbahn und sichere Reaktion darauf

Leichte Fehler

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Unzureichende Beobachtung der Fußgänger
[z. B. flüchtiger Blick zur Beobachtung des Fußgängers]
- **Fehlende Beobachtung der Fußgänger**

7.3.2.2. Fahrzeugpositionierung

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber hält im Verhältnis zu seiner Geschwindigkeit ausreichenden Sicherheitsabstand zum Fußgänger ein.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen
Keine Besonderheiten.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Fahrzeugpositionierung [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

Leichte Fehler

- Zu dichtes Annähern bei notwendigem Halt
[z. B. Fußgänger wirkt sichtbar verunsichert]

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Unterschreitung des Sicherheitsabstands zur Seite zum Fußgänger

[Der seitliche Sicherheitsabstand zu Fußgängern beträgt 1,5 m. Kann nur mit einem geringeren Seitenabstand als dem vorgeschriebenen vorbeigefahren werden, muss die Geschwindigkeit entsprechend reduziert werden und besondere Sorgfalt erkennbar sein. Eine deutliche Erhöhung des Sicherheitsabstandes ist z. B. bei schlechten Sicht- oder Fahrbahnverhältnissen geboten.]

7.3.2.3. Geschwindigkeitsanpassung

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber passt die Geschwindigkeit so an und stellt ggf. Bremsbereitschaft her, sodass er jederzeit gefahrlos anhalten kann und jegliche Gefährdung der Fußgänger ausgeschlossen ist. Im verkehrsberuhigten Bereich darf der Bewerber die Schrittgeschwindigkeit nicht überschreiten.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Keine Besonderheiten.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Geschwindigkeitsanpassung [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Frühzeitige vorausschauende Geschwindigkeitsverringern vor einem querenden Fußgänger, um einem überholenden Fahrzeug rechtzeitig die Sicht auf diesen Fußgänger zu ermöglichen
- Unmittelbare sichere Geschwindigkeitsanpassung aufgrund unerwarteten oder verkehrswidrigen Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmer

Leichte Fehler

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung
[z. B. zu geringe Verzögerung beim Vorbeifahren an Fußgängern z. B. schnelles Annähern an querende Fußgänger, sodass diese sichtbar verunsichert werden]
- **Verschmutzung der Bekleidung von Fußgängern bei Regen durch Spritzwasser**
- Bremsen in nicht verkehrsüblicher Weise
- **Fehlende Bremsbereitschaft**

7.3.2.4. Kommunikation

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber achtet auf Zeichen und Signale der Fußgänger, welche die Fahrbahn überqueren oder überqueren möchten und nimmt ggf. Blickkontakt auf.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Keine Besonderheiten.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Kommunikation [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

Leichte Fehler

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Fehlende Reaktion auf ein herannahendes Fahrzeug mit Blaulicht (und Einsatzhorn)
- Aufforderung an einen Fußgänger, die Fahrbahn zu betreten

7.3.2.5. Fahrzeugbedienung/Umweltbewusste Fahrweise

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Notwendige Geschwindigkeitsanpassungen führt der Bewerber durch rechtzeitige, flüssige und zügige Brems- und Schaltvorgänge aus.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Keine Besonderheiten.

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Sichere Reaktion auf unvorhersehbares Fehlverhalten von Fußgängern zur Abwendung einer konkreten Gefahr für den Fußgänger

Leichte Fehler

- Fehlerhaftes oder fehlendes Bedienen von Scheibenwischern und Beleuchtungseinrichtungen
[z. B. fehlendes Abblenden trotz Gegenverkehr z. B. Fahren mit Fernlicht bei Nebel]
- Fahren im falschen Drehzahlbereich (Umweltaspekt)
- Ruckartiges Bremsen
- "Eckige" Lenkbewegungen
- Geringfügiges Zurückrollen des Fahrzeugs um weniger als ca. 50 cm
[z. B. nach Anhalten für einen querenden Fußgänger]
- Fehlerhaftes Bedienen von Fahrerassistenzsystemen
- Keine zweckmäßige Lenkradhaltung
[z. B. ausreichende Kontrolle über die Lenkung zeitweise fehlend, obwohl dies vermeidbare gewesen wäre]
- Abwürgen des Motors

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Erhebliches Zurückrollen des Fahrzeugs um mehr als ca. 50 cm
[z. B. nach Anhalten für einen querenden Fußgänger]

7.4. Annähern an und Vorbeifahren/Überholen von Radfahrern

7.4.1. Allgemeine Beschreibung

7.4.1.1. Definition

Bei der Fahraufgabe 7.4 handelt es sich um Verkehrssituationen, in denen sich der Bewerber auf oder neben der Fahrbahn fahrenden oder stehenden Radfahrern nähert oder diese auf der Fahrbahn überholt oder an ihnen vorbeifährt. Der Bewerber begegnet dem Radfahrer mit besonderer Aufmerksamkeit.

7.4.1.2. Grundsätzlicher Handlungsalgorithmus

- Prüfen, ob Radfahrer vorhanden sind oder mit ihnen zu rechnen ist
- Prüfen, ob Verkehrszeichen, insbesondere Fahrbahnmarkierungen, besondere Fahrradwege, Radfahr- oder Schutzstreifen, Hinweise auf Radfahrer geben
- Prüfen, ob die eigene Fahrspur der Fahrspur des Radfahrers nahe kommt
- Anpassen der Geschwindigkeit
- Ggf. bremsbereit annähern
- Anpassen der Sicherheitsabstände
- Beobachten und Einschätzen der Entwicklung der Verkehrssituation
- Prüfen, ob ein Überholen erlaubt und sinnvoll ist
- Anzeigen der Überholabsicht
- Ausscheren
- Anpassen der Geschwindigkeit und des Abstands vor, während und nach dem Überholvorgang
- Prüfen, ob ein Wiedereinordnen möglich ist
- Anzeigen des Wiedereinordnens
- Wiedereinordnen
- Prüfen, ob der Blinker ausgeschaltet ist

7.4.1.3. Zu unterscheidende Situationsunterklassen

7.4.2. Was wird vom Bewerber in Bezug auf die unterschiedlichen Beobachtungskategorien erwartet?

7.4.2.1. Verkehrsbeobachtung

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber erkennt Radfahrer auf oder neben der Fahrbahn. Weiterhin erkennt er Verkehrszeichen, die auf Radfahrer hinweisen. Er beobachtet das Verkehrsverhalten der Radfahrer insbesondere Spurtreue, Pendelbewegungen, Geschwindigkeit, eventuelles Nebeneinanderfahren. Er erkennt die Fahrspur und sich eventuell anbahnende Ausweichmanöver des Radfahrers. Der Bewerber beobachtet den Radfahrer und erkennt, ob es aufgrund der Verkehrsführung bzw. des jeweiligen Verhaltens zu einer gefährlichen Annäherung kommen kann. Falls ein Überholen erlaubt und sinnvoll ist, erkennt der Bewerber, ob der Überholvorgang ohne Gefährdung und Behinderung des Gegenverkehrs möglich ist. Zugleich beobachtet der Bewerber den nachfolgenden Verkehr über die Spiegel. Unmittelbar vor dem Beginn des Überholvorgangs beobachtet der Bewerber den rückwärtigen und seitlichen Verkehr. Vor, während und nach dem Überholen achtet er auf das Verhalten des zu Überholenden. Zum Wiedereinordnen prüft der Bewerber, ob dies gefahrlos möglich ist.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Keine Besonderheiten.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Verkehrsbeobachtung [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Erkennen von Anhaltspunkten, die darauf schließen lassen, dass der Radfahrer das Prüfungsfahrzeug nicht beobachtet und sichere Reaktion darauf
- Erkennen von Radfahrern ohne Beleuchtung bei Dunkelheit und sichere Reaktion darauf.
- Erkennen von unerwarteten Fahrmanövern der Radfahrer (bspw. plötzliche unangekündigte Fahrtrichtungsänderung) und sichere Reaktion darauf.

Leichte Fehler

- Unzureichende Beobachtung bei Hinweisen, die auf Radfahrer schließen lassen
[z. B. flüchtige Beobachtung, ob sich ein Radfahrer bei einem in den eigenen Fahrstreifen mündenden Radweg nähert]

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- **Fehlende Verkehrsbeobachtung**
[z. B. keine seitliche und rückwärtige Verkehrsbeobachtung]
- Nichtbeachten von Verkehrszeichen, Markierungen oder Einrichtungen
[z. B. Überfahren der Fahrstreifenbegrenzungslinie oder Sperrfläche]
- Fehlende Beobachtung bei Hinweisen, die auf Radfahrer schließen lassen
[z. B. keine Beobachtung, ob sich ein Radfahrer bei einem in den eigenen Fahrstreifen mündenden Radweg nähert]
- Unzureichende Verkehrsbeobachtung
[z. B. flüchtige Beobachtung des Radfahrers z. B. keine seitliche oder rückwärtige Verkehrsbeobachtung
z. B. flüchtige seitliche und/oder rückwärtige Verkehrsbeobachtung]

7.4.2.2. Fahrzeugpositionierung

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber nähert sich dem Radfahrer auf der Fahrbahn unter Einhaltung eines ausreichenden Sicherheitsabstandes. Bei kreuzenden bzw. sich gefährlich nähernden Radfahrern positioniert der Bewerber sein Fahrzeug so, dass er diese nicht behindert oder gefährdet; ggf. hält er an. Zum Überholen schert der Bewerber weit genug aus und hält ausreichenden Seitenabstand ein. Er ordnet sich ohne den Radfahrer zu behindern wieder ein.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Keine Besonderheiten.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Fahrzeugpositionierung [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Unmittelbare sichere Positionierung aufgrund unerwarteten oder verkehrswidrigen Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmer
[z. B. Abbrechen des Überholvorgangs und sicheres Wiedereinordnen aufgrund unerwarteten oder verkehrswidrigen Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmer]

Leichte Fehler

- Geringfügige Unterschreitung des Sicherheitsabstands nach vorne zum Radfahrer
[Abstand kleiner als die Hälfte und mehr als ein Viertel der Tachoanzeige in Metern. Eine Verkürzung des Sicherheitsabstands kann z. B. bei dichtem oder zähflüssigem Verkehr, bei versperrter Sicht durch das vorausfahrende Fahrzeug oder beim Aufschließen zum Zwecke des Überholens zulässig sein. Eine Verlängerung des Sicherheitsabstands ist z. B. bei schlechten Sicht-, Wetter- oder Fahrbahnverhältnissen sowie einem ungewöhnlich langen Bremsweg des Fahrzeugs notwendig.]
- Nicht überholen, obwohl es über eine längere Strecke zulässig, sicher und gefahrlos möglich gewesen wäre
[z. B. anhaltendes grundloses Nichtüberholen eines 15 km/h fahrenden Radfahrers bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, obwohl die Verkehrs-, Straßen-, Sicht- und Witterungsbedingungen dies zweifelsfrei gefahrlos ermöglichen]

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Behinderung des Radfahrers
[z. B. Benutzung des Schutzstreifens oder Fahrradstreifens obwohl Radfahrer diesen benutzen wollen]
- Erhebliche Unterschreitung des Sicherheitsabstands nach vorne zum Radfahrer
[Abstand kleiner als ein Viertel der Tachoanzeige in Metern. Eine Verkürzung des Sicherheitsabstands kann z. B. bei dichtem oder zähflüssigem Verkehr, bei versperrter Sicht durch das vorausfahrende Fahr-

zeug oder beim Aufschließen zum Zwecke des Überholens zulässig sein. Eine Verlängerung des Sicherheitsabstands ist z. B. bei schlechten Sicht-, Wetter- oder Fahrbahnverhältnissen sowie einem ungewöhnlich langen Bremsweg des Fahrzeugs notwendig.]

- **Überholen trotz unklarer Verkehrslage**
- Missachtung des Überholverbots
[z. B. an Bushaltestellen, Fußgängerüberwegen, Kuppen]
- Unterschreitung des Sicherheitsabstands zur Seite zum Radfahrer
[Der Sicherheitsabstand zu Radfahrern beim Überholen beträgt 1,5 m. An einem stehenden Radfahrer kann auch mit geringerem Abstand vorbeigefahren werden, wenn die Geschwindigkeit entsprechend reduziert wird und besondere Sorgfalt erkennbar ist. Eine deutliche Erhöhung des Sicherheitsabstandes ist z. B. bei schwankender Fahrweise eines vorausfahrenden Radfahrers geboten.]

7.4.2.3. Geschwindigkeitsanpassung

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Bei der Annäherung an einen Radfahrer passt der Bewerber seine Geschwindigkeit an dessen Fahrverhalten an. Durch eindeutige Geschwindigkeitswahl lässt er erkennen, ob er Überholen oder zunächst Hinterherfahren wird. Kreuzen sich die Fahrspuren des Bewerbers und des Radfahrers oder kommen sie sich gefährlich nahe, passt der Bewerber seine Geschwindigkeit so an die Verkehrssituation an, dass er ggf. rechtzeitig anhalten kann. Zum Überholen erhöht der Bewerber die Geschwindigkeit seines Fahrzeugs gegenüber dem vorausfahrenden Radfahrer wesentlich.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Keine Besonderheiten.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Geschwindigkeitsanpassung [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Unmittelbare sichere Geschwindigkeitsanpassung aufgrund unerwarteten oder verkehrswidrigen Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmer

Leichte Fehler

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung
[z. B. zu geringe Verzögerung beim Annähern an Radfahrer z. B. Unzureichende Differenzgeschwindigkeit beim Überholen]
- Bremsen in nicht verkehrsüblicher Weise

7.4.2.4. Kommunikation

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber achtet auf die Handzeichen und die Körpersprache des Radfahrers und nimmt wenn möglich Blickkontakt auf. Der Bewerber achtet auf Signale anderer Verkehrsteilnehmer. Vor dem Ausscheren bzw. Wiedereinordnen betätigt der Bewerber den Blinker. Zur Ankündigung des Überholens können außerhalb geschlossener Ortschaften Warnzeichen gegeben werden bzw. geboten sein.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Keine Besonderheiten.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Kommunikation [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

Leichte Fehler

- Missachtung von Andeutungen (z. B. Körpersprache) des Radfahrers
[z. B. Überholen des Radfahrers obwohl dieser angedeutet hat (bspw. durch Kopfdrehen), dass er die Spur wechseln möchte.]
- Nichtbeachten von sinnvollen Signalen und Zeichen anderer Verkehrsteilnehmer
[z. B. Nichtbeachten von Fahrtrichtungsanzeigen anderer Verkehrsteilnehmer]
- Fehlende oder falsche Signal- und Zeichengebung

[z. B. Überholen ohne Betätigung des Blinkers z. B. Abgabe eines Warnzeichens zum Zwecke des eigenen rücksichtslosen Fahrens]

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Missachtung von Signalen/Zeichen des Radfahrers
[z. B. Überholen des Radfahrers, obwohl dieser angezeigt hat (bspw. durch Handzeichen), dass er die Spur wechseln möchte.]
- Fehlende Reaktion auf ein herannahendes Fahrzeug mit Blaulicht (und Einsatzhorn)

7.4.2.5. Fahrzeugbedienung/Umweltbewusste Fahrweise

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Bei notwendigen Geschwindigkeitsanpassungen werden die Brems- und Schaltvorgänge rechtzeitig und flüssig ausgeführt. Kreuzen sich die Fahrspuren des Bewerbers und des Radfahrers oder kommen sie sich gefährlich nahe, ist der Bewerber bremsbereit. Der Bewerber führt das Aus- und Einscheren beim Überholen mit feinfühligem flüssigen Lenkbewegungen durch. Zum Beschleunigen wählt der Bewerber einen passenden Gang.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Keine Besonderheiten.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Fahrzeugbedienung/Umweltbewusste Fahrweise [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Komplexe Fahrzeugbedienung (gleichzeitiges Schalten, Bremsen/Beschleunigen, Lenken) bei einer unerwarteten und/oder komplexen Verkehrssituation

Leichte Fehler

- Fehlerhaftes oder fehlendes Bedienen von Scheibenwischern und Beleuchtungseinrichtungen
[z. B. fehlendes Abblenden trotz Gegenverkehr z. B. Fahren mit Fernlicht bei Nebel]
- "Eckige" Lenkbewegungen
- Ruckartiges Bremsen
- Keine zweckmäßige Lenkradhaltung
[z. B. ausreichende Kontrolle über die Lenkung zeitweise fehlend, obwohl dies vermeidbare gewesen wäre]
- Abwürgen des Motors
- Fehlendes Beschleunigungsvermögen aufgrund falscher Gangwahl
[z. B. am Beginn des Überholvorgangs in einen zu großen oder zu kleinen Gang schalten]
- Fehlerhaftes Bedienen von Fahrerassistenzsystemen
- Geringfügiges Zurückrollen des Fahrzeugs um weniger als ca. 50 cm
[z. B. nachdem ein Anhalten nötig wurde]

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Falsche Gangwahl mit unnötiger extremer Verzögerung
[z. B. bei 30 km/h zurückschalten in den ersten Gang]
- Erhebliches Zurückrollen des Fahrzeugs um mehr als ca. 50 cm
[z. B. nachdem ein Anhalten nötig wurde]

8. Geradeausfahren

8.1. Geradeausfahren

8.1.1. Allgemeine Beschreibung

8.1.1.1. Definition

Bei der Fahraufgabe 8 handelt es sich um Verkehrssituationen, bei welchen der Bewerber eine Fahrbahn befährt. Hierbei handelt es sich um die Strecken zwischen den speziellen Fahraufgaben.

8.1.1.2. Grundsätzlicher Handlungsalgorithmus

- Beobachten des Verkehrsraums und Fahren in vorausschauender Weise
- Erkennen und Beachten von Verkehrszeichen
- Geschwindigkeitsanpassung an die Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Witterungsverhältnisse unter Beachtung der zulässigen Höchst- bzw. Richtgeschwindigkeit
- Positionierung gemäß der Fahrbahnbenutzungsvorschriften
- Vorschriftsmäßiges, sinnvolles und zweckmäßiges Bedienen der technischen Einrichtungen des Fahrzeugs
- Angemessene Fahrzeugbedienung, z. B. flüssige Brems-, Schalt- und Lenkvorgänge.
- Berücksichtigung der Grundsätze umweltbewusster Fahrweise
- Erkennen und Beachten von Signalen anderer Verkehrsteilnehmer
- Deutliches Anzeigen der eigenen Absichten

8.1.1.3. Zu unterscheidende Situationsunterklassen

8.1.2. Was wird vom Bewerber in Bezug auf die unterschiedlichen Beobachtungskategorien erwartet?

8.1.2.1. Verkehrsbeobachtung

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber beobachtet den Verkehrsraum und fährt vorrausschauend. D.h. insbesondere erkennt er rechtzeitig den Straßenverlauf, die Fahrbahnränder, die Verkehrszeichen und Einrichtungen sowie Beschaffenheit, Breite und Steigung/Gefälle der Fahrbahn. Er beobachtet die anderen Verkehrsteilnehmer und nutzt ausreichende Lücken aus. Der Bewerber berücksichtigt die Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Witterungsverhältnisse, erkennt rechtzeitig Hindernisse und ob sich Tiere auf bzw. neben der Straße befinden oder sich dieser nähern. Er erkennt rechtzeitig Verkehrssituationen, in denen das Reißverschlussverfahren anzuwenden ist.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Keine Besonderheiten.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Verkehrsbeobachtung [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Erkennen von überraschenden und/oder gefährlichen Fahrmanövern anderer Verkehrsteilnehmer und sichere Reaktion darauf
- Frühzeitiges Erkennen von Tieren, die unerwartet die Fahrbahn betreten und sichere Reaktion darauf

Leichte Fehler

- Nichtbeachten der Fahrbahnbeschaffenheit
- Unzureichende Verkehrsbeobachtung
[z. B. unzureichende Absicherung des seitlichen und/oder rückwärtigen Verkehrs beim Anfahren vom Fahrbahnrand z. B. keine seitliche oder rückwärtige Verkehrsbeobachtung z. B. flüchtige seitliche und/oder rückwärtige Verkehrsbeobachtung]
- Nichtausnutzen von ausreichenden Lücken beim Anfahren vom Fahrbahnrand oder Einfahren in den fließenden Verkehr
- Spätes Erkennen herannahender Tiere
- Nicht Erkennen von Vorwegweisern und Wegweisern
- Spätes Erkennen von Verkehrszeichen, Markierungen oder Einrichtungen

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Anhalten trotz Halteverbots
- **Nichtbeachten von Rot bei Lichtzeichenanlagen oder entsprechenden Zeichen eines Polizeibeamten (außerhalb von Kreuzungen/Einmündungen)**
- Nichtbeachten von Verkehrszeichen, Markierungen oder Einrichtungen
- **Fehlende Verkehrsbeobachtung**
[z. B. keine seitliche und rückwärtige Verkehrsbeobachtung]

8.1.2.2. Fahrzeugpositionierung

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber beachtet die Benutzungsvorschriften für Fahrbahnen. Er beachtet ein bestehendes Rechtsfahrgebot. Der Bewerber hält vorgeschriebene und notwendige Sicherheitsabstände ein. Beim Fahren im Fahrstreifen hält er die Spur. Wird er überholt, ermöglicht er dem Überholenden das Einscheren. Der Bewerber positioniert sich so, dass ein Reißverschlussverfahren regelkonform durchgeführt werden kann. Bei gelben Fahrbahnmarkierungen positioniert sich der Bewerber entsprechend dieser Markierungen. Durch richtige Positionierung trägt der Bewerber dazu bei, dass Polizei und Hilfsfahrzeuge eine möglichst ungehinderte Durchfahrt haben (Bildung einer "Rettungsgasse").

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Keine Besonderheiten.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Fahrzeugpositionierung [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Unmittelbare sichere Positionierung aufgrund unerwarteten oder verkehrswidrigen Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmer
[z. B. plötzliche und erhebliche Abstandsunterschreitungen durch andere Verkehrsteilnehmer]
- Zweckmäßige und sichere Positionierung, um freie Bahn für Einsatzfahrzeuge (Blaulicht und Einsatzhorn) bei hoher Verkehrsdichte zu schaffen

Leichte Fehler

- Unsicherheiten beim Halten der Fahrspur
- Vermeidbares Fahren auf dem Radfahrerschutzbereich
- Nichtanwendung des Reißverschlussverfahrens
- Geringfügige Unterschreitung des Sicherheitsabstands nach vorne zu anderen Fahrzeugen mit zeitnahe Korrektur
[Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug kleiner als die Hälfte und mehr als ein Viertel der Tachoanzeige in Metern mit zeitnahe Korrektur. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn der Sicherheitsabstand innerhalb von 3 Sekunden und mit verkehrsüblicher Verzögerung angepasst wird. Eine Verkürzung des Sicherheitsabstands kann z. B. bei dichtem oder zähflüssigem Verkehr, bei versperrter Sicht durch das vorausfahrende Fahrzeug oder beim Aufschließen zum Zwecke des Überholens zulässig sein. Eine Verlängerung des Sicherheitsabstands ist z. B. bei schlechten Sicht-, Wetter- oder Fahrbahnverhältnissen notwendig.]
- Vermeidbares Überfahren der Fahrbahnbegrenzungslinie

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Erhebliche Unterschreitung des Sicherheitsabstands nach vorne zu anderen Fahrzeugen
[Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug kleiner als ein Viertel der Tachoanzeige in Metern unabhängig von zeitnahe Korrektur. Eine Verkürzung des Sicherheitsabstands kann z. B. bei dichtem oder zähflüssigem Verkehr, bei versperrter Sicht durch das vorausfahrende Fahrzeug oder beim Aufschließen zum Zwecke des Überholens zulässig sein. Eine Verlängerung des Sicherheitsabstands ist z. B. bei schlechten Sicht-, Wetter- oder Fahrbahnverhältnissen notwendig.]
- Geringfügige Unterschreitung des Sicherheitsabstands nach vorne zu anderen Fahrzeugen ohne zeitnahe Korrektur
[Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug kleiner als die Hälfte und mehr als ein Viertel der Tachoanzeige in Metern ohne zeitnahe Korrektur. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn der Sicherheitsabstand

innerhalb von 3 Sekunden und mit verkehrsüblicher Verzögerung angepasst wird. Eine Verkürzung des Sicherheitsabstands kann z. B. bei dichtem oder zähflüssigem Verkehr, bei versperrter Sicht durch das vorausfahrende Fahrzeug oder beim Aufschließen zum Zwecke des Überholens zulässig sein. Eine Verlängerung des Sicherheitsabstands ist z. B. bei schlechten Sicht-, Wetter- oder Fahrbahnverhältnissen notwendig.]

- Nichteinhalten des Rechtsfahrgebots ohne zeitnahe Korrektur
[Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn das Rechtsfahrgebot innerhalb von 500m eingehalten wird.]
- Vermeidbare Behinderung von Polizei- und Hilfsfahrzeugen
- Unterschreitung des Sicherheitsabstands zur Seite zu anderen Fahrzeugen, baulichen Einrichtungen und Hindernissen/Gegenständen
[Der Sicherheitsabstand zur Seite beträgt bei 50km/h 1m. Zunahme um 10cm pro 10km/h. Ausnahmen: an Haltestellen haltende oder wartende Busse (2m), einspurige fahrende Fahrzeuge (1,5 m) und Fußgänger (1,5 m). Kann nur mit einem geringeren Seitenabstand als dem vorgeschriebenen vorbeigefahren werden, muss die Geschwindigkeit entsprechend reduziert werden und besondere Sorgfalt erkennbar sein. Eine deutliche Erhöhung des Sicherheitsabstandes ist z. B. bei schlechten Sicht- oder Fahrbahnverhältnissen, schwankender Fahrweise eines vorausfahrenden Radfahrers oder unsicherer Fahrweise eines vorausfahrenden Fahrzeugs geboten.]
- **Vermeidbares Überfahren der Fahrstreifenbegrenzungslinie**
- Pendeln im Fahrstreifen

8.1.2.3. Geschwindigkeitsanpassung

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber beachtet die zulässige Höchstgeschwindigkeit und passt seine Geschwindigkeit den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Witterungsverhältnissen sowie den Fahrzeugeigenschaften an. Der Bewerber zeigt, dass er auch mit höherer Geschwindigkeit fahren kann, jedoch höchstens mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit. Er fährt nicht ohne triftigen Grund langsam.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Keine Besonderheiten.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Geschwindigkeitsanpassung [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Unmittelbare sichere Geschwindigkeitsanpassung aufgrund unerwarteten oder verkehrswidrigen Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmer
[z. B. plötzliche sehr starke und sichere Geschwindigkeitsverringerung aufgrund einer nicht vorhersehbaren Verkehrssituation (z. B. Gegenverkehr im eigenen Fahrstreifen, Wildwechsel)]

Leichte Fehler

- Vermeidbare Unterschreitung der Mindestgeschwindigkeit mit zeitnaher Korrektur
[Mehr als 10km/h zu wenig mit zeitnaher Korrektur. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden erfolgt.]
- Durch zögerliches Beschleunigung beim Anfahren Behinderung des nachfolgenden Verkehrs
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Verkehrsverhältnisse mit zeitnaher Korrektur
[z. B. andere Verkehrsteilnehmer werden durch übertrieben langsame Fahrweise behindert oder könnten behindert werden. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung an den fließenden Verkehr innerhalb von 3 Sekunden erfolgt, nachdem der aaSoP das Erfordernis einer Geschwindigkeitsanpassung festgestellt hat.]
- Innerhalb einer geschlossenen Ortschaft ohne triftigen Grund langsam fahren
[z. B. Der Bewerber fährt unter Prüfungsanforderungen zu langsam und stellt dadurch seine Fahrkompetenz nicht ausreichend unter Beweis, obwohl die Bedingungen das zugelassen hätten.]
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Straßen-, Sicht- und Wetterverhältnisse mit zeitnaher Korrektur

[Beträgt z. B. die Sichtweite durch Nebel, Schneefall oder Regen 50m, darf nicht schneller als 50km/h gefahren werden. Beträgt die Sichtweite weniger als 50m, ist die Geschwindigkeit entsprechend zu reduzieren. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt, nachdem der aaSoP die Überschreitung festgestellt hat.]

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Außerhalb einer geschlossenen Ortschaft ohne triftigen Grund langsam fahren
[z. B. Der Bewerber fährt unter Prüfungsanforderungen zu langsam und stellt dadurch seine Fahrkompetenz nicht ausreichend unter Beweis, obwohl die Bedingungen das zugelassen hätten. Dies gilt auch für die Richtgeschwindigkeit.]
- **Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ohne zeitnahe Korrektur**
[i.g.O. mehr als 5km/h und a.g.O. mehr als 10km/h zu viel, führen bei fehlender zeitnahe Korrektur zur Beendigung der Prüfung. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt.]
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Straßen-, Sicht- und Wetterverhältnisse ohne zeitnahe Korrektur
[Beträgt z. B. die Sichtweite durch Nebel, Schneefall oder Regen 50m, darf nicht schneller als 50km/h gefahren werden. Beträgt die Sichtweite weniger als 50m, ist die Geschwindigkeit entsprechend zu reduzieren. Wenn eine Fahrbahn so schmal ist, dass ein entgegenkommendes Fahrzeug nicht gefahrlos passiert werden kann, darf nur so schnell gefahren werden, dass mindestens innerhalb der Hälfte der überschaubaren Strecke gehalten werden kann. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt, nachdem der aaSoP die Überschreitung festgestellt hat.]
- Bremsen in nicht verkehrsüblicher Weise
- **Beschleunigen während des Überholtwerdens**
- Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit mit zeitnahe Korrektur
[i.g.O. mehr als 5km/h und a.g.O. mehr als 10km/h zu viel, führen bei fehlender zeitnahe Korrektur zur Beendigung der Prüfung. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt.]
- Vermeidbare Unterschreitung der Mindestgeschwindigkeit ohne zeitnahe Korrektur
[Mehr als 10km/h zu wenig ohne zeitnahe Korrektur. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden erfolgt.]
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Verkehrsverhältnisse ohne zeitnahe Korrektur
[z. B. andere Verkehrsteilnehmer werden durch übertrieben langsame Fahrweise behindert oder könnten behindert werden. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung an den fließenden Verkehr innerhalb von 3 Sekunden erfolgt, nachdem der aaSoP das Erfordernis einer Geschwindigkeitsanpassung festgestellt hat.]

8.1.2.4. Kommunikation

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber achtet auf Signale anderer Verkehrsteilnehmer (z. B. Bremslicht des Vorausfahrenden, Lichthupe). Er zeigt mit deutlichem Fahren (z. B. rechtzeitigem Blinken) seine Absichten frühzeitig an.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Keine Besonderheiten.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Kommunikation [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Einschalten der Warnblinkanlage bei Rückstau
- Signalisieren des Verzichts auf den eigenen Vorrang beim Reißverschlussverfahren (z. B. durch Handzeichen)

Leichte Fehler

- Nichtbeachten von sinnvollen Signalen und Zeichen anderer Verkehrsteilnehmer

[z. B. unzureichende Verringerung der Geschwindigkeit obwohl das vorausfahrende Fahrzeug das Warnblinklicht eingeschaltet hat.]

- Fehlende oder falsche Signal- und Zeichengebung
- [z. B. Abgabe eines Warnzeichens zum Zwecke des eigenen rücksichtslosen Fahrens z. B. fehlendes oder falsches Blinken beim Anfahren vom Fahrbahnrand]

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Fehlende Reaktion auf ein herannahendes Fahrzeug mit Blaulicht (und Einsatzhorn)

8.1.2.5. Fahrzeugbedienung/Umweltbewusste Fahrweise

Grundsätzliche Handlungsanforderungen

Der Bewerber setzt die technischen Einrichtungen (z. B. Scheibenwisch-/waschanlage, Beleuchtung, Heizung, Lüftung, Heckscheibenheizung, etc.) vorschriftsmäßig, sinnvoll und zweckmäßig ein. Wenn er bedienbare Fahrerassistenzsysteme einsetzt, verwendet er sie sinnvoll und zweckmäßig. Bei den notwendigen Geschwindigkeitsanpassungen führt der Bewerber angemessene Brems- und Beschleunigungsvorgänge durch; ggf. notwendige Schaltvorgänge erfolgen flüssig. Notwendige Lenkbewegungen führt er ruhig aus. Er berücksichtigt die Grundsätze der umweltbewussten Fahrweise.

Variationen der Handlungsanforderungen entsprechend der Spezifik der Situationsunterklassen

Keine Besonderheiten.

Bewertung der Teilfahraufgabe hinsichtlich der Fahrzeugbedienung/Umweltbewusste Fahrweise [mit erläuternden Indikatoren]

Beispiele für überdurchschnittliche Leistungen

- Optimale Ausnutzung der Fahrwiderstände und erforderliche Geschwindigkeitsverringerung ohne Bremsengriff soweit es sich nicht um Fahren auf Bergstrecken handelt
- Komplexe Fahrzeugbedienung (gleichzeitiges Schalten, Bremsen/Beschleunigen, Lenken) bei einer unerwarteten und/oder komplexen Verkehrssituation

Leichte Fehler

- Fahren im falschen Drehzahlbereich (Umweltaspekt)
- Fehlende Motorbremswirkung aufgrund falsche Gangwahl im Gefälle
- Geringfügiges Zurückrollen des Fahrzeugs um weniger als ca. 50 cm
- Fehlerhaftes Bedienen von Fahrerassistenzsystemen
- Abwürgen des Motors
- Ruckartiges Bremsen
[z. B. beim Anfahren am Berg]
- Fehlende Zugkraft aufgrund falsche Gangwahl
- Keine zweckmäßige Lenkradhaltung
[z. B. ausreichende Kontrolle über die Lenkung zeitweise fehlend, obwohl dies vermeidbare gewesen wäre]
- Fehlerhaftes oder fehlendes Bedienen von Scheibenwischern und Beleuchtungseinrichtungen
[z. B. fehlendes Abblenden trotz Gegenverkehr z. B. Fahren mit Fernlicht bei Nebel]
- Falsche Gangwahl mit unnötiger leichter Verzögerung
- "Eckige" Lenkbewegungen

Schwere Fehler (ROT = sofortige Beendigung)

- Falsche Gangwahl mit unnötiger starker Verzögerung
[z. B. bei 30 km/h zurückschalten in den ersten Gang]
- Erhebliches Zurückrollen des Fahrzeugs um mehr als ca. 50 cm

Rückmeldung zu Ihrer Praktischen Fahrerlaubnisprüfung

Mustermann, Manfred	01.01.1983	B	18.09.2014	09:00	09:45
Name, Vorname des Bewerbers	Geburtsdatum	Fahrerlaubnisklasse	Datum	Prüfungsbeginn	Prüfungsende
Prüfer, Paul	Prüfstadt		IGO <input checked="" type="checkbox"/>	AGO <input checked="" type="checkbox"/>	BAB <input checked="" type="checkbox"/>
Name, Vorname des aaSoP	Prüfort		Prüfstrecke		

Sehr geehrte/r Herr/Frau [.....],
 nachfolgend möchten wir Ihnen einen Überblick über Ihr Prüfungsergebnis und Ihre Prüfungsleistungen geben!

Ihr Prüfungsergebnis

Sie haben die Praktische Fahrerlaubnisprüfung zur Fahrerlaubnisklasse B bestanden. Herzlichen Glückwunsch!
 Trotzdem müssen Sie noch viele Fahrerfahrungen sammeln, um sicher zu fahren. Dabei sollen Ihnen die folgenden Erläuterungen und Tipps helfen.

ODER Sie haben die Praktische Fahrerlaubnisprüfung zur Fahrerlaubnisklasse CE leider nicht bestanden. Wenn Sie in einer Wiederholungsprüfung erfolgreich sein wollen, ist eine gute Vorbereitung von großer Bedeutung. Dabei sollen Ihnen die folgenden Erläuterungen und Tipps helfen.

Ihre Prüfungsleistungen im Einzelnen

[Verbinden und Trennen]

[Sie haben den Prüfungsteil „Verbinden und Trennen“ bestanden. ODER
 Sie haben den Prüfungsteil „Verbinden und Trennen“ leider nicht bestanden.]
 Begründung: Sie haben das Verbinden und Trennen wiederholt nicht fehlerfrei ausgeführt. / Sie haben beim Verbinden und Trennen den Verkehr ungenügend beobachtet und es kam zu einer Gefährdung. / Sie sind beim Verbinden und Trennen ohne eine sichernde Person rückwärts gefahren bzw. haben nicht angehalten, als Sie keine Sichtverbindung zur sichernden Person hatten. / Sie haben beim Verbinden und Trennen eine Person, ein Fahrzeug oder einen Gegenstand angefahren.

[Abfahrtkontrolle/Handfertigkeiten]

[Sie haben den Prüfungsteil „Abfahrtkontrolle/Handfertigkeiten“ bestanden. ODER
 Sie haben den Prüfungsteil „Abfahrtkontrolle/Handfertigkeiten“ leider nicht bestanden.]
 Begründung: Bei der Abfahrtkontrolle (ggf. Handfertigkeiten) haben Sie die Aufgaben aus den Sachgebieten [...] und [...] nicht richtig ausgeführt. / ...haben Sie die Aufgabe aus dem Sachgebiet [...] wiederholt nicht richtig ausgeführt.

Fahrtechnische Vorbereitung der Fahrt

Die Fahrtechnische Vorbereitung mit Sicherheitskontrolle haben Sie richtig durchgeführt.

Fahrtechnischer Abschluss der Fahrt

Den Fahrtechnischen Abschluss (verkehrsgerechtes Abstellen des Fahrzeuges) haben Sie richtig durchgeführt.

Grundfahraufgaben

Abbremsen mit höchstmöglicher Verzögerung	Fehlerfreie Ausführung
Rückwärtsfahren in eine Parklücke (Längsaufstellung)	Fehlerfreie Ausführung bei Wiederholung
Umkehren	Fehlerfreie Ausführung

Prüfungsfahrt

In der Tabelle ist aufgeführt, welche Leistungen Sie bei der Prüfungsfahrt im Hinblick auf die einzelnen Fahraufgaben erreicht haben (siehe letzte Spalte). Weiterhin finden Sie in der untersten Zeile die Bewertungen Ihres Prüfers zu grundlegenden Fähigkeiten, die während der gesamten Fahrt wichtig sind (sog. „Kompetenzbereiche“, z. B. Verkehrsbeobachtung). In den nummerierten Kästchen sind darüber hinaus besonders gute Leistungen oder Fahrfehler vermerkt, die am Ende des Rückmeldebogens noch näher erklärt werden (siehe unten). Ein leeres weißes Feld bedeutet, dass Ihre Leistungen hier erwartungsgemäß ausgefallen sind.

Kompetenzbereich Fahraufgabe	Verkehrsbeobachtung	Fahrzeugpositionierung	Geschwindigkeitsanpassung	Kommunikation	Fahrzeugbedienung	Bewertung der Fahraufgaben
Ein- und Ausfädelungssteifen, Fahrstreifenwechsel	2.					⊕
Kurve	1.					⊕⊕
Vorbeifahren, Überholen			3.			⊕
Kreuzung, Einmündung		4.				0
Kreisverkehr					5.	⊕
Schienenverkehr						⊖
Haltestelle, Fußgänger, Radfahrer						⊕
Geradeausfahren						⊕⊕
Bewertung der Kompetenzbereiche	⊕⊕	0	⊕	⊕⊕	0	

Was bedeuten die Symbole bei der Bewertung der Fahraufgaben und Kompetenzbereiche?

⊕⊕ Sehr gut	Sie haben sich in (fast) allen Verkehrssituationen vorausschauend und richtig verhalten.
⊕ Gut	Sie haben sich in vielfältigen Verkehrssituationen meist vorausschauend und richtig verhalten. „Leichte Fehler“ stellten eine Ausnahme dar.
0 Ausreichend	Sie haben sich in Standardsituationen (d.h. ohne besondere Anforderungen) überwiegend vorausschauend und richtig verhalten. In ungewohnten oder schwierigen Situationen traten „Leichte Fehler“ auf.
⊖ Ungenügend	Sie haben sich auch in Standardsituationen häufig nicht vorausschauend verhalten. Es traten „Schwere Fehler“ bzw. Häufungen oder Wiederholungen von „Leichten Fehlern“ auf.
⊖ Nicht vorgekommen	Die entsprechende Fahraufgabe oder der entsprechende Kompetenzbereich konnte nicht bewertet werden.

Sofern in Ihrer Prüfung besonders gute Leistungen oder Fehler aufgetreten sind, werden diese in den nachfolgenden Tabellen erklärt.

Was haben Sie bei den Fahraufgaben besonders gut oder falsch gemacht?

 Überdurchschnittliche Leistungen	1. Sichere Reaktion aufgrund des frühzeitigen Erkennens von übermäßiger Straßenbenutzung des entgegenkommenden Fahrzeuges in einer Kurve
 Leichte Fehler	2. Unzureichende Verkehrsbeobachtung (Einfädelungstreifen) 3. Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Verkehrsverhältnisse mit zeitnaher Korrektur (Vorbeifahren) 4. Geringfügige Unterschreitung des Sicherheitsabstands nach vorn zu anderen Fahrzeugen mit zeitnaher Korrektur (Linksabbiegen) 5. „Eckige“ Lenkbewegungen
 Schwere Fehler	Keine

Hinweise zur weiteren Verbesserung Ihrer Fahrkompetenz

Ihr Fehler: (s. Tabelle oben)	Richtiges Fahrverhalten:
Zu 2. Verkehrsbeobachtung bei der (Teil-)Fahraufgabe „Einfädelungstreifen“	<ul style="list-style-type: none"> - bei der Annäherung an einen Einfädelungsbereich die Verkehrssituation auf der durchgehenden Fahrbahn beobachten - im weiteren Verlauf für die Verkehrsbeobachtung überwiegend die Spiegel nutzen - bei vorausfahrendem Verkehr auf dem Einfädelungstreifen auf das Verkehrsverhalten anderer Verkehrsteilnehmer achten - unmittelbar vor dem Einfädeln nochmals den seitlichen Verkehr beobachten
Zu 3. Geschwindigkeitsanpassung bei der (Teil-)Fahraufgabe „Vorbeifahren“	<ul style="list-style-type: none"> - bei Hindernissen und Engstellen rechtzeitig vor der Engstelle die Geschwindigkeit verringern und ggf. anhalten - während des Vorbeifahrens und des Wiedereinordnens die Geschwindigkeit so wählen, dass niemand gefährdet wird - wenn an einer Engstelle Vorrang durch Verkehrszeichen gegeben ist, dann mit angemessener Geschwindigkeit an der Engstelle vorbeifahren
Zu 4. Fahrzeugpositionierung bei der (Teil-)Fahraufgabe „Linksabbiegen an Kreuzungen/Einmündungen“	<ul style="list-style-type: none"> - vor dem Linksabbiegen rechtzeitig bis zur Mitte oder auf Fahrbahnen für nur eine Richtung (z. B. in Einbahnstraßen) über die Mitte hinaus bzw. in den für Ihre Richtung vorgesehenen Fahrstreifen einordnen - beim Abbiegen so rechtzeitig anhalten, dass Vorrang des Gegenverkehrs beachtet werden kann - alle Fahrzeuge in gleicher Richtung und Gegenrichtung sowie die in gleicher Richtung abbiegenden Verkehrsteilnehmer müssen ungehindert weiterfahren können - beim Abbiegen auf den Vorrang der Fußgänger in der Straße achten, in die eingebogen werden soll; ggf. rechtzeitig warten - ausreichend Sicherheitsabstand zu anderen Verkehrsteilnehmern sowie Hindernissen und Gegenständen im Kreuzungs-/Einmündungsbereich halten - beim Linksabbiegen Fahrzeug so positionieren, dass der Zielfahrstreifen gut zu erreichen ist - bei Haltzeichen durch einen Polizeibeamten an der Haltlinie anhalten; ist keine Haltlinie vorhanden oder nicht mehr zu erkennen, vor der Kreuzung anhalten
Zu 5. Fahrzeugbedienung/ Umweltbewusste Fahrweise bei der Fahraufgabe „Kreisverkehr“	<ul style="list-style-type: none"> - beim Einfahren und Verlassen des Kreisverkehrs die erforderlichen Lenkbewegungen flüssig durchführen - im Kreisverkehr angepasstes Lenkverhalten zeigen und ruckartige Lenkbewegungen vermeiden - notwendige Brems- und Schaltvorgänge zügig und flüssig durchführen
...	
...	

Sofern Sie zu Ihrer Rückmeldung Fragen haben, hilft Ihnen Ihr Fahrerlaubnisprüfer oder Fahrlehrer gern weiter.

Bei bestanden: *Wir wünschen Ihnen eine sichere Fahrt!*

Bei nicht bestanden: *Wir wünschen Ihnen viel Erfolg bei der nächsten Prüfung!*

Aufbau und Inhalt des Fragebogens zur Erhebung von Bewerbermerkmalen im Rahmen der Untersuchungen zur Populationspezifischen Äquivalenz

1. Eckpunkte für die Einführung durch den aaSoP

<p>Liebe Bewerberin, lieber Bewerber,</p> <ul style="list-style-type: none"> – Die heutige Prüfung ist abgeschlossen und wir möchten Sie bitten, einige wenige Fragen zu ihrer Person zu beantworten. – Dies dient einer wissenschaftlichen Untersuchung im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen, mit der Sie helfen können, die Praktische Fahrerlaubnisprüfung zu verbessern. – Ihre Teilnahme erfolgt freiwillig und hat keinerlei Einfluss auf künftige Fahrerlaubnisprüfungen. – Ihre Angaben werden ausschließlich für wissenschaftliche Zwecke verwendet und nicht an Dritte weitergegeben. Geltende Datenschutzbestimmungen werden eingehalten. – Die Auswertung erfolgt anonymisiert; Rückschlüsse auf Ihre Person sind nicht möglich. – Die Befragung dauert nicht lange (2-3 Minuten). <p>Sind Sie bereit, an der Befragung teilzunehmen?</p>
--

2. Fragen an den Bewerber

Frage	Antwortschema
Hatten Sie vor der heutigen Prüfung bereits eine Fahrerlaubnis oder Mofa-Prüfbescheinigung erworben?	<input type="radio"/> „Ja“ <input type="radio"/> „Nein“ Hinweis: <i>Bei dieser und den folgenden Fragen ist stets nur eine Antwort auszuwählen.</i>
[Wenn „Ja“]: Wie viele <u>Kilometer</u> sind Sie in etwa seit der Erteilung der Fahrerlaubnis oder Mofa-Prüfbescheinigung gefahren?	(etwa) <input style="width: 50px; height: 20px;" type="text"/> Kilometer
[Wenn „Nein“]: Wie viele <u>Stunden praktische Fahrausbildung</u> (zu je 45 Minuten) haben Sie in etwa absolviert?	<input type="radio"/> „20 oder weniger Stunden“ <input type="radio"/> „21 bis 30 Stunden“ <input type="radio"/> „31 bis 40 Stunden“ <input type="radio"/> „41 bis 50 Stunden“ <input type="radio"/> „mehr als 50 Stunden“
Spielen Sie regelmäßig Computerspiele mit einem Bezug zum Auto- bzw. Motorradfahren?	<input type="radio"/> „Ja, mehrmals pro Woche“ <input type="radio"/> „Ja, etwa einmal pro Woche“ <input type="radio"/> „Ja, etwa einmal in 14 Tagen“ <input type="radio"/> „Ja, einmal im Monat oder seltener“ <input type="radio"/> „Nein, nie“
[Wenn „etwa einmal pro Woche“ oder häufiger]: Wie viele Stunden spielen Sie diese Spiele durchschnittlich pro Woche?	(etwa) <input style="width: 50px; height: 20px;" type="text"/> Stunden
Sind Sie derzeit Schülerin / Schüler	<input type="radio"/> „Ja“ <input type="radio"/> „Nein“
[Wenn „Ja“]: Welchen Schulabschluss werden Sie voraussichtlich erreichen?	<input type="radio"/> „Abitur / Fachabitur“ <input type="radio"/> „Mittlere Reife“ <input type="radio"/> „Hauptschulabschluss“ <input type="radio"/> „Anderen Schulabschluss“
[Wenn „Nein“]: Was ist Ihr höchster Schulabschluss?	<input type="radio"/> „Abitur / Fachabitur“ <input type="radio"/> „Mittlere Reife“ <input type="radio"/> „Hauptschulabschluss“ <input type="radio"/> „Anderer Abschluss“ <input type="radio"/> „Ich habe die Schule ohne Abschluss beendet.“
Menschen gehen in unterschiedlicher Weise mit Prüfungssituationen um. Geben Sie an, welche der folgenden Aussagen auf Sie zutrifft: „Bei Prüfungen bin ich ...	<input type="radio"/> ... sehr aufgeregt“ <input type="radio"/> ... etwas aufgeregt“ <input type="radio"/> ... kaum aufgeregt“ <input type="radio"/> ... nicht aufgeregt“

3. Fragen an den aaSoP

Frage	Antwortschema
Hat der Bewerber ihrer Einschätzung nach einen Migrationshintergrund? <i>Hinweis: Nehmen Sie Ihre Einschätzung anhand des Erscheinungsbildes und der Sprachfertigkeiten vor.</i>	O „Ja“ O „Nein“
Welches Geschlecht hat der Bewerber/die Bewerberin?	O „Weiblich“ O „Männlich“
In welchem Jahr wurde der Bewerber geboren?	Im Jahr <input data-bbox="858 461 999 521" type="text"/>

Fragenkatalog zur Bewerberbefragung

Zunächst geht es um allgemeine Informationen zu Ihrer Prüfung und um Ihre Einschätzung des Prüferverhaltens.

1. War das Ihre erste Praktische Fahrerlaubnisprüfung?

Ja – Nein

2. In welchem Bundesland haben Sie Ihre Praktische Fahrerlaubnisprüfung abgelegt?

Vorgabe der Bundesländer

3. Wie zufrieden waren Sie beim Prüfer...

a) ... mit seinem Einführungsgespräch?

Sehr zufrieden – Eher zufrieden – Eher unzufrieden – Sehr unzufrieden

b) ...mit der Rechtzeitigkeit seiner Fahranweisungen?

Sehr zufrieden – Eher zufrieden – Eher unzufrieden – Sehr unzufrieden

c) ...mit der Verständlichkeit seiner Fahranweisungen?

Sehr zufrieden – Eher zufrieden – Eher unzufrieden – Sehr unzufrieden

d) ...mit seinen Bemühungen, Prüfungsstress abzubauen?

Sehr zufrieden – Eher zufrieden – Eher unzufrieden – Sehr unzufrieden

e) ...mit seiner Prüfungsbewertung?

Sehr zufrieden – Eher zufrieden – Eher unzufrieden – Sehr unzufrieden

4 Wie zufrieden waren Sie mit dem Prüfer insgesamt?

Sehr zufrieden – Eher zufrieden – Eher unzufrieden – Sehr unzufrieden

Die nächsten Fragen beziehen sich auf Ihre Zufriedenheit mit der mündlichen und schriftlichen Rückmeldung zu Ihrer Praktischen Fahrerlaubnisprüfung.

5. Wie zufrieden waren Sie beim Auswertungsgespräch...

a) ...mit den Erläuterungen (gute Leistungen, Fehler) des Prüfers?

Sehr zufrieden – Eher zufrieden – Eher unzufrieden – Sehr unzufrieden

b) ...mit den Hinweisen des Prüfers zum Weiterlernen und seinen Verbesserungsvorschlägen?

Sehr zufrieden – Eher zufrieden – Eher unzufrieden – Sehr unzufrieden

c) ...mit der Beantwortung von Nachfragen?

Sehr zufrieden – Eher zufrieden – Eher unzufrieden – Sehr unzufrieden

6. Wie zufrieden waren Sie mit dem Auswertungsgespräch insgesamt?

Sehr zufrieden – Eher zufrieden – Eher unzufrieden – Sehr unzufrieden

7. Auf welchem Wege haben Sie Ihre schriftliche Rückmeldung erhalten?

Als Download im Internet – Als Ausdruck im Fahrzeug – Abholung im
Führerscheinbüro – Keine schriftliche Rückmeldung erhalten

8. Wenn „Keine schriftliche Rückmeldung erhalten“: Warum haben Sie keine schriftliche Rückmeldung zu Ihrer Praktischen Prüfung?

Offene Frage

9. Hat Ihnen der Prüfer die Inhalte der schriftlichen Rückmeldung erklärt?

Ja – Nein

10. Empfinden Sie die schriftliche Rückmeldung als hilfreich für das weitere Üben und Lernen im Straßenverkehr?

Ja – Nein

11. Wie zufrieden waren Sie bei der schriftlichen Rückmeldung...

a) ...mit der Gestaltung?

Sehr zufrieden – Eher zufrieden – Eher unzufrieden – Sehr unzufrieden

b) ...mit der Übersichtlichkeit?

Sehr zufrieden – Eher zufrieden – Eher unzufrieden – Sehr unzufrieden

c) ...mit den Inhalten?

Sehr zufrieden – Eher zufrieden – Eher unzufrieden – Sehr unzufrieden

d) ...mit der Verständlichkeit?

Sehr zufrieden – Eher zufrieden – Eher unzufrieden – Sehr unzufrieden

e) ...mit den Hinweisen zur Verbesserung Ihrer Fahrkompetenz?

Sehr zufrieden – Eher zufrieden – Eher unzufrieden – Sehr unzufrieden

12. Wie zufrieden waren Sie mit der schriftlichen Rückmeldung insgesamt?

Sehr zufrieden – Eher zufrieden – Eher unzufrieden – Sehr unzufrieden

13. Haben Sie Verbesserungsvorschläge zur schriftlichen Rückmeldung?

Offene Frage

14. Nun denken Sie bitte an Ihre gesamte letzte Praktische Fahrerlaubnisprüfung. Wie zufrieden waren Sie insgesamt?

Sehr zufrieden – Eher zufrieden – Eher unzufrieden – Sehr unzufrieden

15. Haben Sie Verbesserungsvorschläge zur Praktischen Fahrerlaubnisprüfung?

Offene Frage

16. Abschließend haben wir noch einige persönliche Fragen an Sie. Haben Sie Ihre letzte Praktische Fahrerlaubnisprüfung bestanden?

Ja – Nein

17. In welchem Jahr sind Sie geboren?

Offene Frage

18. Welches Geschlecht haben Sie?

Weiblich – Männlich

19. Sind Sie derzeit Schülerin/Schüler?

Ja – Nein

20. Wenn „Ja“: Welchen Schulabschluss streben Sie an?

„Abitur/Fachabitur“ – „Mittlere Reife“ – „Hauptschulabschluss“ – „Anderer Schulabschluss“

21. Wenn „Nein“: Welchen höchsten allgemein bildenden Schulabschluss haben Sie?

„Abitur/Fachabitur“ – „Mittlere Reife“ – „Hauptschulabschluss“ – „Anderer Schulabschluss“ – „Ich habe die Schule ohne Abschluss beendet“

Sehr geehrte Fahrlehrerin, sehr geehrter Fahrlehrer!

Lesen Sie sich bitte zunächst den Fragetext in der mittleren Spalte durch. Anschließend kreuzen Sie bitte die für Sie zutreffende Antwort in der rechten Spalte an bzw. notieren Sie an dieser Stelle Ihre Wünsche und Erwartungen.

TEIL A: Organisatorische Rahmenbedingungen

In diesem Teil finden Sie einige Fragen zur Praktischen Fahrerlaubnisprüfung, wobei es speziell um die Prüfauftragsverwaltung und das Terminmanagement geht. Bei den nachfolgenden Einschätzungen der organisatorischen Rahmenbedingungen denken Sie bitte an die Zusammenarbeit mit Ihrer Technischen Prüfstelle in den letzten 12 Monaten.

1 Wie zufrieden sind Sie mit der Prüfauftragsverwaltung bzw. dem Terminmanagement hinsichtlich ...					
	(MACHEN SIE BITTE IN JEDER ZEILE EIN KREUZ)	Sehr zufrieden	Eher zufrieden	Eher unzufrieden	Sehr unzufrieden
a	... Meldefristen (z. B. die Möglichkeit, Termine frühzeitig beantragen zu können)?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b	... Bearbeitungszeiten und Rücklaufinformationen (z. B. die Geschwindigkeit, mit der Termine bestätigt werden)?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c	... Terminvergabe?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d	... Stornierungsmöglichkeiten (z. B. die Möglichkeit, Termine kurzfristig stornieren zu können)?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2	Wie zufrieden sind Sie insgesamt mit den organisatorischen Rahmenbedingungen zur Praktischen Fahrerlaubnisprüfung? (ZUTREFFENDES KÄSTCHEN BITTE ANKREUZEN)	<input type="checkbox"/> Sehr zufrieden <input type="checkbox"/> Eher zufrieden <input type="checkbox"/> Eher unzufrieden <input type="checkbox"/> Sehr unzufrieden
----------	---	--

TEIL B: Durchführung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung und Prüferverhalten

Bei Ihren nachfolgenden Einschätzungen zur Durchführung der Praktischen Prüfung und des Prüferverhaltens denken Sie bitte an Ihre letzte Praktische Fahrerlaubnisprüfung.

3	Wie zufrieden waren Sie mit der Erreichbarkeit des Treffpunkts? (ZUTREFFENDES KÄSTCHEN BITTE ANKREUZEN)	<input type="checkbox"/> Sehr zufrieden <input type="checkbox"/> Eher zufrieden <input type="checkbox"/> Eher unzufrieden <input type="checkbox"/> Sehr unzufrieden
----------	--	--

4 Wie zufrieden waren Sie bei der letzten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung mit dem Prüferverhalten hinsichtlich ...					
	(MACHEN SIE BITTE IN JEDER ZEILE EIN KREUZ)	Sehr zufrieden	Eher zufrieden	Eher unzufrieden	Sehr unzufrieden
a	... den Bemühungen, das Prüfungsklima zu entspannen und Prüfungsangst abzubauen (z. B. Einfühlsamkeit, Fairness)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b	... den Einweisungen/dem Einführungsgespräch in den Prüfungsablauf?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c	... der Eindeutigkeit der Fahrweisungen?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d	... der Rechtzeitigkeit der Fahrweisungen?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e	... der Wahl der Strecke (z. B. vom Leichten zum Schweren, i.g.O/a.g.O)?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f	... der Prüfungsbewertung insgesamt?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

5 Wie zufrieden waren Sie beim Auswertungsgespräch mit ...						
	(MACHEN SIE BITTE IN JEDER ZEILE EIN KREUZ)	Sehr zufrieden	Eher zufrieden	Eher unzufrieden	Sehr unzufrieden	Nicht vorgekommen
a	... den (Fehler-)Erläuterungen?	<input type="checkbox"/>				
b	... der Erwähnung von guten Leistungen?	<input type="checkbox"/>				
c	... den Hinweisen zur Verbesserung der Fahrkompetenz an den Bewerber?	<input type="checkbox"/>				
d	... der Beantwortung von Nachfragen?	<input type="checkbox"/>				

6	Wie zufrieden waren Sie mit dem Prüferverhalten insgesamt? (ZUTREFFENDES KÄSTCHEN BITTE ANKREUZEN)	<input type="checkbox"/> Sehr zufrieden <input type="checkbox"/> Eher zufrieden <input type="checkbox"/> Eher unzufrieden <input type="checkbox"/> Sehr unzufrieden
----------	---	--

7	Wie zufrieden waren Sie mit der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung insgesamt? (ZUTREFFENDES KÄSTCHEN BITTE ANKREUZEN)	<input type="checkbox"/> Sehr zufrieden <input type="checkbox"/> Eher zufrieden <input type="checkbox"/> Eher unzufrieden <input type="checkbox"/> Sehr unzufrieden
----------	--	--

8	Haben Sie Verbesserungsvorschläge zur Praktischen Fahrerlaubnisprüfung?	
----------	---	---

TEIL C: Erwartungen im Hinblick auf eine optimierte Praktische Fahrerlaubnisprüfung

In den vergangenen Jahren wurde unter Federführung der Bundesanstalt für Straßenwesen die sog. „Optimierte Praktische Fahrerlaubnisprüfung“ entwickelt und erprobt. Daran haben Vertreter der Fahrlehrerschaft, der Technischen Prüfstellen und von wissenschaftlichen Einrichtungen mitgewirkt. Wie Sie sicher schon aus den Fachmedien oder Diskussionen in der Fahrlehrerschaft erfahren haben, sollen dabei die Prüfungsleistungen mit einem elektronischem Prüfprotokoll (e-Prüfprotokoll) dokumentiert werden. Auf dieser Grundlage soll jeder Bewerber eine schriftliche Rückmeldung zu seinen Prüfungsleistungen erhalten.

9	Sollte – neben dem Bewerber und mit seiner Zustimmung – auch der Fahrlehrer eine schriftliche Rückmeldung zu den Prüfungsleistungen des Bewerbers erhalten? (ZUTREFFENDES KÄSTCHEN BITTE ANKREUZEN)	<input type="checkbox"/> Ja → (BITTE WEITER MIT FRAGE 10)
		<input type="checkbox"/> Nein → (BITTE WEITER MIT FRAGE 11)

10	Falls ja, auf welchem Wege wünschen Sie die Bereitstellung der schriftlichen Rückmeldung? (ZUTREFFENDES KÄSTCHEN BITTE ANKREUZEN)	<input type="checkbox"/> Per Email <input type="checkbox"/> Per Download auf einem Online-Portal (Homepage)
-----------	--	--

11	Was würden Sie sich bei der Einführung der „optimierten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung“ wünschen?	
----	---	---

Teil D: Sonstige und persönliche Angaben

Zum Schluss bitten wir Sie noch um einige allgemeine Angaben zu Ihrer Person und zur Fahrschule, in der Sie tätig sind.

12	Ich bin: (ZUTREFFENDES KÄSTCHEN BITTE ANKREUZEN)	<input type="checkbox"/> Fahrschulinhaberin/Fahrschulinhaber <input type="checkbox"/> Angestellte Leiterin/angestellter Leiter <input type="checkbox"/> Angestellte Fahrlehrerin/angestellter Fahrlehrer ohne Leitungsfunktion
----	---	--

13	Wie viele Fahrschülerinnen und Fahrschüler werden in Ihrer Fahrschule jährlich im Durchschnitt ausgebildet (einschließlich aller Zweigstellen)? (DAS AM EHESTEN ZUTREFFENDE KÄSTCHEN ANKREUZEN)	<input type="checkbox"/> Bis 50 <input type="checkbox"/> 51 bis 100 <input type="checkbox"/> 101 bis 200 <input type="checkbox"/> 201 bis 500 <input type="checkbox"/> Über 500
----	--	---

14	In welchem Jahr sind Sie geboren? (GEBURTSJAHR BITTE EINTRAGEN)	_ _ _ _
----	--	---------

15	Ihr Geschlecht: Ich bin (ZUTREFFENDES KÄSTCHEN BITTE ANKREUZEN)	<input type="checkbox"/> Weiblich <input type="checkbox"/> Männlich
----	--	--

Jetzt haben Sie es geschafft und sind am Ende des Fragebogens angelangt!



Vielen Dank für Ihre Mitwirkung!

