

Forschungsbericht Nr. 60

ERIKA

Das Elektronische Rückmelde-Instrument über Kompetenzen Älterer

Bernhard Schlag
Lisa Zwicker
Tina Gehlert

Forschungsbericht Nr. 60

ERIKA

Das Elektronische Rückmelde-Instrument
über Kompetenzen Älterer

Bearbeitet durch:

Institut für Verkehrspsychologie

Aachen/Dresden

Prof. Dr. Bernhard Schlag

Lisa Zwicker MSc. Psych.

Bei der UDV betreut von:

Dr. Tina Gehlert

Impressum

Herausgeber

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.
Unfallforschung der Versicherer

Wilhelmstraße 43 / 43 G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin
Tel. 030 / 20 20 – 50 00, Fax 030 / 20 20 – 60 00

E-Mail: unfallforschung@gdv.de
Internet: www.udv.de
Facebook: www.facebook.com/unfallforschung
Twitter: [@unfallforschung](https://twitter.com/unfallforschung)
YouTube: www.youtube.com/unfallforschung

Redaktion

Dr. Tina Gehlert

Bildnachweise

UDV und siehe Quellenangaben

Erschienen

11/2019

ISBN-Nr.

978-3-939163-90-9

Inhalt

1	Beschreibung von ERIKA 2019	7
1.1	Fahraufgabenkatalog inklusive Beobachtungsbogen.....	7
1.2	Bewertungsschema.....	10
1.3	Rückmeldevorgehen	11
1.4	Umsetzung in ein elektronisches Beobachtungs- und Rückmeldewerkzeug	12
1.5	Entwicklung und Evaluation von ERIKA 2017	12
2	Fahraufgabenkatalog für Rückmeldefahrten mit älteren Pkw-Fahrern	17
3	Beobachtungsbogen	58
4	Anleitung für das Rückmeldegespräch	61
5	Literatur	66

1 Beschreibung von ERIKA 2019

Das Elektronische Rückmelde-Instrument über Kompetenzen Älterer (ERIKA) wurde entwickelt, um die Fahrkompetenzen älterer Fahrer und Fahrerinnen im Realverkehr systematisch beobachten, bewerten und rückmelden zu können. Das Ziel ist ein allgemein einsetzbares, objektives und hoch praktikables Beobachtungsinstrument mit differenzierten Auswerte- und Rückmeldemöglichkeiten zum Fahrverhalten und zur Verkehrssicherheit älterer Autofahrer.

ERIKA besteht aus mehreren Komponenten:

- einem Fahraufgabenkatalog inkl. Beobachtungsbogen,
- einem Beobachtungs- und Bewertungsschema und
- einem Rückmeldevorgehen.
- Zudem umfasst es die Umsetzung in ein elektronisches Beobachtungs- und Rückmeldewerkzeug.

In diesem Bericht sind die ersten drei Komponenten wie folgt dokumentiert:

- Fahraufgabenkatalog (Kap. 2 mit einer Einführung in Kap. 1.1)
- Beobachtungsbogen (Kap. 3)
- Beobachtungs- und Bewertungsschema (Kap. 2, als Operationalisierungen Fahraufgabenkatalog, Einführung in Kap. 1.1)
- Rückmeldevorgehen (Kap. 4).

Die Umsetzung in ein elektronisches Beobachtungs- und Rückmeldewerkzeug steht für ERIKA (2019) noch nicht zur Verfügung (vgl. Kap. 1.4).

1.1 Fahraufgabenkatalog inklusive Beobachtungsbogen

Für ERIKA wurde im ersten Schritt ein eigenes Kategoriensystem für die Verhaltensbeobachtung im Realverkehr mit spezifisch auf ältere Autofahrer angepassten Fahraufgaben und Verhaltenskategorien entwickelt. Eingang hat dabei neben deutschen und internationalen Forschungsergebnissen und eigenen Vorarbeiten der für Fahrprüfungen entwickelte Fahraufgabenkatalog von Sturzbecher et al. (2016) gefunden. Die Fahraufgaben wurden auf die Probleme älterer Autofahrer zugeschnitten und der Selektionsdurch einen Modifikationszweck, der Prüfungszweck bei Fahrprüfungen also durch die Anforderungen einer unterstützenden Rückmeldung bei Älteren, ersetzt. Ergänzt wird der Fahraufgabenkatalog durch einen Beobachtungsbogen, in dem allgemeine respektive wiederkehrende Beobachtungen

unter anderem zur psychophysischen Befindlichkeit der Fahrer standardisiert festgehalten werden können. Das kann Hinweise auf mögliche Hintergründe der beobachteten Verhaltensweisen geben.

Im Fahraufgabenkatalog werden vier Fahraufgaben und drei Verhaltenskategorien unterschieden. Die **vier Fahraufgaben** sind:

1. Einfahren, Ein- und Ausfädeln, Fahrstreifenwechsel, Vorbeifahren, Überholen mit 3 getrennt zu betrachtenden Fahraufgaben auf der 2. Ebene:
 - 1.1. Einfahren, Einfädeln, Ausfädeln, Fahrstreifenwechsel
 - 1.2. Vorbeifahren
 - 1.3. Überholen
2. Fahrstrecke (Geradausfahren und Kurven) (ohne 2. Ebene)
3. Kreuzung/Einmündung mit bis zu 4 getrennt zu betrachtenden Fahraufgaben (und je 3 bis 4 weitere Unterscheidungen) auf der 2. Ebene:
 - 3.1. Überqueren von Kreuzungen: rechts vor links – mit vorfahrtregelnden Zeichen – mit Lichtsignalanlage
 - 3.2. Rechtsabbiegen an Kreuzungen, Einmündungen und Kreisverkehren: rechts vor links – mit vorfahrtregelnden Zeichen – mit Lichtsignalanlage – Kreisverkehr
 - 3.3. Linksabbiegen an Kreuzungen und Einmündungen: rechts vor links – mit vorfahrtregelnden Zeichen – Lichtsignalanlage ohne gesonderte Signalisation links – Linksabbiegen mit gesonderter Signalisation links
 - 3.4. Schienenverkehr (soweit örtlich gegeben)
4. Fußgängerüberweg, Haltestelle
 - 4.1. Überqueren von Fußgängerüberwegen
 - 4.2. Vorbeifahren an Haltestellen

Die **drei Verhaltenskategorien** sind:

1. Verkehrsbeobachtung
2. Kommunikation, Abstand, Fahrzeugpositionierung
3. Geschwindigkeitsanpassung

Die differenzierten Verhaltenskategorien bei unterschiedlichen Fahraufgaben ergeben zusammen folgendes Beobachtungsschema (Tab. 1):

Tabelle 1: Beobachtungsschema für vier Fahraufgaben und drei Verhaltenskategorien

	Verkehrs- beobachtung	Kommuni- kation, Ab- stand, Fahr- zeugpositio- nierung	Geschwin- digkeits- anpassung	
Einfahren, Ein- und Ausfädeln, Fahrstreifen- wechsel, Vorbei- fahren, Über- holen	X (z.B. bei An- fahrt, BAB- Auf- und Aus- fahrt, auf BAB)	X (z.B. bei Vor- beifahrten)	X (z. B. BAB- Auf- und Ausfahrt, auf BAB)	Bewertung
Fahrstrecke	X	X (z. B. laterale Kontrolle)	X	Bewertung
Kreuzung/Ein- mündung/Kreis- verkehr/Schienen- verkehr	X	X (z. B. Abbiege- radius)	X	Bewertung
Fußgänger- überweg, Halte- stelle	X	X	X	Bewertung
	Bewertung	Bewertung	Bewertung	Gesamt- bewertung

1.2 Bewertungsschema

Die Bewertung der unterschiedlichen Verhaltensweisen bei der jeweiligen Fahraufgabe wird unterschieden in:

- Besonders umsichtiges Fahrverhalten (golden unterlegt)
- Sozial toleriertes Fahrverhalten (lindgrün unterlegt)
- Fehlerhaftes Fahrverhalten (orange unterlegt).

„Sozial toleriertes Fahrverhalten“ bezeichnet dabei ein in Deutschland meist übliches, jedoch nicht vollständig regelkonformes Verhalten, das den Vorgaben des Verkehrsflusses folgt, auch wenn dies nicht der StVO entspricht. Tabelle 2 veranschaulicht das Bewertungsschema am Beispiel der Fahraufgabe „Einfahren, Ein- und Ausfädeln, Fahrstreifenwechsel, Vorbeifahren, Überholen“ und der Verhaltenskategorie „Verkehrsbeobachtung“.

Tabelle 2: Bewertungsschema mit Beispiel

	Verkehrsbeobachtung	Kommunikation, Abstand, Fahrzeugpositionierung	Geschwindigkeitsanpassung
Einfahren, Ein- und Ausfädeln, Fahrstreifenwechsel, Vorbeifahren, Überholen	Besonders umsichtiges Fahrverhalten: <i>Erkennen von überraschenden oder gefährlichen Fahrmanövern anderer Verkehrsteilnehmer und sichere Reaktion darauf</i>	X (z.B. bei Vorbeifahrten)	X (z. B. BAB-Auf- und Ausfahrt, auf BAB)
	Sozial toleriertes Fahrverhalten: <i>Nichtwählen einer großen "Lücke" [abhängig von Sicht, Fahrbahnverhältnissen und Differenzgeschwindigkeiten] ; zögerliche Vorbeifahrt</i>		
	Fehler: <i>Fehlende Verkehrsbeobachtung [z. B. mangelnde Beachtung von Fußgängern oder Radfahrern, keine seitliche oder rückwärtige Verkehrsbeobachtung, kein Schulterblick]</i>		

Fahrstrecke	X	X (z.B. laterale Kontrolle)	X
Kreuzung / Einmündung / Kreisverkehr / Schienenverkehr	X	X (z.B. Abbiege-radius)	X
Fußgängerüberweg / Haltestelle	X	X	X
	Bewertung	Bewertung	Bewertung

1.3 Rückmeldevorgehen

Das Rückmeldevorgehen besteht aus drei aufeinander aufbauenden Abschnitten:

1. Selbsteinschätzung
2. Rückmeldung mit Auswertung der Fahrt
3. Intentionsbildung

Das bedeutet, zuerst werden die subjektive Einschätzung der Fahrt und die Selbsteinschätzung des Fahrers oder der Fahrerin erfragt. Dies dient besonders zur Anregung des internen Feedbacks. Auf die Selbstwahrnehmung sollte in der folgenden Rückmeldung Bezug genommen werden. Im Anschluss wird das Fahrtprotokoll ausgewertet. Das bedeutet, dass die während der Fahrt gemachten Eintragungen des Fahrtbegleiters gemeinsam durchgegangen werden. Hauptaugenmerk sollte auf positiven Inhalten liegen. Fehlerrückmeldungen sollten von positiven inhaltlichen Aspekten

umschlossen und durch konkrete Beispiele aus der Fahrt belegt werden. Zum Abschluss sollen die Teilnehmer, angeregt durch die Anmerkungen, Vorschläge und Tipps der Fahrtbegleiter, eigene Absichten bezüglich ihres zukünftigen Fahrverhaltens entwickeln. Die Hintergründe zum Rückmeldevorgehen sind detailliert in Schlag, Zwicker und Gehlert (2019) dargestellt.

1.4 Umsetzung in ein elektronisches Beobachtungs- und Rückmeldewerkzeug

Die einzelnen Komponenten von ERIKA werden idealerweise in ein elektronisches Beobachtungs- und Rückmeldewerkzeug für mobile Endgeräte überführt. Damit steht dem Fahrtbegleiter ein Werkzeug zur Verfügung, das ihn bei der Durchführung der Beobachtung, Bewertung und Rückmeldung unterstützt. Die Durchführung einer Rückmeldefahrt wird dadurch bis zu einem gewissen Grad standardisiert. Dadurch wird die Objektivität und Qualität der Durchführung sichergestellt. Außerdem wird die Erfassung und Bewertung der Fahrkompetenz für die Teilnehmer transparent. Dadurch steigt die Wahrscheinlichkeit, dass auch negative Rückmeldungen von Teilnehmern akzeptiert und reflektiert werden.

Für ERIKA 2019 steht ein solches elektronisches Werkzeug noch nicht zur Verfügung. Im Rahmen der Entwicklung und Evaluation wurde für die erste Version (ERIKA 2017) jedoch, in Kooperation mit der TÜV I DEKRA arge tp 21, Dresden, ein gleichnamiges Tablet-basiertes Werkzeug programmiert und erfolgreich eingesetzt. Das Werkzeug wird kurz in Kap. 1.5 und umfassend in Schlag et al. (2019) beschrieben.

Wünschenswert wäre es außerdem zur besseren Begründung der Rückmeldung, wenn das Werkzeug eine Verknüpfung der dokumentierten Fahrverhaltensweisen mit dem spezifischen Streckenabschnitt bzw. mit den dortigen verkehrlichen Anforderungen herstellen kann. Dazu müsste die befahrene Strecke im Werkzeug hinterlegt und verknüpft sein. Außerdem wünschen sich die Teilnehmer eine gedruckte Zusammenfassung des Fahrtprofils und der Rückmeldung sowie einen Vergleich mit ihrer Altersgruppe.

1.5 Entwicklung und Evaluation von ERIKA 2017

ERIKA wurde 2017 von Bernhard Schlag und Lisa Wegner im Auftrag der Unfallforschung der Versicherer entwickelt und über wiederholte Fahrversuche und Befragungen mit 145 Probanden evaluiert (Schlag et al., 2019). Ziel der Evaluation war es, die generelle Wirksamkeit einer Rückmeldefahrt sowie das Vorgehen (inkl. Werkzeug) mittels ERIKA zu überprüfen. Die

positiven Ergebnisse zur Wirksamkeit sind in Schlag et al. (2019) dokumentiert.

Die Prozessevaluation von ERIKA 2017 resultierte in der überarbeiteten Version des Fahraufgabenkatalogs, der in Kap. 2 dargestellt ist. Im Vergleich zu ERIKA 2017 wurden in der jetzt vorliegenden Version (ERIKA 2019) drei Fahraufgaben und zwei Verhaltenskategorien anders gefasst, weil sie selten beobachtet wurden oder nicht eindeutig zuzuordnen waren (vgl. Tabelle 3).

Tabelle 3: Vergleich der Fahraufgaben und Verhaltenskategorien von ERIKA 2017 und ERIKA 2019

	ERIKA 2017	ERIKA 2019
Fahraufgaben (nur 1. Ebene)	1. Einfahren, Ein- und Ausfädeln, Fahrstreifenwechsel, Vorbeifahren, Überholen	1. Einfahren, Ein- und Ausfädeln, Fahrstreifenwechsel, Vorbeifahren, Überholen
	2. Geradeausfahren	2. Fahrstrecke (Geradeausfahren und Kurven)
	3. Kurve	
	4. Kreuzung/Einmündung	3. Kreuzung/Einmündung
	5. Fußgängerüberweg, Haltestelle	4. Fußgängerüberweg, Haltestelle
	6. Schienenverkehr	
Verhaltenskategorien	1. Navigation	
	2. Verhaltensbeobachtung	1. Verkehrsbeobachtung
	3. Kommunikation, Abstand, Fahrzeugpositionierung	2. Kommunikation, Abstand, Fahrzeugpositionierung
	4. Geschwindigkeitsanpassung	3. Geschwindigkeitsanpassung
	5. Fahrzeugbedienung	

Mit ERIKA soll eine objektive Beurteilung des Fahrverhaltens im Sinne von besonders umsichtigem Verhalten, sozial toleriertem Verhalten und Fehlern möglich sein. Die Objektivität des Instruments wurde in der Evaluationsstu-

die (Schlag, Zwicker und Gehlert, 2019) mittels der Beobachterübereinstimmung zwischen zwei geschulten Beobachtern, den beiden Begleitpersonen, geprüft. Die Beobachterübereinstimmung ist bei den Fehlern mit Korrelationen von $r = .752^{**}$ bzw. $r = .733^{**}$ sehr hoch. Dies gilt ähnlich für die sozial tolerierten Verhaltensweisen mit Korrelationen von $r = .432^{**}$ und $r = .517^{**}$. Die Korrelationen beim besonders umsichtigen Verhalten lagen darunter, was vermutlich daran liegt, dass dieses Verhalten insgesamt nur selten registriert wurde.

Das Tablet-Werkzeug ERIKA 2017 wurde in Kooperation mit der TÜV I DEKRA arge tp 21 Dresden entwickelt. Es umfasst alle Komponenten von ERIKA (vgl. Abbildung 1):

- Fahraufgaben inkl. Beobachtungs- und Bewertungsschema („Fahrt & Aufgaben“),
- das Rückmeldevorgehen („Rückmeldung“),
- den Beobachtungsbogen („nach der Fahrt“)

sowie weitere, nur für die Evaluation relevante Teile (z. B. „Vorbefragung“, „Befinden vor der Fahrt“ etc.).

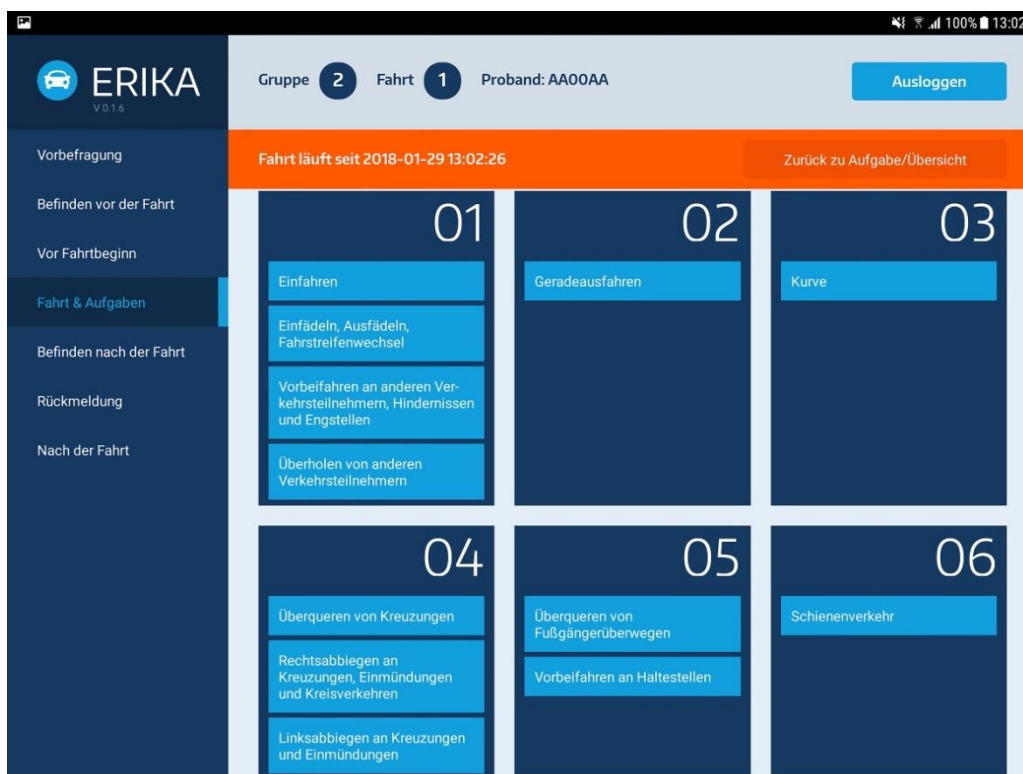


Abbildung 1: Zentrale Bedienoberfläche des Tablet-Werkzeugs ERIKA 2017

Die Auswahl der Fahraufgaben und die Bewertung erfolgt interaktiv über mehrere Ebenen (vgl. Abbildung 2).

1. Ebene: Fahraufgabe 1. Ebene (z. B. Einfahren, Einfädeln, Ausfädeln, Fahrstreifenwechsel, Vorbeifahren, Überholen)
2. Ebene: Fahraufgabe 2. Ebene (z. B. Einfahren)
3. Ebene: Verhaltenskategorie (z. B. Navigation)
4. Ebene: Bewertung (z. B. fehlerhaftes Fahrverhalten: Einfahren in falscher bzw. nicht angewiesener Richtung)

Die Farbrunterlegung der Bewertung wurde aus designtechnischen Gründen in grau, hell- und dunkelblau realisiert.



Abbildung 2: Interaktive Auswahl von Fahraufgaben, Verhaltenskategorien und Bewertungen in Tablet-Werkzeug ERIKA 2017

Die einzelnen Eintragungen werden am Ende in einer Übersicht dargestellt (vgl. Abbildung 3). Diese Übersicht („Fahrprofil“) wertet der Fahrtbegleiter im zweiten Teil des Rückmeldevorgehens (vgl. Kap. 1.3.) gemeinsam mit den Teilnehmern aus.

Fahrprofil					
	Navigation	Verkehrsbeob.	Kom., Abst. etc..	Geschw.anpass.	Fahrzeugbed.
01	01 Einfahren	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0
	02 Einfädeln, Ausfädeln, Fahrstreifenwechsel	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0
	03 Vorbeifahren an anderen Verkehrsteilnehmern, Hindernissen und Engstellen	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0
	04 Überholen von anderen Verkehrsteilnehmern	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0
	Navigation	Verkehrsbeob.	Kom., Abst. etc..	Geschw.anpass.	Fahrzeugbed.
02	01 Geradeausfahren	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0
	Navigation	Verkehrsbeob.	Kom., Abst. etc..	Geschw.anpass.	Fahrzeugbed.
03	01 Kurve	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0
	Navigation	Verkehrsbeob.	Kom., Abst. etc..	Geschw.anpass.	Fahrzeugbed.
04	01 Überqueren von Kreuzungen	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0
	02 Rechtsabbiegen an Kreuzungen, Einmündungen und Kreisverkehren	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0
	03 Linksabbiegen an Kreuzungen und Einmündungen	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0
	Navigation	Verkehrsbeob.	Kom., Abst. etc..	Geschw.anpass.	Fahrzeugbed.
05	01 Überqueren von Fußgängerüberwegen	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0
	02 Vorbeifahren an Haltestellen	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0
	Navigation	Verkehrsbeob.	Kom., Abst. etc..	Geschw.anpass.	Fahrzeugbed.
06	01 Schienenverkehr	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0

Abbildung 3: Übersicht über die Leistungen in den einzelnen Fahraufgaben („Fahrprotokoll“)

2 Fahraufgabenkatalog für Rückmeldefahrten mit älteren Pkw-Fahrern

1. Einfahren, Einfädeln, Ausfädeln, Fahrstreifenwechsel, Vorbeifahren, Überholen

- 1.1. Einfahren, Einfädeln, Ausfädeln und Fahrstreifenwechsel
- 1.2. Vorbeifahren
- 1.3. Überholen

2. Fahrstrecke (Geradeausfahren und Kurven)

3. Kreuzung, Einmündung

- 3.1. Überqueren von Kreuzungen
- 3.2. Rechtsabbiegen an Kreuzungen, Einmündungen und Kreisverkehren
- 3.3. Linkssabbiegen an Kreuzungen und Einmündungen
- 3.4. Schienenverkehr

4. Fußgängerüberweg, Haltestelle

- 4.1. Überqueren von Fußgängerüberwegen
- 4.2. Vorbeifahren an Haltestellen

Abbildung 4: Fahraufgabenkatalog

1 Einfahren, Einfädeln, Ausfädeln, Fahrstreifenwechsel, Vorbeifahren, Überholen

1.1. Einfahren, Einfädeln, Ausfädeln und Fahrstreifenwechsel

Bei der Teilfahraufgabe handelt es sich um Verkehrssituationen, in welchen der Fahrer¹:

- von einem Parkplatz oder über einen Bordstein hinweg auf die Fahrbahn fahren oder vom Fahrbahnrand anfahren möchte und den rückwärtigen und seitlichen Verkehr beobachten muss,
- einen Einfädelungstreifen benutzt, um sich in den fließenden Verkehr auf der durchgehenden Fahrbahn einzuordnen (z. B. beim Auffahren auf die Autobahn oder auf autobahnähnliche Straßen),
- den Ausfädelungstreifen zum Ausfahren benutzt (z. B. von Autobahnen oder autobahnähnlichen Straßen), um die durchgehende Fahrbahn zu verlassen, oder
- auf einer Fahrbahn mit mehreren Fahrstreifen in eine Richtung einen Fahrstreifenwechsel durchführt. (Abbiege- und Überholvorgänge sowie das Vorbeifahren an anderen Verkehrsteilnehmern, Hindernissen und Engstellen werden in separaten Fahraufgaben beschrieben.)

1.1.1 Verkehrsbeobachtung

Der Fahrer beobachtet die anderen Verkehrsteilnehmer, den seitlichen und den rückwärtigen Verkehr sowie die Abstände. Beim Einfahren achtet er besonders auf schwächere Verkehrsteilnehmer (z. B. Fußgänger, Kinder, Radfahrer) und darauf, dass die Sicht auf andere Verkehrsteilnehmer verdeckt sein könnte. Bereits bei der Annäherung an den Einfädelungsbereich oder den Ausfädelungsbereich beobachtet der Fahrer die Verkehrssituation auf der durchgehenden Fahrbahn und auf dem Ein- bzw. Ausfädelungstreifen. Darüber hinaus beobachtet er den seitlichen und den rückwärtigen Verkehr sowie die Abstände. Im weiteren Verlauf erfolgt die Verkehrsbeobachtung überwiegend über die Spiegel. Er nutzt dabei die Spiegel und kontrolliert den "Toten Winkel".

¹ Bei allen Bezeichnungen, die auf Personen bezogen sind, soll die gewählte Formulierung beide Geschlechter umfassen, auch wenn aus Gründen der leichteren Lesbarkeit die männliche Form verwendet wird.

Besonders umsichtiges Fahrverhalten

- Erkennen von komplizierten und ggf. unklaren Verkehrssituationen oder des verkehrswidrigen Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmer sowie sichere Reaktion darauf
- Erkennen von überraschenden oder gefährlichen Fahrmanövern anderer Verkehrsteilnehmer und sichere Reaktion darauf

Sozial toleriertes Fahrverhalten

- Nichtwählen einer großen "Lücke" [abhängig von Sicht, Fahrbahnverhältnissen und Differenzgeschwindigkeiten; z. B. bei normalen Sicht- und Fahrbahnverhältnissen und einer Geschwindigkeit von 50 km/h ohne Differenzgeschwindigkeit eine Lücke von mindestens 35m] bzw. lange Fahrt hinter sehr langsamem Fahrzeug ohne Fahrstreifenwechsel trotz großer "Lücke"
- Unvollständige Verkehrsbeobachtung [nur flüchtige seitliche und/oder rückwärtige Verkehrsbeobachtung; reagiert z. B. überrascht auf ein überholendes Fahrzeug]

Fehlerhaftes Fahrverhalten

- Fehlende Verkehrsbeobachtung [z. B. mangelnde Beachtung von Fußgängern oder Radfahrern, keine seitliche oder rückwärtige Verkehrsbeobachtung, kein Schulterblick]
- Grobe Missachtung der Vorfahrt- oder Vorrangregelung [z. B. sehr deutliche Verzögerung eines bevorrechtigten Fahrzeugs im Zielfahrstreifen erforderlich]
- Nichtbeachten von Verkehrszeichen oder Markierungen [z. B. Überfahren einer durchgezogenen Linie]

1.1.2 Kommunikation, Abstand, Fahrzeugpositionierung

Der Fahrer kündigt seine Absicht einzufahren rechtzeitig und deutlich an und betätigt rechtzeitig den Blinker. Dabei berücksichtigt er Signale, Zeichen (z. B. Schall- oder Lichtzeichen) und Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer. In schwierigen und nicht eindeutigen Verkehrssituationen versucht er, sich mit anderen Verkehrsteilnehmern zu verständigen. Beim Einfahren zeigt er durch deutlichen Blickkontakt, dass er andere Verkehrsteilnehmer wahrgenommen hat. Der Fahrer nutzt den Einfädungsstreifen und den Ausfädungsstreifen unter Berücksichtigung der Verkehrssituation aus. Er hält ausreichend Abstand zu anderen Verkehrsteilnehmern und Hindernissen/Gegenständen. Beim Einfädeln beschleunigt und beim Ausfädeln verzögert er angemessen.

Besonders umsichtiges Fahrverhalten

- Unmittelbar sichere Positionierung auch bei unerwartetem oder verkehrswidrigem Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer
- Unmittelbar sichere Positionierung auch bei erschwerten Verhältnissen, z. B. verkürztem oder fehlendem Einfädelungstreifen
- Konfliktvermeidende oder konfliktlösende Kommunikation mit anderen Verkehrsteilnehmern
- Einschalten der Warnblinkanlage beim Herannahen an einen Rückstau auf dem Ausfädelungstreifen
- Signalisieren des Verzichts auf den eigenen Fahrstreifenwechsel (z. B. durch Handzeichen) zur Auflösung einer komplexen Verkehrssituation
- Durch Blickkontakt Lücke schaffen bei hoher Verkehrsdichte auf der durchgehenden Fahrbahn
- Signalisieren des Verzichts auf den eigenen Vorrang beim Reißverschlussverfahren (z. B. durch Handzeichen)

Sozial toleriertes Fahrverhalten

- Nichtbeachten von Zeichen und Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer
- Fehlende oder falsche Signal- und Zeichengebung [z. B. Einfahren ohne notwendige Betätigung des Blinkers oder Abgabe eines Warnzeichens, obwohl die Situation durch Bremsen hätte entschärft werden können]
- Nichtanwendung des Reißverschlussverfahrens
- Mangelnde Ausnutzung des Einfädelungs- oder des Ausfädelungstreifens [z. B. Einfädeln bevor die für den Verkehrsfluss auf dem Zielfahrtstreifen erforderliche Geschwindigkeit erreicht ist; z. B. spätes Wechseln auf den Ausfädelungstreifen]
- Vermeidbare Behinderung beim Einfahren [z. B. unnötiges Blockieren eines querenden Radwegs]
- Vermeidbares Überfahren der Fahrstreifenbegrenzungslinie

Fehlerhaftes Fahrverhalten

- Behinderung von Fußgängern oder Radfahrern
- Einscheren mit Behinderung eines auf dem Zielfahrtstreifen fahrenden Fahrzeugs
- Nichtbeachten von Brems- und Warnblinkleuchten anderer Verkehrsteilnehmer bei Rückstau
- Unterschreitung des Sicherheitsabstands zur Seite zu anderen Verkehrsteilnehmern, baulichen Einrichtungen und Hindernissen/Gegenständen [Der Sicherheitsabstand zur Seite beträgt bei 50 km/h 1 m. Zunahme um 10 cm pro 10 km/h.]
- Unterschreitung des Sicherheitsabstands nach vorne zu anderen Verkehrsteilnehmern [Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug kleiner als

ein Viertel der Tachoanzeige in Metern unabhängig von zeitnaher Korrektur. Eine Vergrößerung des Sicherheitsabstands ist z. B. notwendig bei schlechten Sicht-, Witterungs- oder Fahrbahnverhältnissen.]

- Unzulässiges Rechtsüberholen auf dem Ausfädelungstreifen (Ausnahme: Stau auf der durchgehenden Fahrbahn)
- Vermeidbares Überfahren der Fahrstreifenbegrenzungslinie
- Korrektur einer falschen Richtungswahl wird notwendig (durch Fahrer oder durch Hinweis des Begleiters)
- Sicherheitsgefährdende Fehler bei der Fahrzeugbedienung (z. B. sicherheitsgefährdende Brems- und Beschleunigungsvorgänge; Verwechslung von Brems- und Gaspedal)
- Fehlende Reaktion auf ein herannahendes Fahrzeug mit Blaulicht (und Einsatzhorn)

1.1.3 Geschwindigkeitsanpassung

Der Fahrer beachtet die zulässige Höchstgeschwindigkeit und passt seine Geschwindigkeit dem Verkehrsfluss und den Straßen-, Sicht- und Witterungsverhältnissen sowie den Fahrzeugeigenschaften an. Er fährt so ein, dass er bei Bedarf rechtzeitig anhalten kann. Er wechselt flüssig und zügig auf den Zielfahrtstreifen.

Besonders umsichtiges Fahrverhalten

- Sicherer Abbruch des Einfädelungs-, des Ausfädelungsvorgangs oder des Fahrstreifenwechsels aufgrund einer nicht vorhersehbaren Verkehrssituation [z. B. weil ein anderes Fahrzeug die vorhandene Lücke im Zielfahrtstreifen nutzt]
- Sichere Bewältigung des Einfädelungs-, des Ausfädelungsvorgangs oder des Fahrstreifenwechsels bei hoher Verkehrsdichte und großen Differenzgeschwindigkeiten
- Unmittelbare sichere Geschwindigkeitsanpassung auch bei unerwartetem oder verkehrswidrigem Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer. Fehler anderer Verkehrsteilnehmer werden kompensiert.
- Nach einer Fahrt mit höherer Geschwindigkeit passt der Fahrer auch vor einer sich zuziehenden Kurve in einer Ausfahrt die Geschwindigkeit ohne spezielle vorherige Beschilderung und ohne vorausfahrendes Fahrzeug vorausschauend an

Sozial toleriertes Fahrverhalten

- Zögerliches Beschleunigen beim Anfahren, zögerliches Einfädeln, Ausfädeln oder zögerlicher Fahrstreifenwechsel und unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Verkehrsverhältnisse ohne Beeinträchtigung

gung anderer Fahrer [z. B. keine hinreichende Geschwindigkeitsanpassung gegenüber der Annäherungsgeschwindigkeit]

- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Straßen-, Sicht- und Witterungsverhältnisse sowie Fahrzeugeigenschaften mit zeitnaher Korrektur [Beträgt z. B. die Sichtweite durch Nebel, Schneefall oder Regen 50m, darf nicht schneller als 50 km/h gefahren werden. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt.]
- Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit mit zeitnaher Korrektur [i. g. O. mehr als 10 km/h und a. g. O. mehr als 15 km/h. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt.]
- Bremsen in nicht verkehrsüblicher Weise [z. B. unverhältnismäßiges Bremsen zum Erreichen der Ausfädelungsgeschwindigkeit]

Fehlerhaftes Fahrverhalten

- Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer durch zu forsches Einfahren.
- Sehr zögerliches Einfahren, Einfädeln, Ausfädeln oder sehr zögerlicher Fahrstreifenwechsel und unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Verkehrsverhältnisse mit Beeinträchtigung anderer Verkehrsteilnehmer [z. B. anderer Fahrer muss bremsen, um Sicherheitsabstand wiederherzustellen; anderer Fahrer muss kurzfristig die Spur wechseln Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden erfolgt, nachdem der Einfädelungsvorgang abgeschlossen worden ist.]
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Straßen-, Sicht- und Witterungsverhältnisse sowie Fahrzeugeigenschaften ohne zeitnahe Korrektur [Beträgt z. B. die Sichtweite durch Nebel, Schneefall oder Regen 50 m, darf nicht schneller als 50 km/h gefahren werden. 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 10 km/h und a. g. O. mehr als 15 km/h zu schnell. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt.]
- Unterbrechung des Einfahrens, Einfädelungs-, Ausfädelungsvorgangs oder des Fahrstreifenwechsels ohne erkennbaren äußeren Anlass.

1.2 Vorbeifahren an anderen Verkehrsteilnehmern, Hindernissen und Engstellen

Bei der Teilfahraufgabe handelt es sich um Verkehrssituationen, in welchen der Fahrer eine Fahrbahnverengung, ein Hindernis auf der Fahrbahn, ein haltendes oder parkendes Fahrzeug, einen Fußgänger oder Radfahrer in seinem Fahrstreifen passieren muss. [Verkehrssituationen, in denen Verkehrsteilnehmer passiert werden, die sich auf demselben Straßenteil befinden und sich in dieselbe Richtung wie der Fahrer fortbewegen oder warten, werden gesondert unter der Fahraufgabe „Überholen“ beschrieben.]

1.2.1 Verkehrsbeobachtung

Der Fahrer erkennt in seinem Fahrstreifen eine Engstelle, an der er vorbeifahren muss, und ob die Fahrbahn des Gegenverkehrs auf gleicher Höhe ebenfalls eingengt ist. Bei der Annäherung beachtet der Fahrer zunächst die Vorrangregelung. Er beobachtet die anderen - insbesondere schwächeren - Verkehrsteilnehmer (z. B. Fußgänger, Kinder, Radfahrer). Vor dem Ausscheren beobachtet er den rückwärtigen und seitlichen Verkehrsraum, ggf. kontrolliert er den "Toten Winkel". Zum Wiedereinordnen prüft der Fahrer durch die Benutzung der Spiegel, ob sich das Hindernis in ausreichender Entfernung befindet. Unmittelbar vor dem Wiedereinordnen beobachtet er den rückwärtigen und seitlichen Verkehr und kontrolliert den "Toten Winkel".

Besonders umsichtiges Fahrverhalten

- Erkennen einer Verkehrssituation, in der der Fahrer auf seinen Vorrang verzichtet, um so einen sicheren Verkehrsfluss aufrecht zu erhalten [z. B. wechselnde Engstellen auf beiden Seiten der Fahrbahn]
- Erkennen von überraschenden oder gefährlichen Fahrmanövern anderer Verkehrsteilnehmer und sichere Reaktion darauf
- Erkennen von komplizierten und ggf. unklaren Verkehrssituationen sowie sichere Reaktion darauf

Sozial toleriertes Fahrverhalten

- Nichterkennen des eigenen Vorrangs
- Unvollständige Verkehrsbeobachtung [z. B. flüchtige seitliche Verkehrsbeobachtung]
- Nichtwählen einer großen "Lücke"
- Zögerliche Vorbeifahrt

Fehlerhaftes Fahrverhalten

- Grobe Missachtung der Vorrangregelung [z. B. sehr deutliche Verzögerung eines Fahrzeugs im Zielfahrstreifen erforderlich]
- Nichtbeachten von Vorschriftzeichen, Verkehrszeichen oder Markierungen
- Fehlende Verkehrsbeobachtung [z. B. keine seitliche und rückwärtige Verkehrsbeobachtung, kein Schulterblick]

1.2.2 Kommunikation, Abstand, Fahrzeugpositionierung

Bei Gegenverkehr und nicht ausreichendem Raum zum Vorbeifahren wartet der Fahrer in angemessener Entfernung vor der Engstelle bis der Gegenverkehr durchgefahren ist. Er achtet auf Signale, Zeichen (z. B. Schall- und Leuchtzeichen) und Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer. Bei gleichzeitigem Ankommen an einer beidseitigen Engstelle darf der Fahrer nur bei eindeutiger Aufforderung durch den Gegenverkehr weiterfahren. Vor dem Ausscheren und beim Wiedereinordnen betätigt er den Blinker. In schwierigen und nicht eindeutigen Verkehrssituationen versucht er, sich mit anderen Verkehrsteilnehmern zu verständigen. Beim Vorbeifahren hält er ausreichend Abstand zu anderen Verkehrsteilnehmern, baulichen Einrichtungen und Hindernissen/Gegenständen.

Besonders umsichtiges Fahrverhalten

- Unmittelbare sichere Positionierung auch bei unerwartetem oder verkehrswidrigem Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer
- Korrekte Kommunikation bei einer unerwarteten oder komplexen Verkehrssituation

Sozial toleriertes Fahrverhalten

- Nichtbeachten von Zeichen und Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer
- Fehlende oder falsche Signal- und Zeichengebung
- Vermeidbare Behinderung des Gegenverkehrs
- Vermeidbares Überfahren der Fahrstreifenbegrenzungslinie

Fehlerhaftes Fahrverhalten

- Unterschreitung des Sicherheitsabstands zur Seite zu anderen Verkehrsteilnehmern, baulichen Einrichtungen und Hindernissen/Gegenständen [Der Sicherheitsabstand zur Seite beträgt bei 50 km/h 1 m. Zunahme um 10 cm pro 10 km/h. Ausnahmen: einspurige fahrende Fahrzeuge (1,5 m) und Fußgänger (1,5 m). Eine deutliche Erhöhung des Sicherheitsabstandes ist z. B. geboten bei schlechten Sicht- oder Fahrbahnverhältnissen, bei unsicherer Fahrweise eines vorausfahrenden Fahrzeugs.]

- Unterschreitung des Sicherheitsabstands nach vorne zu anderen Verkehrsteilnehmern [Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug kleiner als ein Viertel der Tachoanzeige in Metern. Eine Verkürzung des Sicherheitsabstands kann z. B. zulässig sein bei dichtem oder zähflüssigem Verkehr. Eine Vergrößerung des Sicherheitsabstands ist z. B. notwendig bei schlechten Sicht-, Witterungs- oder Fahrbahnverhältnissen.]
- Sicherheitsgefährdende Fehler bei der Fahrzeugbedienung (z. B. sicherheitsgefährdende Brems- und Beschleunigungsvorgänge; Verwechslung von Brems- und Gaspedal)
- Fehlende Reaktion auf ein herannahendes Fahrzeug mit Blaulicht (und Einsatzhorn)

1.2.3 Geschwindigkeitsanpassung

Der Fahrer beachtet die zulässige Höchstgeschwindigkeit und passt seine Geschwindigkeit den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Witterungsverhältnissen sowie den Fahrzeugeigenschaften an. Sofern notwendig, verringert er die Geschwindigkeit rechtzeitig vor der Engstelle und hält ggf. an. Während des Vorbeifahrens und des Wiedereinordnens wählt der Fahrer seine Geschwindigkeit so, dass dies gefahrlos und ohne Beeinträchtigung anderer Verkehrsteilnehmer möglich ist.

Besonders umsichtiges Fahrverhalten

- Unmittelbare sichere Geschwindigkeitsanpassung auch bei unerwartetem oder verkehrswidrigem Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer. Fehler anderer Verkehrsteilnehmer werden kompensiert.

Sozial toleriertes Fahrverhalten

- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Verkehrsverhältnisse ohne Beeinträchtigung anderer Verkehrsteilnehmer
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Straßen-, Sicht- und Witterungsverhältnisse sowie Fahrzeugeigenschaften mit zeitnaher Korrektur [Beträgt z. B. die Sichtweite durch Nebel, Schneefall oder Regen 50m, darf nicht schneller als 50 km/h gefahren werden. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt.]
- Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit mit zeitnaher Korrektur [i. g. O. mehr als 10 km/h und a. g. O. mehr als 15 km/h. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt.]
- Zögerliche Vorbeifahrt

Fehlerhaftes Fahrverhalten

- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Verkehrsverhältnisse mit Beeinträchtigung anderer Verkehrsteilnehmer bei der Vorbeifahrt oder beim Wiedereinschneiden [z. B. den Verkehrsfluss erheblich behindernde extrem langsame Fahrweise.]
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Straßen-, Sicht- und Witterungsverhältnisse sowie Fahrzeugeigenschaften ohne zeitnahe Korrektur [Beträgt z. B. die Sichtweite durch Nebel, Schneefall oder Regen 50 m, darf nicht schneller als 50 km/h gefahren werden. 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 10 km/h und a. g. O. mehr als 15 km/h zu schnell. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt.]
- Unterbrechung der Vorbeifahrt ohne erkennbaren äußeren Anlass.

1.3 Überholen von anderen Verkehrsteilnehmern

Bei der Teilfahraufgabe handelt es sich um Verkehrssituationen, in welchen der Fahrer mindestens einen vor ihm auf derselben Fahrbahn, im selben Fahrstreifen, in gleicher Richtung bewegend oder wartenden Verkehrsteilnehmer passiert.

1.3.1 Verkehrsbeobachtung

Der Fahrer erkennt, dass die für den gesamten Überholvorgang benötigte Strecke frei von Gegenverkehr ist. Er beobachtet soweit möglich die Verkehrssituation vor dem zu überholenden Verkehrsteilnehmer. Er prüft, ob Verkehrszeichen einen Überholvorgang untersagen. Der Fahrer beobachtet die anderen - insbesondere schwächeren - Verkehrsteilnehmer (z. B. Fußgänger, Kinder, Radfahrer). Zugleich beobachtet er den nachfolgenden Verkehr über die Spiegel. Vor Beginn des Überholvorgangs beobachtet der Fahrer den rückwärtigen und seitlichen Verkehr und kontrolliert den "Toten Winkel". Vor und während des Überholens achtet er auf das Verhalten des zu Überholenden. Zum Wiedereinordnen prüft er, ob dies gefahrlos möglich ist.

Beim Überholen auf Fahrbahnen für eine Richtung (ohne Gegenverkehr) muss der Fahrer erkennen, ob er mit ausreichender Differenzgeschwindigkeit

keit und ohne Gefährdung des nachfolgenden Verkehrs den Überholvorgang beginnen und sicher abschließen kann.

Besonders umsichtiges Fahrverhalten

- Erkennen von überraschenden oder gefährlichen Fahrmanövern anderer Verkehrsteilnehmer und sichere Reaktion darauf
- Erkennen von komplizierten und ggf. unklaren Verkehrssituationen sowie sichere Reaktion darauf

Sozial toleriertes Fahrverhalten

- Unvollständige Verkehrsbeobachtung [z. B. flüchtige seitliche Verkehrsbeobachtung; reagiert z. B. überrascht auf ein überholendes Fahrzeug]

Fehlerhaftes Fahrverhalten

- Unzureichende Beachtung des Gegenverkehrs [z. B. Verzögerung des Gegenverkehrs erforderlich]
- Fehlende Verkehrsbeobachtung [z. B. keine seitliche oder rückwärtige Verkehrsbeobachtung, kein Schulterblick]
- Nichtbeachten eines Überholverbots durch Vorschriftzeichen, Verkehrszeichen oder Markierungen
- Zögerliche Vorbeifahrt (nach Einleitung des Überholvorgangs)

1.3.2 Kommunikation, Abstand, Fahrzeugpositionierung

Der Fahrer nähert sich dem zu überholenden Verkehrsteilnehmer unter Einhaltung des Sicherheitsabstands. Der Fahrer achtet auf Signale, Zeichen (z. B. Schall- und Leuchtzeichen) und Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer. Vor dem Ausscheren bzw. Wiedereinordnen betätigt der Fahrer den Blinker. Er hält ausreichend Abstand zu anderen Verkehrsteilnehmern, baulichen Einrichtungen und Hindernissen/Gegenständen. Beim Überholen hält er ausreichenden Seitenabstand. Er ordnet sich sobald möglich wieder ein. Beim Überholen von einspurigen Fahrzeugen und Fußgängern wählt der Fahrer einen größeren Seitenabstand.

Besonders umsichtiges Fahrverhalten

- Unmittelbare sichere Positionierung auch bei unerwartetem oder verkehrswidrigem Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer
- Korrekte Kommunikation bei einer unerwarteten oder komplexen Verkehrssituation
- Rechtzeitiges Abbrechen des Überholvorgangs und sicheres Wiedereinordnen [z. B. aufgrund unerwarteten oder verkehrswidrigen Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmer]

Sozial toleriertes Fahrverhalten

- Nichtbeachten von Zeichen und Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer
- Fehlende oder falsche Signal- und Zeichengebung [z. B. fehlendes Blinken beim Ein- und Ausscheren]
- Vermeidbares Überfahren der Fahrstreifenbegrenzungslinie
- Unsicherheiten beim Halten der Fahrspur
- Nicht Überholen eines deutlich langsameren Fahrzeugs, obwohl dies 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 gefahrlos ermöglichen]

Fehlerhaftes Fahrverhalten

- Überholen trotz unklarer Verkehrslage
- Behinderung des Gegenverkehrs
- Unterschreitung des Sicherheitsabstands zur Seite zu anderen Verkehrsteilnehmern, baulichen Einrichtungen und Hindernissen/Gegenständen [Der Sicherheitsabstand zur Seite beträgt bei 50 km/h 1 m. Zunahme um 10 cm pro 10 km/h. Ausnahmen: einspurige fahrende Fahrzeuge (1,5 m) und Fußgänger (1,5 m). Eine deutliche Erhöhung des Sicherheitsabstandes ist z. B. geboten bei schlechten Sicht- oder Fahrbahnverhältnissen, bei unsicherer Fahrweise eines vorausfahrenden Fahrzeugs.]
- Unterschreitung des Sicherheitsabstands nach vorne zu anderen Verkehrsteilnehmern [Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug kleiner als ein Viertel der Tachoanzeige in Metern unabhängig von zeitnaher Korrektur. Eine Vergrößerung des Sicherheitsabstands ist z. B. notwendig bei schlechten Sicht-, Witterungs- oder Fahrbahnverhältnissen.]
- Sicherheitsgefährdende Fehler bei der Fahrzeugbedienung (z. B. sicherheitsgefährdende Brems- und Beschleunigungsvorgänge; Verwechslung von Brems- und Gaspedal)
- Fehlende Reaktion auf ein herannahendes Fahrzeug mit Blaulicht (und Einsatzhorn)

1.3.3 Geschwindigkeitsanpassung

Der Fahrer beachtet die zulässige Höchstgeschwindigkeit und passt seine Geschwindigkeit den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Witterungsverhältnissen sowie den Fahrzeugeigenschaften an. Er erhöht die Geschwindigkeit seines Fahrzeugs gegenüber dem zu Überholenden angemessen.

Besonders umsichtiges Fahrverhalten

- Unmittelbare sichere Geschwindigkeitsanpassung auch bei unerwartetem oder verkehrswidrigem Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer [z. B. Abwendung einer nicht vorhersehbaren Gefahrensituation durch eine kurzfristige Verringerung oder Erhöhung der Geschwindigkeit]. Fehler anderer Verkehrsteilnehmer werden kompensiert.

Sozial toleriertes Fahrverhalten

- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Verkehrsverhältnisse ohne Beeinträchtigung anderer Verkehrsteilnehmer [z. B. durch zu geringe Differenzgeschwindigkeit dauert der Überholvorgang unnötig lang.]
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Straßen-, Sicht- und Witterungsverhältnisse sowie Fahrzeugeigenschaften mit zeitnaher Korrektur [Beträgt z. B. die Sichtweite durch Nebel, Schneefall oder Regen 50m, darf nicht schneller als 50 km/h gefahren werden. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt.]
- Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit mit zeitnaher Korrektur [i. g. O. mehr als 10 km/h und a. g. O. mehr als 15 km/h. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt.]
- Überholen wird unterlassen, obwohl es angemessen wäre (z. B. hohe Differenzgeschwindigkeit zum Vorfahrenden)

Fehlerhaftes Fahrverhalten

- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Verkehrsverhältnisse mit Beeinträchtigung anderer Verkehrsteilnehmer beim Überholen oder beim Wiedereinscheren
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Straßen-, Sicht- und Witterungsverhältnisse sowie Fahrzeugeigenschaften ohne zeitnahe Korrektur [Beträgt z. B. die Sichtweite durch Nebel, Schneefall oder Regen 50 m, darf nicht schneller als 50 km/h gefahren werden. 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 10 km/h und a. g. O. mehr als 15 km/h zu schnell. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt.]
- Risikoreiches Aus- oder Einscheren (bei Beginn oder Beendigung des Überholvorgangs)
- Unterbrechung des Überholvorgangs ohne erkennbaren äußeren Anlass.

2 Fahrstrecke (Geradeausfahren und Kurven²)

2.1 Verkehrsbeobachtung

Der Fahrer beobachtet den Verkehrsraum und fährt vorrausschauend. Er erkennt rechtzeitig den Straßenverlauf, die Fahrbahnränder, die Verkehrszeichen und/oder Verkehrseinrichtungen sowie Beschaffenheit, Breite und Steigung/Gefälle der Fahrbahn und bewertet dies u.a. im Hinblick auf die von ihm zu wählende Geschwindigkeit. Er erkennt frühzeitig, dass er sich einer Kurve nähert und beobachtet den weiteren Fahrbahnverlauf. Beim Geradeausfahren wird regelmäßig der rückwärtige und seitliche Verkehr über die Spiegel beobachtet. Der Fahrer berücksichtigt die Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Witterungsverhältnisse und erkennt rechtzeitig Hindernisse. Er beobachtet die anderen - insbesondere schwächeren - Verkehrsteilnehmer (z. B. Fußgänger, Kinder, Radfahrer).

Besonders umsichtiges Fahrverhalten

- Erkennen von überraschenden oder gefährlichen Fahrmanövern anderer Verkehrsteilnehmer und sichere Reaktion darauf (insbesondere auch von Fußgängern oder Radfahrern)
- Frühzeitiges Erkennen von übermäßiger Straßenbenutzung eines entgegenkommenden Fahrzeuges und sichere Reaktion darauf [in Kurven z. B. stärker rechts fahren, Geschwindigkeit verringern]
- Erkennen von komplizierten Verkehrszeichen oder Verkehrseinrichtungen sowie der Fahrbahnbeschaffenheit und sichere Reaktion darauf
- Frühzeitiges Erkennen von Tieren, die unerwartet die Fahrbahn betreten und sichere Reaktion darauf

Sozial toleriertes Fahrverhalten

- Spätes Erkennen einer Kurve [Fahrverhalten lässt darauf schließen, dass die Kurve nicht rechtzeitig erkannt wurde]
- Spätes Erkennen von Verkehrszeichen oder Verkehrseinrichtungen und späte Reaktion darauf
- Spätes Erkennen herannahender Tiere und späte Reaktion darauf
- Unvollständige Verkehrsbeobachtung [z. B. nur flüchtige seitliche oder rückwärtige Verkehrsbeobachtung]
- Anhalten trotz Halteverbots

² Unter dem Begriff "Kurve" wird eine natürliche Verkehrsführung verstanden. Abbiegevorgänge an Kreuzungen und Einmündungen werden gesondert in der Fahraufgabe "Kreuzungen und Einmündungen" beschrieben.

Fehlerhaftes Fahrverhalten

- Nichtbeachten von ROT oder gefährliches Fahren bei „GELB“ bei Lichtzeichenanlagen oder entsprechenden Zeichen eines Polizeibeamten (außerhalb von Kreuzungen/Einmündungen)
- Fehlende Verkehrsbeobachtung [z. B. keine seitliche und rückwärtige Verkehrsbeobachtung]
- Nichtbeachten von Vorschriftzeichen, Verkehrszeichen oder Markierungen

2.2 Kommunikation, Abstand, Fahrzeugpositionierung

Der Fahrer achtet auf Signale, Zeichen und Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer (z. B. Bremslicht des Vorfahrenden). Er zeigt mit deutlichem Fahren (z. B. rechtzeitigem Blinken) seine Absichten frühzeitig an. In schwierigen und nicht eindeutigen Verkehrssituationen versucht er, sich mit anderen Verkehrsteilnehmern zu verständigen. Der Fahrer beachtet die Benutzungsvorschriften für Fahrbahnen (z. B. ein bestehendes Rechtsfahrgebot). Er hält ausreichend Sicherheitsabstand zu anderen Verkehrsteilnehmern, baulichen Einrichtungen und Hindernissen/Gegenständen. Beim Fahren im Fahrstreifen hält er die Spur. Er bleibt beim Heranfahren an eine Kurve in seinem Fahrstreifen. Ein begonnener Überholvorgang muss rechtzeitig vor der Kurve beendet sein.

Besonders umsichtiges Fahrverhalten

- Unmittelbare sichere Positionierung auch bei unerwartetem oder verkehrswidrigem Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer [z. B. bei plötzlichen Abstandsunterschreitungen durch andere Verkehrsteilnehmer]
- Zweckmäßige und sichere Positionierung, um ggf. freie Bahn für Einsatzfahrzeuge (Blaulicht und Einsatzhorn) bei hoher Verkehrsdichte zu schaffen
- Einschalten der Warnblinkanlage bei Rückstau
- Signalisieren des Verzichts auf den eigenen Vorrang beim Reißverschlussverfahren (z. B. durch Handzeichen)

Sozial toleriertes Fahrverhalten

- Vermeidbares Überfahren der Fahrbahnbegrenzungslinie
- Unsicherheiten beim Halten der Fahrspur
- Nichtbeachten von Zeichen und Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer
- Fehlende oder falsche Signal- und Zeichengebung [z. B. fehlendes Blinken beim Befahren einer abknickenden Vorfahrtsstraße]
- Nichtanwendung des Reißverschlussverfahrens
- Kurzzeitiges Nichteinhalten des Rechtsfahrgebots

Fehlerhaftes Fahrverhalten

- Vermeidbares Überfahren der Fahrstreifenbegrenzungslinie
- Vermeidbares Fahren auf dem Radfahrerschutzbereich
- Unterschreitung des Sicherheitsabstands nach vorne zu anderen Verkehrsteilnehmern [Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug kleiner als ein Viertel der Tachoanzeige in Metern unabhängig von zeitnahe Korrektur. Eine Vergrößerung des Sicherheitsabstands ist z. B. notwendig bei schlechten Sicht-, Witterungs- oder Fahrbahnverhältnissen.]
- Nichteinhalten des Rechtsfahrgebots ohne zeitnahe Korrektur [Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn das Rechtsfahrgebot innerhalb von 500 m eingehalten wird.]
- Überfahren des Bordsteins
- Unterschreitung des Sicherheitsabstands zur Seite zu anderen Verkehrsteilnehmern, baulichen Einrichtungen und Hindernissen/Gegenständen [Der Sicherheitsabstand zur Seite beträgt bei 50 km/h 1 m. Zunahme um 10 cm pro 10 km/h. Ausnahmen: einspurige fahrende Fahrzeuge (1,5 m) und Fußgänger (1,5 m). Eine deutliche Erhöhung des Sicherheitsabstandes ist z. B. geboten bei schlechten Sicht- oder Fahrbahnverhältnissen, bei unsicherer Fahrweise eines vorausfahrenden Fahrzeugs.]
- Fahrstreifen des Gegenverkehrs grundlos benutzen
- Korrektur einer falschen Richtungswahl wird notwendig (durch Fahrer oder durch Hinweis des Begleiters)
- Sicherheitsgefährdende Fehler bei der Fahrzeugbedienung (z. B. sicherheitsgefährdende Brems- und Beschleunigungsvorgänge; Verwechslung von Brems- und Gaspedal)
- Fehlende Reaktion auf ein herannahendes Fahrzeug mit Blaulicht (und Einsatzhorn)

2.3 Geschwindigkeitsanpassung

Der Fahrer beachtet die zulässige Höchstgeschwindigkeit und passt seine Geschwindigkeit den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Witterungsverhältnissen sowie den Fahrzeugeigenschaften an. Er passt seine Geschwindigkeit dem Kurvenverlauf an.

Besonders umsichtiges Fahrverhalten

- Unmittelbare sichere Geschwindigkeitsanpassung bei unerwartetem oder verkehrswidrigem Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer [z. B. plötzliche sehr starke und sichere Geschwindigkeitsverringerung aufgrund einer nicht vorhersehbaren Verkehrssituation (z. B. Gegenverkehr im eigenen Fahrstreifen, Wildwechsel); Fehler anderer Verkehrsteilnehmer werden kompensiert]

Sozial toleriertes Fahrverhalten

- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Verkehrsverhältnisse ohne Beeinträchtigung anderer Verkehrsteilnehmer
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Straßen-, Sicht- und Witterungsverhältnisse sowie Fahrzeugeigenschaften mit zeitnaher Korrektur [Beträgt z. B. die Sichtweite durch Nebel, Schneefall oder Regen 50m, darf nicht schneller als 50 km/h gefahren werden. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt.]
- Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit mit zeitnaher Korrektur [i. g. O. mehr als 10 km/h und a. g. O. mehr als 15 km/h. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt.]
- Dem Verkehrsfluss entgegenstehende langsame Fahrweise [durch die sich z. B. andere Kraftfahrer vermehrt zum Überholen gedrängt fühlen]
- Bremsen in nicht verkehrsüblicher Weise [z. B. unverhältnismäßiges Bremsen zum Erreichen einer Geschwindigkeitsbeschränkung]

Fehlerhaftes Fahrverhalten

- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Verkehrsverhältnisse mit Beeinträchtigung anderer Verkehrsteilnehmer
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Straßen-, Sicht- und Witterungsverhältnisse sowie Fahrzeugeigenschaften ohne zeitnahe Korrektur [Beträgt z. B. die Sichtweite durch Nebel, Schneefall oder Regen 50 m, darf nicht schneller als 50 km/h gefahren werden. 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 10 km/h und a. g. O. mehr als 15 km/h zu schnell. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt.]
- Den Verkehrsfluss stark behindernde extrem langsame Fahrweise
- Beschleunigen während des Überholtwerdens

3 Kreuzung, Einmündung, Kreisverkehr, Schienenverkehr

3.1 Überqueren von Kreuzungen

Bei der Teilfahraufgabe handelt es sich um Verkehrssituationen, in welchen der Fahrer an baulich unterschiedlichen Kreuzungen oder Einmündungen dem Verlauf der eigenen Straße folgt und dabei Fahrspuren anderer Verkehrsteilnehmer kreuzt.

3.1.1 Verkehrsbeobachtung

Der Fahrer erkennt zunächst, dass er sich einer Kreuzung oder Einmündung nähert und welche Vorfahrts-/Vorrangregelungen dort anzuwenden sind. Der Fahrer beobachtet die anderen - insbesondere schwächeren - Verkehrsteilnehmer (z. B. Fußgänger, Kinder, Radfahrer). Er beobachtet den Verkehrsraum vor ihm und prüft auch, ob und wie schnell sich weitere Fahrzeuge aus den einmündenden Straßen der Kreuzung nähern und ob Fußgänger oder Radfahrer kreuzungsnah die Fahrbahn betreten bzw. befahren möchten oder bereits betreten bzw. befahren. Außerdem beobachtet er über die Spiegel den rückwärtigen Verkehr. Vor der Kreuzung und beim Überqueren beobachtet der Fahrer den Querverkehr aus beiden Richtungen sowie den Gegenverkehr und eventuelle Linksabbieger unter Beachtung aller sich im Kreuzungsbereich befindlichen Fußgänger und Radfahrer.

An Kreuzungen oder Einmündungen mit der Regelung "rechts vor links" erkennt der Fahrer, ob ihm Vorfahrt gewährt wird oder er Vorfahrt gewähren muss. Wird die Vorfahrt durch vorfahrtregelnde Verkehrszeichen geregelt, erkennt der Fahrer, ob ein Anhalten oder Warten geboten ist und ob eine Weiterfahrt zulässig und möglich ist. An Kreuzungen oder Einmündungen mit Lichtzeichen erkennt der Fahrer, ob er anhalten muss oder ob seine Fahrtrichtung freigegeben ist.

Besonders umsichtiges Fahrverhalten

- Erkennen von überraschenden oder gefährlichen Fahrmanövern anderer Verkehrsteilnehmer und sichere Reaktion darauf
- Erkennen von komplizierten und ggf. unklaren Verkehrssituationen sowie sichere Reaktion darauf
- Besonders umsichtiges Verhalten bei überraschendem Ausfall einer Lichtzeichenanlage

- Verzicht auf die eigene Vorfahrt oder den eigenen Vorrang beim Erkennen unangepassten Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmer, insbesondere gegenüber Fußgängern und Radfahrern

Sozial toleriertes Fahrverhalten

- Unvollständige Verkehrsbeobachtung [z. B. spätes Erkennen der einmündenden Straßen, flüchtige Beobachtung der einmündenden Straßen]
- Nichtwählen von großen "Lücken"
- Nichtwählen der eigenen Vorfahrt/des eigenen Vorrangs [z. B. Halt bei LZA "GRÜN" bzw. Leuchtpfeil "GRÜN"]
- Sehr zögerliches Verhalten bei Einfahrt in die Kreuzung
- Flüchtiger oder nur einseitiger Schulterblick, obwohl intensiver oder zweiseitiger Schulterblick erforderlich

Fehlerhaftes Fahrverhalten

- Fehlende Verkehrsbeobachtung [z. B. keine seitliche oder rückwärtige Verkehrsbeobachtung]
- Nichtbeachten von "ROT" oder gefährliches Fahren bei „GELB“ bei Lichtzeichen (oder entsprechenden Zeichen eines Polizeibeamten)
- Nichtbeachten von Vorschriftzeichen, Verkehrszeichen oder Markierungen
- Missachtung der „rechts vor links“-Regelung, falls geltend [z. B. deutliche Verzögerung eines bevorrechtigten Fahrzeugs erforderlich; z. B. Überqueren einer bevorrechtigten Straße ohne Geschwindigkeitsanpassung und Bremsbereitschaft sowie ohne Beobachtung der bevorrechtigten Straße]
- Missachtung der Vorfahrt- bzw. Vorrangregelung [z. B. deutliche Verzögerung eines bevorrechtigten Fahrzeugs erforderlich; z. B. Überqueren einer bevorrechtigten Straße ohne Geschwindigkeitsanpassung und Bremsbereitschaft sowie ohne Beobachtung der bevorrechtigten Straße]
- Missachtung bevorrechtigter Fußgänger oder Radfahrer
- Vollständig fehlender Schulterblick, obwohl erforderlich

3.1.2 Kommunikation, Abstand, Fahrzeugpositionierung

Der Fahrer hält ausreichend Sicherheitsabstand zu anderen Verkehrsteilnehmern, baulichen Einrichtungen und Hindernissen/Gegenständen im Kreuzungsbereich. Er fährt erst auf den für seine Richtung vorgesehenen Fahrstreifen in den Kreuzungsbereich ein, wenn er sich sicher ist, dass er den Bereich möglichst in einem Zug überqueren kann. Der Fahrer achtet auf Zeichen und Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer. Er zeigt durch deutlichen Blickkontakt, dass er andere Verkehrsteilnehmer wahrgenom-

men hat. In schwierigen und nicht eindeutigen Verkehrssituationen versucht er, sich mit anderen Verkehrsteilnehmern zu verständigen.

Bei Kreuzungen mit der Regel "rechts vor links" hält der Fahrer - sofern notwendig - rechtzeitig vor der Kreuzung an, um die Vorfahrt zu gewähren. Gebieten Lichtzeichenanlagen oder Stopp-Zeichen das Anhalten, hält der Fahrer an der Haltlinie an.

Besonders umsichtiges Fahrverhalten

- Unmittelbare sichere Positionierung auch bei unerwartetem oder verkehrswidrigem Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer
- Zweckmäßiges und sicheres Positionieren, um freie Bahn für Einsatzfahrzeuge (Blaulicht und Einsatzhorn) bei hoher Verkehrsdichte zu schaffen
- Auflösung einer unübersichtlichen Verkehrssituation [z. B. durch Verzicht auf die eigene Vorfahrt]
- Klare, Vorrang gewährende Zeichengebung für Fußgänger oder Radfahrer

Sozial toleriertes Fahrverhalten

- Fehlende oder falsche Signal- und Zeichengebung
- Nichtbeachten von sinnvollen Signalen, Zeichen und Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer

Fehlerhaftes Fahrverhalten

- Erhebliches Überfahren der Haltlinie
- Vermeidbares Überfahren der Fahrstreifenbegrenzungslinie
- Blockieren des Kreuzungsbereichs
- Missachtung von Fußgängern oder Radfahrern
- Unterschreitung des Sicherheitsabstands nach vorne zu anderen Verkehrsteilnehmern
- Unterschreitung des Sicherheitsabstands zur Seite zu anderen Verkehrsteilnehmern, baulichen Einrichtungen und Hindernissen/Gegenständen [Der Sicherheitsabstand zur Seite beträgt bei 50 km/h 1 m. Zunahme um 10cm pro 10 km/h. Ausnahmen: einspurige fahrende Fahrzeuge (1,5 m) und Fußgänger (1,5 m). Eine deutliche Erhöhung des Sicherheitsabstandes ist z. B. geboten bei schlechten Sicht- oder Fahrbahnverhältnissen, bei unsicherer Fahrweise eines vorausfahrenden Fahrzeugs.]
- Korrektur einer falschen Richtungswahl wird notwendig (durch Fahrer oder durch Hinweis des Begleiters)

- Sicherheitsgefährdende Fehler bei der Fahrzeugbedienung (z. B. sicherheitsgefährdende Brems- und Beschleunigungsvorgänge; Verwechslung von Brems- und Gaspedal)
- Fehlende Reaktion auf ein herannahendes Fahrzeug mit Blaulicht (und Einsatzhorn)

3.1.3 Geschwindigkeitsanpassung

Der Fahrer beachtet die zulässige Höchstgeschwindigkeit und passt seine Geschwindigkeit den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Witterungsverhältnissen sowie den Fahrzeugeigenschaften an. Er 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 so an, dass er ggf. anhalten kann.

Besonders umsichtiges Fahrverhalten

- Unmittelbare sichere Geschwindigkeitsanpassung auch bei unerwartetem oder verkehrswidrigem Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer. Fehler anderer Verkehrsteilnehmer werden kompensiert.

Sozial toleriertes Fahrverhalten

- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Verkehrsverhältnisse ohne Beeinträchtigung anderer Verkehrsteilnehmer
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Straßen-, Sicht- und Witterungsverhältnisse sowie Fahrzeugeigenschaften mit zeitnaher Korrektur [Beträgt z. B. die Sichtweite durch Nebel, Schneefall oder Regen 50m, darf nicht schneller als 50 km/h gefahren werden. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt.]
- Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit mit zeitnaher Korrektur [i. g. O. mehr als 10 km/h und a. g. O. mehr als 15 km/h. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt.]
- Dem Verkehrsfluss entgegenstehende langsame Fahrweise [durch die sich z. B. andere Kraftfahrer vermehrt zum Überholen gedrängt fühlen]
- Unterlassene Bremsbereitschaft [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.]
- Späte starke Verzögerung (starkes Bremsen) bei der Heranfahrt an die Kreuzung

- Sehr zögerliches Heranfahren an eine Kreuzung oder Einmündung
- Zögerliches Queren der Kreuzung bei „GRÜN“

Fehlerhaftes Fahrverhalten

- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Verkehrsverhältnisse mit Beeinträchtigung anderer Verkehrsteilnehmer
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Straßen-, Sicht- und Witterungsverhältnisse sowie Fahrzeugeigenschaften ohne zeitnahe Korrektur [Beträgt z. B. die Sichtweite durch Nebel, Schneefall oder Regen 50 m, darf nicht schneller als 50 km/h gefahren werden. 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 10 km/h und a. g. O. mehr als 15 km/h zu schnell. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt.]
- Den Verkehrsfluss stark behindernde extrem langsame Fahrweise
- Extrem späte und starke Verzögerung (gefährlich starkes Bremsen) bei der Heranfahrt an die Kreuzung

3.2 Rechtsabbiegen an Kreuzungen, Einmündungen und Kreisverkehren

Bei der Teilfahraufgabe handelt es sich um Verkehrssituationen, in welchen der Fahrer an baulich unterschiedlichen Kreuzungen oder Einmündungen seine bisher benutzte Fahrbahn nach rechts verlässt und aus dem gleichgerichteten Verkehr herausfährt. Bei Kreisverkehren handelt es sich um Verkehrssituationen, in welchen der Fahrer von einer Straße in eine kreisförmige vorfahrtberechtigte Fahrbahn einfährt, in die noch weitere Straßen einmünden. Er hat die Möglichkeit, aus mehreren Ausfahrtmöglichkeiten auszuwählen.

3.2.1 Verkehrsbeobachtung

Der Fahrer erkennt zunächst, dass er sich einer Kreuzung, einer Einmündung oder einem Kreisverkehr nähert und welche Vorfahrts-/Vorrangregelungen dort anzuwenden sind. Der Fahrer beobachtet die anderen - insbesondere schwächeren - Verkehrsteilnehmer (z. B. Fußgänger, Kinder, Radfahrer). Er beobachtet den Verkehrsraum vor ihm und prüft auch, ob und wie schnell sich weitere Fahrzeuge aus den einmündenden Straßen dem Knoten nähern und ob Fußgänger oder Radfahrer kreu-

zungsnah die Fahrbahn betreten bzw. befahren möchten oder bereits betreten bzw. befahren. 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 rechts von ihm fahrenden Fahrzeuge in gleicher Richtung und Gegenrichtung sowie die in gleicher Richtung mit ihm abbiegenden Verkehrsteilnehmer beachten. Vor dem Einordnen in den Fahrstreifen, von dem abgelenkt wird, und nochmals unmittelbar vor dem Abbiegen ist der nachfolgende Verkehr zu beobachten, ggf. überprüft er den "Toten Winkel". Der Fahrer beachtet besonders die vorrangberechtigten Fußgänger, die entgegenkommend oder in gleicher Richtung die Fahrbahn überqueren, in die er einbiegen will. Er beobachtet ggf. entgegenkommende Linksabbieger. Sollte ein mehrspuriges Rechtsabbiegen möglich sein, beobachtet er ggf. parallel fahrende Rechtsabbieger.

An Kreuzungen oder Einmündungen mit der Regelung "rechts vor links" erkennt der Fahrer, ob ihm Vorfahrt gewährt wird oder er Vorfahrt gewähren muss. Wird die Vorfahrt durch vorfahrtregelnde Verkehrszeichen geregelt, erkennt der Fahrer, ob ein Anhalten oder Warten geboten ist und ob eine Weiterfahrt zulässig und möglich ist. An Kreuzungen oder Einmündungen mit Lichtzeichen erkennt der Fahrer, 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. Im Kreisverkehr sucht der Fahrer seine Ausfahrmöglichkeit und beobachtet das Fahrverhalten der sich im Kreis befindlichen und der aus- bzw. einfahrenden Fahrzeuge. Zum Verlassen beobachtet der Fahrer den rückwärtigen und seitlichen Verkehr, überprüft er den "Toten Winkel" und beachtet bevorrechtigte Verkehrsteilnehmer, insbesondere Fußgänger und Radfahrer.

Besonders umsichtiges Fahrverhalten

- Erkennen von überraschenden oder gefährlichen Fahrmanövern anderer Verkehrsteilnehmer und sichere Reaktion darauf
- Erkennen von komplizierten und ggf. unklaren Verkehrssituationen sowie sichere Reaktion darauf
- Besonders umsichtiges Verhalten bei überraschendem Ausfall einer Lichtzeichenanlage
- Verzicht auf die eigene Vorfahrt oder den eigenen Vorrang beim Erkennen unangepassten Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmer, insbesondere gegenüber Fußgängern und Radfahrern

- Unmittelbare sichere Positionierung im Kreisverkehr trotz plötzlicher und erheblicher Abstandsunterschreitungen durch andere Verkehrsteilnehmer

Sozial toleriertes Fahrverhalten

- Unvollständige Verkehrsbeobachtung [z. B. spätes Erkennen der einmündenden Straßen, flüchtige Beobachtung der einmündenden Straßen]
- Nichtwählen von großen "Lücken"
- Nichtwählen der eigenen Vorfahrt/des eigenen Vorrangs [z. B. Halt bei LZA "GRÜN" bzw. Leuchtpfeil "GRÜN"]
- Keine Nutzung eines Grünpfeils, wenn dies möglich wäre
- Sehr zögerliches Verhalten bei Einfahrt in die Kreuzung/Einmündung
- Flüchtiger oder nur einseitiger Schulterblick, obwohl intensiv und zweiseitig erforderlich

Fehlerhaftes Fahrverhalten

- Fehlende Verkehrsbeobachtung [z. B. keine seitliche oder rückwärtige Verkehrsbeobachtung, kein Schulterblick]
- Nichtbeachten von "ROT" oder gefährliches Fahren bei „GELB“ bei Lichtzeichen (oder entsprechenden Zeichen eines Polizeibeamten)
- Nichtbeachten von Vorschriftzeichen, Verkehrszeichen oder Markierungen
- Missachtung der „rechts vor links“-Regelung, falls geltend [z. B. deutliche Verzögerung eines bevorrechtigten Fahrzeugs erforderlich; z. B. Überqueren einer bevorrechtigten Straße ohne Geschwindigkeitsanpassung und Bremsbereitschaft sowie ohne Beobachtung der bevorrechtigten Straße]
- Missachtung der Vorfahrt- bzw. Vorrangregelung [z. B. deutliche Verzögerung eines bevorrechtigten Fahrzeugs erforderlich; z. B. Überqueren einer bevorrechtigten Straße ohne Geschwindigkeitsanpassung und Bremsbereitschaft sowie ohne Beobachtung der bevorrechtigten Straße]
- Missachtung bevorrechtigter Fußgänger oder Radfahrer beim Rechtsabbiegen
- Vollständig fehlender Schulterblick, obwohl erforderlich
- Unerlaubtes Linksabbiegen in den Kreisverkehr

3.2.2 Kommunikation, Abstand, Fahrzeugpositionierung

Der Fahrer 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. Er biegt im

möglichst engen Bogen ab und achtet auf den Vorrang der Fußgänger und Radfahrer in der Straße, in die er einbiegt. Der Fahrer hält ausreichend Sicherheitsabstand zu anderen Verkehrsteilnehmern, baulichen Einrichtungen und Hindernissen/Gegenständen im Kreuzungs- oder Einmündungsbe- reich. Der Fahrer achtet auf Zeichen und Verhalten anderer Verkehrsteil- nehmer. Er zeigt durch deutlichen Blickkontakt, dass er andere Verkehrs- teilnehmer wahrgenommen hat. In schwierigen und nicht eindeutigen Ver- kehrssituationen versucht er, sich mit anderen Verkehrsteilnehmern zu ver- ständigen.

Bei Kreuzungen oder Einmündungen mit der Regel "rechts vor links" hält der Fahrer - sofern notwendig - rechtzeitig vor der Kreuzung oder Einmün- dung an, um die Vorfahrt zu gewähren. Gebieten Lichtzeichenanlagen oder Stopp-Zeichen das Anhalten, hält der Fahrer an der Haltlinie an. Befindet sich rechts neben dem Lichtzeichen ROT ein Grünpfeilschild, so darf der Fahrer erst nach Anhalten vor der Lichtzeichenanlage seine Weiterfahrt ohne Behinderung und Gefährdung insbesondere der Verkehrsteilnehmer der freigegebenen Richtung fortsetzen.

Besonders umsichtiges Fahrverhalten

- Unmittelbare sichere Positionierung auch bei unerwartetem oder ver- kehrswidrigem Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer
- Zweckmäßiges und sicheres Positionieren, um freie Bahn für Einsatz- fahrzeuge (Blaulicht und Einsatzhorn) bei hoher Verkehrsdichte zu schaffen
- Auflösung einer unübersichtlichen Verkehrssituation [z. B. durch Verzicht auf die eigene Vorfahrt]
- Klare Vorrang gewährende Zeichengebung für Fußgänger oder Radfah- rer

Sozial toleriertes Fahrverhalten

- Fehlende oder falsche Signal- und Zeichengebung (z. B. Blinker setzen)
- Nichtbeachten von Zeichen und Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer
- Vermeidbares Überfahren der Fahrbahnbegrenzungslinie
- Überfahren der Bordsteinkante
- Unnötig weiter Abbiegebogen

Fehlerhaftes Fahrverhalten

- Erhebliches Überfahren der Haltlinie
- Abbiegen aus einem richtungsgebundenen Fahrstreifen, der eine andere Richtung vorgibt
- Nichteinhalten des Rechtsfahrgebots

- Vermeidbares Überfahren der Fahrstreifenbegrenzungslinie
- Blockieren eines Fußgängerüberwegs
- Missachtung von Fußgängern oder Radfahrern
- Unterschreitung des Sicherheitsabstands nach vorne zu anderen Verkehrsteilnehmern
- Unterschreitung des Sicherheitsabstands zur Seite zu anderen Verkehrsteilnehmern, baulichen Einrichtungen und Hindernissen/Gegenständen [Der Sicherheitsabstand zur Seite beträgt bei 50 km/h 1 m. Zunahme um 10cm pro 10 km/h. Ausnahmen: einspurige fahrende Fahrzeuge (1,5 m) und Fußgänger (1,5 m). Eine deutliche Erhöhung des Sicherheitsabstandes ist z. B. geboten bei schlechten Sicht- oder Fahrbahnverhältnissen, bei unsicherer Fahrweise eines vorausfahrenden Fahrzeugs.]
- Korrektur einer falschen Richtungswahl wird notwendig (durch Fahrer oder durch Hinweis des Begleiters)
- Sicherheitsgefährdende Fehler bei der Fahrzeugbedienung (z. B. sicherheitsgefährdende Brems- und Beschleunigungsvorgänge; Verwechslung von Brems- und Gaspedal)
- Fehlende Reaktion auf ein herannahendes Fahrzeug mit Blaulicht (und Einsatzhorn)

3.2.3 Geschwindigkeitsanpassung

Der Fahrer beachtet die zulässige Höchstgeschwindigkeit und passt seine Geschwindigkeit den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Witterungsverhältnissen sowie den Fahrzeugeigenschaften an. Er 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 so an, dass er ggf. anhalten kann. Im Kreisverkehr passt er seine Geschwindigkeit dem Kreisradius an.

Besonders umsichtiges Fahrverhalten

- Unmittelbare sichere Geschwindigkeitsanpassung auch bei unerwartetem oder verkehrswidrigem Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer. Fehler anderer Verkehrsteilnehmer werden kompensiert.

Sozial toleriertes Fahrverhalten

- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Verkehrsverhältnisse ohne Beeinträchtigung anderer Verkehrsteilnehmer
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Straßen-, Sicht- und Witterungsverhältnisse sowie Fahrzeugeigenschaften mit zeitnaher Korrektur [Beträgt z. B. die Sichtweite durch Nebel, Schneefall oder Regen 50m, darf nicht schneller als 50 km/h gefahren werden. Eine zeitnahe

Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt.]

- Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit mit zeitnahe Korrektur [i. g. O. mehr als 10 km/h und a. g. O. mehr als 15 km/h. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt.]
- Dem Verkehrsfluss entgegenstehende langsame Fahrweise [durch die sich z. B. andere Kraftfahrer vermehrt zum Überholen gedrängt fühlen]
- Unterlassene Bremsbereitschaft [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.]
- Späte starke Verzögerung bei der Heranfahrt an die Kreuzung bzw. 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]
- Sehr zögerliches Heranfahren an eine Kreuzung oder Einmündung
- Zögerliches Abbiegen bei „GRÜN“
- Nichtnutzung einer „Grünpfeil“-Regelung, wenn dies möglich wäre

Fehlerhaftes Fahrverhalten

- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Verkehrsverhältnisse mit Beeinträchtigung anderer Verkehrsteilnehmer
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Straßen-, Sicht- und Witterungsverhältnisse sowie Fahrzeugeigenschaften ohne zeitnahe Korrektur [Beträgt z. B. die Sichtweite durch Nebel, Schneefall oder Regen 50 m, darf nicht schneller als 50 km/h gefahren werden. 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 10 km/h und a. g. O. mehr als 15 km/h zu schnell. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt.]
- Den Verkehrsfluss stark behindernde extrem langsame Fahrweise
- Extrem späte und starke Verzögerung (gefährlich starkes Bremsen) bei der Heranfahrt an die Kreuzung
- Unterbrechen des Abbiegevorgangs ohne erkennbaren äußeren Anlass

3.3 Linksabbiegen an Kreuzungen und Einmündungen

Bei der Teilfahraufgabe handelt es sich um Verkehrssituationen, in welchen der Fahrer an baulich unterschiedlichen Kreuzungen oder Einmündungen seine bisher benutzte Fahrbahn nach links verlässt und aus dem gleichgerichteten Verkehr herausfährt.

3.3.1 Verkehrsbeobachtung

Der Fahrer erkennt zunächst, dass er sich einer Kreuzung oder Einmündung nähert und welche Vorfahrts-/Vorrangregelungen dort anzuwenden sind. Der Fahrer beobachtet die anderen - insbesondere schwächeren - Verkehrsteilnehmer (z. B. Fußgänger, Kinder, Radfahrer). Er beobachtet den Verkehrsraum vor ihm und prüft auch, ob und wie schnell sich weitere Fahrzeuge aus den einmündenden Straßen der Kreuzung nähern und ob Fußgänger oder Radfahrer kreuzungsnah die Fahrbahn betreten bzw. befahren möchten oder bereits betreten bzw. befahren. 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. Vor dem Einordnen in den Fahrstreifen, von dem abgelenkt wird, und nochmals unmittelbar vor dem Abbiegen ist der nachfolgende Verkehr zu beobachten, ggf. überprüft er den "Toten Winkel". Der Fahrer beachtet besonders die vorrangberechtigten Fußgänger, die entgegenkommend oder in gleicher Richtung die Fahrbahn überqueren, in die er einbiegen will. Er beobachtet ggf. entgegenkommende Rechtsabbieger. Sollte ein mehrspuriges Linksabbiegen möglich sein, beobachtet er ggf. parallel fahrende Linksabbieger.

An Kreuzungen oder Einmündungen mit der Regelung "rechts vor links" erkennt der Fahrer, ob ihm Vorfahrt gewährt wird oder er Vorfahrt gewähren muss. Wird die Vorfahrt durch vorfahrtregelnde Verkehrszeichen geregelt, erkennt der Fahrer, ob ein Anhalten oder Warten geboten ist und ob eine Weiterfahrt zulässig und möglich ist. An Kreuzungen oder Einmündungen mit Lichtzeichen erkennt der Fahrer, ob er anhalten muss oder ob seine Fahrtrichtung freigegeben ist. Ggf. beachtet er das Lichtzeichen des Grünen Pfeils links hinter der Kreuzung (diagonaler Räumfeil).

Besonders umsichtiges Fahrverhalten

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

- Erkennen von komplizierten und ggf. unklaren Verkehrssituationen sowie sichere Reaktion darauf
- Besonders umsichtiges Verhalten bei überraschendem Ausfall einer Lichtzeichenanlage
- Verzicht auf die eigene Vorfahrt oder den eigenen Vorrang beim Erkennen unangepassten Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmer, insbesondere gegenüber Fußgängern und Radfahrern

Sozial toleriertes Fahrverhalten

- Unvollständige Verkehrsbeobachtung [z. B. spätes Erkennen der einmündenden Straßen, flüchtige Beobachtung der einmündenden Straßen]
- Nichtwählen von großen "Lücken"
- Nichterkennen der eigenen Vorfahrt/des eigenen Vorrangs [z. B. Halt bei LZA "GRÜN" bzw. Leuchtpfeil "GRÜN"]
- Sehr zögerliches Verhalten bei Einfahrt in die Kreuzung
- Flüchtiger oder nur einseitiger Schulterblick, obwohl erforderlich

Fehlerhaftes Fahrverhalten

- Fehlende Verkehrsbeobachtung [z. B. keine seitliche oder rückwärtige Verkehrsbeobachtung, kein Schulterblick]
- Nichtbeachten von "ROT" oder gefährliches Fahren bei „GELB“ bei Lichtzeichen (oder entsprechenden Zeichen eines Polizeibeamten)
- Nichtbeachten von Vorschriftzeichen, Verkehrszeichen oder Markierungen
- Missachtung der „rechts vor links“-Regelung, falls geltend
- Missachtung der Vorfahrt- bzw. Vorrangregelung [z. B. deutliche Verzögerung eines bevorrechtigten Fahrzeugs erforderlich; z. B. Überqueren einer bevorrechtigten Straße ohne Geschwindigkeitsanpassung und Bremsbereitschaft sowie ohne Beobachtung der bevorrechtigten Straße]
- Missachtung bevorrechtigter Fußgänger oder Radfahrer
- Vollständig fehlender Schulterblick, obwohl erforderlich

3.3.2 Kommunikation, Abstand, Fahrzeugpositionierung

Der Fahrer 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 und Radfahrer in der Straße, in die er einbiegt. Der

Fahrer hält ausreichend Sicherheitsabstand zu anderen Verkehrsteilnehmern, baulichen Einrichtungen und Hindernissen/ Gegenständen im Kreuzungs- oder Einmündungsbereich. Beim Linksabbiegen positioniert er sich so, dass der Abbiegepunkt geeignet ist, den Zielfahstreifen gut zu erreichen. Der Fahrer achtet auf Zeichen und Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer. Er zeigt durch deutlichen Blickkontakt, dass er andere Verkehrsteilnehmer wahrgenommen hat. In schwierigen und nicht eindeutigen Verkehrssituationen versucht er, sich mit anderen Verkehrsteilnehmern zu verständigen.

Bei Kreuzungen oder Einmündungen mit der Regel "rechts vor links" hält der Fahrer - sofern notwendig - rechtzeitig vor der Kreuzung oder Einmündung an, um die Vorfahrt zu gewähren. Gebieten Lichtzeichenanlagen oder Stopp-Zeichen das Anhalten, hält der Fahrer an der Haltlinie an. Bei GRÜN bzw. beim Befahren einer vorfahrtberechtigten Straße fährt der Fahrer zunächst bis kurz vor die Kreuzungsmitte oder folgt den Fahstreifenmarkierungen zum Linksabbiegen. Dort wartet er, wenn er Vorrang gewähren muss. Sind keine vorrangberechtigten Verkehrsteilnehmer vorhanden bzw. der "diagonale Räum Pfeil" leuchtet GRÜN, räumt er den Kreuzungs- oder Einmündungsbereich in Richtung Zielfahstreifen.

Besonders umsichtiges Fahrverhalten

- Unmittelbare sichere Positionierung auch bei unerwartetem oder verkehrswidrigem Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer
- Zweckmäßiges und sicheres Positionieren, um freie Bahn für Einsatzfahrzeuge (Blaulicht und Einsatzhorn) bei hoher Verkehrsdichte zu schaffen
- Auflösung einer unübersichtlichen Verkehrssituation [z. B. durch Verzicht auf die eigene Vorfahrt]
- Klare Vorrang gewährende Zeichengebung für Fußgänger oder Radfahrer

Sozial toleriertes Fahrverhalten

- Fehlende oder falsche Signal- und Zeichengebung
- Nichtbeachten von Zeichen und Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer
- Fehlerhaftes Einordnen in Einbahnstraßen zum Linksabbiegen
- Vermeidbares Überfahren der Fahrbahnbegrenzungslinie
- Nichtbeachten der Vorschrift des Voreinanderabbiegens
- Einzelne hinreichend große Zeitlücken werden nicht zum Linksabbiegen genutzt

Fehlerhaftes Fahrverhalten

- Erhebliches Überfahren der Haltlinie
- Abbiegen aus einem richtungsgebundenen Fahrstreifen, der eine andere Richtung vorgibt
- Blockieren des Kreuzungsbereichs
- Vermeidbares Überfahren der Fahrstreifenbegrenzungslinie
- Einordnen auf Fahrstreifen des Gegenverkehrs
- Erhebliche Verzögerung durch Nichtnutzung hinreichend großer Zeitlücken [z. B. nachfolgende Fahrer machen darauf aufmerksam]
- Missachtung bevorrechtigten Verkehrs
- Blockieren eines Fußgängerüberwegs
- Missachtung von Fußgängern oder Radfahrern
- Unterschreitung des Sicherheitsabstands nach vorne zu anderen Verkehrsteilnehmern
- Unterschreitung des Sicherheitsabstands zur Seite zu anderen Verkehrsteilnehmern, baulichen Einrichtungen und Hindernissen/Gegenständen [Der Sicherheitsabstand zur Seite beträgt bei 50 km/h 1 m. Zunahme um 10cm pro 10 km/h. Ausnahmen: einspurige fahrende Fahrzeuge (1,5 m) und Fußgänger (1,5 m). Eine deutliche Erhöhung des Sicherheitsabstandes ist z. B. geboten bei schlechten Sicht- oder Fahrbahnverhältnissen, bei unsicherer Fahrweise eines vorausfahrenden Fahrzeugs.]
- Korrektur einer falschen Richtungswahl wird notwendig (durch Fahrer oder durch Hinweis des Begleiters)
- Sicherheitsgefährdende Fehler bei der Fahrzeugbedienung (z. B. sicherheitsgefährdende Brems- und Beschleunigungsvorgänge; Verwechslung von Brems- und Gaspedal)
- Fehlende Reaktion auf ein herannahendes Fahrzeug mit Blaulicht (und Einsatzhorn)

3.3.3 Geschwindigkeitsanpassung

Der Fahrer beachtet die zulässige Höchstgeschwindigkeit und passt seine Geschwindigkeit den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Witterungsverhältnissen sowie den Fahrzeugeigenschaften an. Er 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 so an, dass er ggf. anhalten kann.

Besonders umsichtiges Fahrverhalten

- Unmittelbare sichere Geschwindigkeitsanpassung auch bei unerwartetem oder verkehrswidrigem Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer. Fehler anderer Verkehrsteilnehmer werden kompensiert.

Sozial toleriertes Fahrverhalten

- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Verkehrsverhältnisse ohne Beeinträchtigung anderer Verkehrsteilnehmer
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Straßen-, Sicht- und Witterungsverhältnisse sowie Fahrzeugeigenschaften mit zeitnaher Korrektur [Beträgt z. B. die Sichtweite durch Nebel, Schneefall oder Regen 50m, darf nicht schneller als 50 km/h gefahren werden. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt.]
- Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit mit zeitnaher Korrektur [i. g. O. mehr als 10 km/h und a. g. O. mehr als 15 km/h. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt.]
- Dem Verkehrsfluss entgegenstehende langsame Fahrweise [durch die sich z. B. andere Kraftfahrer vermehrt zum Überholen gedrängt fühlen]
- Unterlassene Bremsbereitschaft [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.]
- Späte starke Verzögerung bei der Heranfahrt an die Kreuzung bzw. 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]
- Sehr zögerliches Heranfahren an eine Kreuzung oder Einmündung
- Zögerliches Abbiegen bei „GRÜN“

Fehlerhaftes Fahrverhalten

- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Verkehrsverhältnisse mit Beeinträchtigung anderer Verkehrsteilnehmer
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Straßen-, Sicht- und Witterungsverhältnisse sowie Fahrzeugeigenschaften ohne zeitnahe Korrektur [Beträgt z. B. die Sichtweite durch Nebel, Schneefall oder Regen 50 m, darf nicht schneller als 50 km/h gefahren werden. 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 10 km/h und a. g. O. mehr als 15 km/h zu schnell. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt.]
- Den Verkehrsfluss stark behindernde extrem langsame Fahrweise

- Extrem späte und starke Verzögerung (gefährlich starkes Bremsen) bei der Heranfahrt an die Kreuzung
- Unterbrechen des Abbiegevorgangs ohne erkennbaren äußeren Anlass

3.4 Schienenverkehr

Fahrbahn einer kreuzenden bzw. querenden Straßenbahn begegnet, neben ihr fährt, sie überholt, von ihr überholt wird oder den Schienenverlauf quert. (Vorbeifahrt an Haltestellen: gesondert unter 4.2).

Die Teilaufgabe Schienenverkehr ist nur zu berücksichtigen, wenn sie vor Ort vorhanden und in der Fahrtstrecke berücksichtigt ist.

3.4.1. Verkehrsbeobachtung

Der Fahrer erkennt, dass Schienen bzw. Verkehrszeichen auf Straßenbahnverkehr hinweisen oder eine Straßenbahn zu sehen bzw. zu hören ist. Der Fahrer beobachtet die anderen - insbesondere schwächeren - Verkehrsteilnehmer (z. B. Fußgänger, Kinder, Radfahrer). 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 der Schienenverkehr durch Verkehrszeichen oder Lichtzeichen bevorrechtigt wird.

Besonders umsichtiges Fahrverhalten

- Erkennen von besonders kritischen straßenbahnspezifischen Gefahrenpunkten und sichere Reaktion darauf
- Erkennen von komplizierten und ggf. unklaren Verkehrssituationen sowie sichere Reaktion darauf

Sozial toleriertes Fahrverhalten

- Unvollständige Verkehrsbeobachtung [z. B. flüchtige seitliche und/oder rückwärtige Verkehrsbeobachtung; z. B. flüchtiger Blick zur Beobachtung des Schienenverlaufs]

-

Fehlerhaftes Fahrverhalten

- Missachtung der Vorfahrt- oder Vorrangregelung [z. B. Verzögerung der bevorrechtigten Straßenbahn erforderlich]
- Fehlende Verkehrsbeobachtung [z. B. fehlende Beobachtung des Schienenverlaufs; z. B. keine seitliche und rückwärtige Beobachtung]
- Missachtung von Stoppschildern oder Lichtzeichenanlagen
- Fehlende Beobachtung der Straßenbahn

- Fehlende Beobachtung des seitlichen und rückwärtigen nicht schienen- gebundenen Verkehrs

3.4.2 Kommunikation, Abstand, Fahrzeugpositionierung

Der Fahrer achtet auf Zeichen und Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer. Insbesondere achtet er auf Signale der Straßenbahn und verhält sich entsprechend dieser. In schwierigen und nicht eindeutigen Verkehrssituationen versucht er, sich mit anderen Verkehrsteilnehmern zu verständigen. Der Fahrer hält ausreichend Sicherheitsabstand zu anderen Verkehrsteilnehmern, baulichen Einrichtungen und Hindernissen/Gegenständen. Der Fahrer 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 Fahrer sein Fahrzeug möglichst so positionieren, dass die Straßenbahn ungehindert weiterfahren kann.

Besonders umsichtiges Fahrverhalten

- Unmittelbare sichere Positionierung auch bei unerwartetem oder verkehrswidrigem Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer
- Korrekte Kommunikation bei einer unerwarteten oder komplexen Verkehrssituation

Sozial toleriertes Fahrverhalten

- Nichtbeachten von Zeichen und Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer
- Fehlende oder falsche Signal- und Zeichengebung
- Vermeidbare Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer [z. B. der Fahrer überlässt der Straßenbahn nicht den nötigen Raum zur Weiterfahrt]
- Geringfügige Unterschreitung des Sicherheitsabstands nach vorne zur Straßenbahn bzw. zu anderen Verkehrsteilnehmern

Fehlerhaftes Fahrverhalten

- 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. zulässig sein bei dichtem oder zähflüssigem Verkehr. Eine Vergrößerung des Sicherheitsabstands ist z. B. notwendig bei schlechten Sicht-, Witterungs- oder Fahrbahnverhältnissen.]
- Überholen trotz unklarer Verkehrslage
- Vermeidbares Überfahren der Fahrstreifenbegrenzungslinie oder der Fahrbahnbegrenzungslinie zum Schienenraum

- Befahren einer Busspur
- Blockieren von Straßenbahngleisen
- Zu enge Vorbeifahrt an Bus oder Straßenbahn. Unterschreitung des Sicherheitsabstands zur Seite zur Straßenbahn bzw. zu anderen Verkehrsteilnehmern, baulichen Einrichtungen und Hindernissen/Gegenständen [Der Sicherheitsabstand zur Seite beträgt bei 50 km/h 1 m. Zunahme um 10 cm pro 10 km/h. Ausnahmen: geradeausfahrende Straßenbahnen (0,5 m), einspurige fahrende Fahrzeuge (1,5 m), Fußgänger (1,5 m). 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, bei unsicherer Fahrweise eines vorausfahrenden Fahrzeugs.]
- Sicherheitsgefährdende Fehler bei der Fahrzeugbedienung (z. B. sicherheitsgefährdende Brems- und Beschleunigungsvorgänge; Verwechslung von Brems- und Gaspedal)
- Fehlende Reaktion auf ein herannahendes Fahrzeug mit Blaulicht (und Einsatzhorn)

3.4.3 Geschwindigkeitsanpassung

Der Fahrer beachtet die zulässige Höchstgeschwindigkeit und passt seine Geschwindigkeit den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Witterungsverhältnissen sowie den Fahrzeugeigenschaften an.

Besonders umsichtiges Fahrverhalten

- Unmittelbare sichere Geschwindigkeitsanpassung bei unerwartetem oder verkehrswidrigem Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer. Fehler anderer Verkehrsteilnehmer werden kompensiert.

Sozial toleriertes Fahrverhalten

- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Verkehrsverhältnisse ohne Beeinträchtigung anderer Verkehrsteilnehmer
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Straßen-, Sicht- und Witterungsverhältnisse sowie Fahrzeugeigenschaften mit zeitnaher Korrektur [Beträgt z. B. die Sichtweite durch Nebel, Schneefall oder Regen 50m, darf nicht schneller als 50 km/h gefahren werden. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt.]
- Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit mit zeitnaher Korrektur [i. g. O. mehr als 10 km/h und a. g. O. mehr als 15 km/h. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeits-

anpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt.]

- Dem Verkehrsfluss entgegenstehende langsame Fahrweise [durch die sich z. B. andere Kraftfahrer vermehrt zum Überholen gedrängt fühlen]

Fehlerhaftes Fahrverhalten

- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Verkehrsverhältnisse mit Beeinträchtigung anderer Verkehrsteilnehmer
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Straßen-, Sicht- und Witterungsverhältnisse sowie Fahrzeugeigenschaften ohne zeitnahe Korrektur [Beträgt z. B. die Sichtweite durch Nebel, Schneefall oder Regen 50 m, darf nicht schneller als 50 km/h gefahren werden. 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 10 km/h und a. g. O. mehr als 15 km/h zu schnell. Eine zeitnahe Korrektur liegt vor, wenn eine erforderliche Geschwindigkeitsanpassung innerhalb von 3 Sekunden und in einer verkehrsüblichen Weise erfolgt.]
- Den Verkehrsfluss stark behindernde extrem langsame Fahrweise
- Unterlassene Bremsbereitschaft [Die Bremsbereitschaft muss zeitlich so hergestellt werden, dass jederzeit ein Anhalten möglich ist, um z. B. den Vorfahrtberechtigten die Vorfahrt zu gewähren.]

4 Fußgängerüberweg, Haltestelle

4.1 Überqueren von Fußgängerüberwegen

Bei der Teilfahraufgabe handelt es sich um Verkehrssituationen, in welchen sich der Fahrer innerhalb geschlossener Ortschaften an einen Fußgängerüberweg (Zeichen 293) annähert und diese überquert.

4.1.1 Verkehrsbeobachtung

Der Fahrer beobachtet die anderen - insbesondere schwächeren - Verkehrsteilnehmer (z. B. Fußgänger, Kinder, Radfahrer) und erkennt, dass ein Fußgängerüberweg vorhanden ist. Bei der Annäherung beobachtet er sorgfältig den Fußgängerüberweg sowie dessen Umfeld, insbesondere wartende oder sich dem Überweg nähernde Fußgänger.

Besonders umsichtiges Fahrverhalten

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

Sozial toleriertes Fahrverhalten

- Unzureichende Beobachtung des rückwärtigen Verkehrs

Fehlerhaftes Fahrverhalten

- Fehlende Beobachtung des Fußgängerüberwegs und der Fußgänger im Nahbereich des Überwegs
- Missachtung der Vorrangregelung [z. B. abruptes Stehenbleiben eines bevorrechtigten Fußgängers erforderlich]

4.1.2 Kommunikation, Abstand, Fahrzeugpositionierung

Der Fahrer achtet auf Zeichen und Verhalten der Fußgänger, welche den Fußgängerüberweg benutzen könnten und nimmt ggf. Blickkontakt auf. Er zeigt den Fußgängern durch deutliche Fahrweise, insbesondere mäßige Geschwindigkeit, an, dass er ihnen das Überqueren des Fußgängerüberwegs ermöglicht. Der Fahrer hält ausreichend Sicherheitsabstand zu anderen Verkehrsteilnehmern, baulichen Einrichtungen und Hindernissen/Gegenständen. Wollen Fußgänger den Fußgängerüberweg benutzen, wartet der Fahrer vor dem Fußgängerüberweg. Stockt der Verkehr, darf der Fußgängerüberweg vom Fahrer nicht befahren werden, wenn er auf ihm warten müsste. Ein Überholvorgang muss vor dem Fußgängerüberweg beendet sein.

Besonders umsichtiges Fahrverhalten

- Deutliche, Vorrang gewährende Kommunikation mit Fußgängern oder Radfahrern (z. B. durch Handzeichen)

Sozial toleriertes Fahrverhalten

- Nichtbeachten von Zeichen und Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer
- Fehlende oder falsche Signal- und Zeichengebung
- Blockieren des Fußgängerüberwegs ohne Behinderung [z. B. im stockenden Verkehr kommt der Fahrer auf dem Fußgängerüberweg zum Halten, ohne Fußgänger zu behindern]

Fehlerhaftes Fahrverhalten

- Blockieren des Fußgängerüberwegs mit Behinderung
- Unterschreitung des Sicherheitsabstands zu Fußgängern oder zu anderen Verkehrsteilnehmern [Der seitliche Sicherheitsabstand zu Fußgän-

gern beträgt 1,5 m. Eine deutliche Erhöhung des Sicherheitsabstandes ist z. B. geboten bei schlechten Sicht- oder Fahrbahnverhältnissen.]

- Vermeidbares Überfahren der Fahrstreifenbegrenzungslinie
- Missachtung des Überholverbots beim Heranfahren an einen Fußgängerüberweg
- Sicherheitsgefährdende Fehler bei der Fahrzeugbedienung (z. B. sicherheitsgefährdende Brems- und Beschleunigungsvorgänge; Verwechslung von Brems- und Gaspedal)
- Fehlende Reaktion auf ein herannahendes Fahrzeug mit Blaulicht (und Einsatzhorn)

4.1.3 Geschwindigkeitsanpassung

Der Fahrer beachtet die zulässige Höchstgeschwindigkeit und passt seine Geschwindigkeit den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Witterungsverhältnissen sowie den Fahrzeugeigenschaften an. Wenn Fußgänger den Fußgängerüberweg erkennbar betreten wollen oder sich bereits auf diesem befinden, muss der Fahrer mit mäßiger Geschwindigkeit und ggf. bremsbereit heranfahren, sodass er jederzeit gefahrlos anhalten kann. Wenn nötig, muss der Fahrer anhalten und warten.

Besonders umsichtiges Fahrverhalten

- Unmittelbare sichere Geschwindigkeitsanpassung auch bei unerwartetem oder verkehrswidrigem Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer. Fehler anderer Verkehrsteilnehmer werden kompensiert.

Fehlerhaftes Fahrverhalten

- Überfahren des Fußgängerüberwegs ohne Geschwindigkeitsanpassung
- Fehlende Bremsbereitschaft
- Überschreitung der mäßigen Geschwindigkeit [Mäßige Geschwindigkeit bedeutet, dass jederzeit ohne Gefahrenbremsung angehalten werden kann. i. g. O. beträgt die mäßige Geschwindigkeit zwischen 10-20 km/h, a. g. O. nicht mehr als 50 km/h]

4.2 Vorbeifahren an Haltestellen

Bei der Teilfahraufgabe handelt es sich um Verkehrssituationen, in welchen sich der Fahrer einer Haltestelle (Zeichen 224) für Busse oder Straßenbahnen nähert und diese passiert.

4.2.1 Verkehrsbeobachtung

Der Fahrer beobachtet die anderen - insbesondere schwächeren - Verkehrsteilnehmer (z. B. Fußgänger, Kinder, Radfahrer). Der Fahrer beobachtet sorgfältig, ob ein Linienbus, ein gekennzeichnete Schulbus oder eine Straßenbahn sich der Haltestelle annähern, dort halten oder von dort abfahren möchten. Er beobachtet den Haltestellenbereich und erkennt, ob Fußgänger auf die Fahrbahn treten oder treten könnten. Dies gilt auch, wenn sich ein Bus/die Straßenbahn im Gegenverkehr auf derselben Fahrbahn befindet. Der Fahrer beobachtet, ob ein Bus durch Blinken sein Abfahren anzeigt.

Besonders umsichtiges Fahrverhalten

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

Sozial toleriertes Fahrverhalten

- Unvollständige Verkehrsbeobachtung [z. B. flüchtige Beobachtung des rückwärtigen Verkehrs]

Fehlerhaftes Fahrverhalten

- Missachtung der Vorrangregelung [z. B. Nichtbeachten eines anfahren- den Busses]
- Fehlende Verkehrsbeobachtung [z. B. fehlende Beobachtung der aussteigenden Fahrgäste, auch auf der Gegenseite]

4.2.2 Kommunikation, Abstand, Fahrzeugpositionierung

Der Fahrer achtet auf Zeichen und Verhalten der Fußgänger, welche den Fußgängerüberweg benutzen könnten. Insbesondere achtet er auf Signale von Linienbussen, gekennzeichneten Schulbussen und Straßenbahnen und nimmt Blickkontakt mit ein- und aussteigenden Fahrgästen auf. In schwierigen und uneindeutigen Verkehrssituationen versucht er, sich mit anderen Verkehrsteilnehmern zu verständigen. Der Fahrer hält ausreichend Sicherheitsabstand zu anderen Verkehrsteilnehmern, baulichen Einrichtungen und Hindernissen/Gegenständen. Steigen Fahrgäste im Haltestellenbereich ein oder aus, darf nur mit einem solchen Abstand vorbeigefahren werden, dass eine Gefährdung ausgeschlossen ist. Fußgänger dürfen nicht behindert werden. Wenn nötig, muss der Fahrer warten. Dies gilt auch, wenn sich der Bus/die Straßenbahn im Gegenverkehr auf derselben Fahrbahn befindet. Hat ein Bus den Blinker nach links gesetzt, wartet der Fahrer, um ihm das Abfahren zu ermöglichen. Nähert sich ein unmittelbar vor dem

Fahrer fahrender Linienbus oder gekennzeichnete Schulbus mit Warnblinklicht einer Haltestelle, darf der Fahrer den Bus nicht überholen. Erst wenn der Bus angehalten hat, darf mit Schrittgeschwindigkeit vorbeigefahren werden.

Besonders umsichtiges Fahrverhalten

- Der Fahrer signalisiert einem Busfahrer, dass er ihm ein Verlassen des Haltestellenbereichs ermöglichen wird.
- Freihalten des Haltestellenbereichs bei sich erkennbar aufstauendem Verkehr und herannahender Straßenbahn/herannahendem Bus

Sozial toleriertes Fahrverhalten

- Nichtbeachten von Zeichen und Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer
- Fehlende oder falsche Signal- und Zeichengebung
- Vermeidbare Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer

Fehlerhaftes Fahrverhalten

- Unterschreitung des Sicherheitsabstands zur Seite zu haltenden Bussen/Straßenbahnen oder zu anderen Verkehrsteilnehmern [Bei an Haltestellen haltenden Bussen oder Straßenbahnen beträgt der Sicherheitsabstand zur Seite 2 m. Eine deutliche Erhöhung des Sicherheitsabstandes ist z. B. geboten bei schlechten Sicht- oder Fahrbahnverhältnissen.]
- Blockieren des Ein- und Aussteigens
- Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer (die z. B. aufgrund falscher Fahrzeugpositionierung ausweichen müssen)
- Missachtung des Überholverbots eines mit Warnblinklicht an die Haltestelle heranfahrenden Busses
- Vermeidbares Überfahren der Fahrstreifenbegrenzungslinie
- Sicherheitsgefährdende Fehler bei der Fahrzeugbedienung (z. B. sicherheitsgefährdende Brems- und Beschleunigungsvorgänge; Verwechslung von Brems- und Gaspedal)

4.2.3 Geschwindigkeitsanpassung

Haltestellen (Zeichen 224) passiert der Fahrer grundsätzlich mit angemessener Geschwindigkeit. An Linienbussen, gekennzeichneten Schulbussen oder Straßenbahnen, die an Haltestellen halten, fährt der Fahrer mit angepasster Geschwindigkeit und Bremsbereitschaft vorsichtig vorbei. Dies gilt auch, wenn sich der Bus/die Straßenbahn im Gegenverkehr auf derselben Fahrbahn befindet. Wenn Fahrgäste ein- oder aussteigen, darf rechts nur mit Schrittgeschwindigkeit vorbeigefahren werden, sodass eine Gefährdung von Fahrgästen ausgeschlossen ist. Wenn nötig muss der Fahrer warten.

Die Geschwindigkeit ist so zu wählen, dass dem Bus ein Abfahren von der Haltestelle ermöglicht wird; ggf. ist zu warten. Halten Linienbusse oder gekennzeichnete Schulbusse mit eingeschaltetem Warnblinklicht, darf höchstens mit Schrittgeschwindigkeit vorbeigefahren werden; dies gilt auch, wenn Busse im Gegenverkehr auf derselben Fahrbahn halten.

Besonders umsichtiges Fahrverhalten

- Unmittelbare sichere Geschwindigkeitsanpassung auch bei unerwartetem oder verkehrswidrigem Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer. Fehler anderer Verkehrsteilnehmer werden kompensiert.

Fehlerhaftes Fahrverhalten

- Vorbeifahrt an der Haltestelle ohne Geschwindigkeitsanpassung
- Fehlende Bremsbereitschaft
- 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]
- Überschreitung der Schrittgeschwindigkeit bei Bussen mit eingeschaltetem Warnblinklicht [Geschwindigkeiten über 20 km/h]
- Unzureichende Geschwindigkeitsanpassung an Straßen-, Sicht- und Witterungsverhältnisse sowie Fahrzeugeigenschaften

3 Beobachtungsbogen

1. Allgemeine Fragen

1.1 Geschlecht	<input type="checkbox"/> männlich <input type="checkbox"/> weiblich
1.2 Geburtsdatum	___ . ___ . _____
1.3 Pkw-Fahrerlaubnis erworben im Jahr (bitte zeigen lassen)	_____
1.4 Welche Fahrerlaubnisklassen?	_____
1.5 Tag und Datum	_____, der ___ . ___ . _____
1.6 Uhrzeit Start	_____
1.7 Uhrzeit Fahrtende	_____
1.8 Witterung (kein Start bei Schnee, starkem Regen, Eisglätte und bei Dunkelheit)	<input type="checkbox"/> klar/sonnig <input type="checkbox"/> bewölkt <input type="checkbox"/> leichter Regen

2. vor Fahrtbeginn

2.1 Sicherung des Pkw gegen Wegrollen	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
2.2 Beobachtung des Verkehrs vor und beim Öffnen der Tür	<input type="checkbox"/> ja, vollständig <input type="checkbox"/> lückenhaft <input type="checkbox"/> fehlt
2.3 Gurt angelegt?	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
2.4 Marke/Typ/Baujahr des Pkw?	_____ <input type="checkbox"/> Schaltgetriebe <input type="checkbox"/> Automatik
2.5 Zwei oder mehr Bagatellschäden am Pkw (Kratzer, Dellen u.a.)?	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
2.6 Andere Auffälligkeiten vor Fahrtbeginn?	_____ _____

3. nach Fahrtende

3.1 Auf einer Skala von 0 bis 10, wobei 10 für einen körperlich und geistig sehr fitten, älteren Menschen steht und 0 für einen Menschen mit sehr starken Einschränkungen:
Wo würden Sie den Fahrer einordnen?

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
0 - starke Einschränkungen					körperlich und geistig sehr fit - 10				

Verhaltensbeobachtung (bitte ankreuzen, falls Sie dies als zutreffend beobachtet haben)

3.2 körperliche Beweglichkeit eingeschränkt (z. B. beim Ein- und Aussteigen)

3.3 Probleme beim Gehen (z. B. langsame Gehgeschwindigkeit, Hinken)

3.4 Rücken- oder Nackensteifigkeit (z. B. Fahrer meidet Kopfdrehungen, dreht den gesamten Oberkörper für Kopfbewegungen)

3.5 Sehprobleme (z. B. sieht Dinge verspätet, beugt sich zur Kontrolle von Anzeigen vor)

3.6 Hörprobleme (z. B. reagiert nicht auf Fragen, bittet um Wiederholungen, muss laut angesprochen werden)

3.7 Aufmerksamkeits- und/oder Orientierungsprobleme (z. B. Fahrer wird von umgebendem Verkehr oder von der Verkehrsführung überrascht)

3.8 kognitive Probleme, Verständnisprobleme (z. B. Fahrer erfasst Verkehrssituationen nicht, versteht Anweisungen kognitiv nicht)

3.9 sprachliche Probleme (z. B. Fahrer kann sich nicht gut mitteilen)

3.10 Reaktionsprobleme (z. B. Fahrer reagiert gehäuft verspätet oder gar nicht)

3.11 eingeschränkte Belastbarkeit (z. B. Fahrer ermüdet im Verlauf der Fahrt, wird durch komplexe Situationen überfordert)

3.12 Verlangsamung (z. B. Fahrer fasst Situationen langsam auf, handelt verlangsamt)

3.13 andere Auffälligkeiten
➔ Falls ja, bitte benennen: _____

3.14 Anzeichen für Kompensationsverhalten (z. B. Fahrer fährt in schwierigen Situationen langsamer, verzögert frühzeitig, nimmt sich viel Zeit zum Überblick, lässt große „Lücken“ verstreichen)
➔ Falls ja, welche konkrete Anzeichen? _____

Im Fahrtverlauf wiederkehrende Verhaltensweisen oder Auffälligkeiten, die nicht im Protokoll

berücksichtigt werden konnten, z. B. wiederkehrende Übertretungen (nicht: unbeabsichtigte Fehler) oder habituelle Fahrverhaltensweisen:

3.15 bei der Navigation: _____

3.16 bei der Verkehrsbeobachtung: _____

3.17 bei der Kommunikation, Abstandshaltung oder Fahrzeugpositionierung:

3.18 bei der Geschwindigkeitsanpassung: _____

3.19 bei der Fahrzeugbedienung: _____

3.20 Wie war der Fahrstil?

sehr ruhig

eher ruhig

eher sportlich

sehr sportlich

3.21 Auf einer Skala von 0 bis 10, wobei 10 für einen außerordentlich guten Autofahrer steht und 0 für einen sehr schlechten Autofahrer: Wo würden Sie den Fahrer einordnen?

0 - sehr schlechter Autofahrer

außerordentlich guter Autofahrer - 10

3.22 Verkehrsdichte während der Fahrt insgesamt

niedrig

mittel

hoch

3.23 Gab es Besonderheiten im Fahrtverlauf, die das Fahrverhalten beeinflusst haben können?

 ja

 nein

➔ Falls ja, welche? _____

4 Anleitung für das Rückmeldegespräch

1. Gesprächseröffnung

Von Interesse ist die subjektive Einschätzung der Fahrt und die Selbsteinschätzung des Probanden – besonders zur Anregung des internen Feedback. Lassen Sie den Probanden zunächst frei antworten und notieren Sie die Antwortinhalte bitte über die vorgegebenen Antwortmöglichkeiten hinaus.

1.1 Was ist Ihr Eindruck vom Fahrtverlauf?	<hr/> <hr/> <hr/>				
1.2 Haben Sie die Strecke als herausfordernd erlebt? <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td data-bbox="331 790 571 913"> <input type="checkbox"/> gar nicht herausfordernd </td> <td data-bbox="579 790 818 913"> <input type="checkbox"/> eher nicht herausfordernd </td> <td data-bbox="826 790 1066 913"> <input type="checkbox"/> eher herausfordernd </td> <td data-bbox="1074 790 1313 913"> <input type="checkbox"/> ja, herausfordernd </td> </tr> </table>		<input type="checkbox"/> gar nicht herausfordernd	<input type="checkbox"/> eher nicht herausfordernd	<input type="checkbox"/> eher herausfordernd	<input type="checkbox"/> ja, herausfordernd
<input type="checkbox"/> gar nicht herausfordernd	<input type="checkbox"/> eher nicht herausfordernd	<input type="checkbox"/> eher herausfordernd	<input type="checkbox"/> ja, herausfordernd		
1.3 Was war herausfordernd im Streckenverlauf?	<hr/> <hr/> <hr/>				
1.4 Sind Sie so gefahren wie sonst auch?	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein ➔ Falls nein, was war anders? <hr/> <hr/>				

1.5 War es für Sie eine insgesamt gute oder eine nicht so gute Fahrt?	
<input type="checkbox"/> nicht so gute Fahrt	<input type="checkbox"/> eher nicht so gute Fahrt
<input type="checkbox"/> eher gute Fahrt	<input type="checkbox"/> gute Fahrt
1.6 Was war gut?	_____

1.7 Was war nicht so gut?	_____

2. Rückmeldungen

*Falls alles in Ordnung war, dies durchgängig und positiv hervorheben.
Immer mit Positivem beginnen und enden, soweit möglich. Die Rückmeldungen sollen so gegeben werden, dass sie akzeptiert werden und zu den gewünschten Verhaltensanpassungen führen.
Es ist keine Prüfung!*

2.1 Einstellung des Pkw: Sitzhöhe	<input type="checkbox"/> fehlerhaft/eingeschränkt <input type="checkbox"/> nachjustiert
2.2 Einstellung des Pkw: Sitzposition	<input type="checkbox"/> fehlerhaft/eingeschränkt <input type="checkbox"/> nachjustiert
2.3 Einstellung des Pkw: Spiegel	<input type="checkbox"/> fehlerhaft/eingeschränkt <input type="checkbox"/> nachjustiert ➔ Falls fehlerhaft, wo? <input type="checkbox"/> links <input type="checkbox"/> Mitte <input type="checkbox"/> rechts
2.4 Einstellung des Pkw: Rückenlehne und Kopfstützen	<input type="checkbox"/> fehlerhaft/eingeschränkt <input type="checkbox"/> nachjustiert
2.5 Einstellung des Pkw: Sichtbarkeit aller Instrumente und Displays	<input type="checkbox"/> fehlerhaft/eingeschränkt <input type="checkbox"/> nachjustiert
2.6 Einstellung des Pkw: Erreichbarkeit aller Pedale, Hebel und Instrumente	<input type="checkbox"/> fehlerhaft/eingeschränkt <input type="checkbox"/> nachjustiert

Anschließend das **Fahrtprofil** gemeinsam durchgehen.

Stärken (gold) und Schwächen (orange, lind³) herausarbeiten.

Dabei Gelegenheit zu eigener Stellungnahme geben (z. B. „Wie haben Sie dies erlebt?“, „Wie sehen Sie das?“) und konkrete Beispiele aus der Fahrt nennen.

→ Bitte alle Anregungen und Tipps des Begleiters und die Änderungsintentionen des Fahrers protokollieren!

gold	<hr/> <hr/> <hr/>
lind	<hr/> <hr/> <hr/>
orange	<hr/> <hr/> <hr/>

³ Die Farbumterlegung wurde in der Tablet-Version von ERIKA 2017 aus technischen Gründen als grau, hell- und dunkelblau realisiert.

3. Bewertung der Hinweise und Änderungsintentionen

3.1 Sind diese Hinweise für Sie hilfreich?	
<input type="checkbox"/> nicht hilfreich	<input type="checkbox"/> teilweise hilfreich
<input type="checkbox"/> sehr hilfreich	
3.2 Was ist für Sie hilfreich?	_____ _____ _____
3.3 Was ist nicht hilfreich?	_____ _____ _____

Bitte alle Änderungsintentionen protokollieren.

3.4 Was wollen Sie sich basierend auf dieser Rückmeldung für zukünftige Autofahrten vornehmen?	<input type="checkbox"/> keine Änderungsintentionen → <i>weiter mit 4.</i> _____ _____ _____
3.5 Wie werden Sie dies konkret umsetzen? Bei welchen Gelegenheiten? Worauf werden Sie achten?	_____ _____ _____
3.6 Wird es Ihnen eher leicht oder eher schwer fallen, diese Absichten umzusetzen?	<input type="checkbox"/> eher leicht
	<input type="checkbox"/> teils, teils
	<input type="checkbox"/> eher schwer
3.7 Wovon hängt es ab, ob Ihnen das gelingen wird?	_____ _____ _____

4. Zufriedenheit

4.1 Wie zufrieden waren Sie mit der Fahrt und dem Auswertungsgespräch?				
<input type="checkbox"/> sehr unzufrieden	<input type="checkbox"/> eher unzufrieden	<input type="checkbox"/> eher zufrieden	<input type="checkbox"/> sehr zufrieden	
4.2 Würden Sie eine solche Rückmeldefahrt anderen Autofahrern in Ihrem Alter empfehlen?		<input type="checkbox"/> auf keinen Fall	<input type="checkbox"/> nur nach Auffälligkeiten	<input type="checkbox"/> auf jeden Fall

Vielen Dank für die gemeinsame Fahrt und das Gespräch!

5 Literatur

Schlag, B., und Wegner, L. (2017). Fahraufgabenkatalog für Rückmeldefahrten mit älteren Pkw-Fahrern. Aachen: Institut für Verkehrspsychologie (IVP) / Berlin: Unfallforschung der Versicherer (UDV) - unveröffentlicht.

Schlag, B., Zwicker, L., Gehlert, T. (2019). Entwicklung und Evaluation einer Rückmeldefahrt für ältere Pkw-Fahrer. Forschungsbericht Nr. 61. Berlin: Unfallforschung der Versicherer (UDV).

Sturzbecher, D., Luniak, P. & Mörl S. (2016). Fahraufgabenkatalog zur optimierten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung (Stand: 1.8.2014). Revision zur praktischen Fahrerlaubnisprüfung. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 268 – Anlagen. Bergisch-Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen.



Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.

Wilhelmstraße 43 / 43G
10117 Berlin
Postfach 08 02 64
10002 Berlin

Tel. 030/2020-5000
Fax 030/2020-6000
berlin@gdv.org, unfallforschung@gdv.de

www.gdv.de, www.udv.de