

B



Handbuch

für die praktische Fahrausbildung

Kategorie B



Engagiert für die Fahrlehrerschaft und die Verkehrssicherheit.
Engagé pour les moniteurs de conduite et la sécurité routière.
Impegno per i maestri conducenti e la sicurezza stradale.

Geschlechterspezifische Formulierungen:
Aus Gründen der einfacheren Lesbarkeit wird in diesem
Handbuch nur die männliche Form verwendet. Bei sämt-
lichen dieser Bezeichnungen ist jedoch immer auch die
weibliche Form gleichermassen mitgemeint.



Engagiert für die Fahrlehrerschaft und die Verkehrssicherheit.
Engagé pour les moniteurs de conduite et la sécurité routière.
Impegno per i maestri conducenti e la sicurezza stradale.



*Die besten Fahrzeugführer
finden sich immer
auf dem Beifahrersitz.*

Inhaltsverzeichnis

Editorial	6
Vorwort	8
Einleitung	10
Aufbau des Handbuches	12

1 Methodik-Didaktik für den Fahrunterricht 14

1.1 Grundlagen	14
1.2 Lernformen	18
1.3 Handlungsorientierung im Fahrunterricht	21
1.4 Aufbau einer Fahrlektion nach dem «FIFA»-Modell für praktischen Fahrunterricht	24
1.5 Didaktische/methodische Anforderungen für den Autofahrlehrer	26
1.6 Umsetzung von praktischem Gruppenunterricht	27
1.7 Kompetenzen und Ressourcen entwickeln	30
1.8 Aktivierung von Selbstreflexion	33

2 Verkehrssinnbildende Grundlagen 37

2.1 Verkehrssehen	38
2.2 Verkehrsumwelt	45
2.3 Verkehrsdynamik	46
2.4 Verkehrstaktik	48
2.5 Umweltschonendes, energieeffizientes Fahren	50
2.6 Fahrerassistenzsysteme	51

3 Basisinformationen und Beratung 53

3.1 Professionelle Fahrausbildung	54
3.2 Rechtliche Aspekte	56
3.3 Nach Abschluss der Ausbildung	57
3.4 Führerausweiskategorien	57

4 Vorschulung 59

4.1 Kontrolle von Fahrzeug und Ausrüstung	60
4.2 Vorbereitung im Stand	62
4.3 Blicktechnik und Lenken	66
4.4 Anfahren und Anhalten in der Ebene (manuelle Getriebe)	72
4.5 Anfahren und Anhalten in der Ebene (automatische/automatisierte Getriebe)	75
4.6 Wahl der Gänge, Schaltstufen, Fahrmodi	78
4.7 Bremsen und Anhalten	82
4.8 Fahrzeugbedienung beim Rückwärtsfahren	85
4.9 Sichern des Fahrzeuges in der Ebene	88

5	Grundschulung	91
5.1	Grundlagen Verkehren auf verkehrsarmen Strassen	92
5.2	Fahrbahnbenützung	96
5.3	Blickführung / Geschwindigkeitsgestaltung	99
5.4	Abbiegen	106
5.5	Fahrbahnbenützung auf speziellen Strassen	112
5.6	Verkehren in Steigung und Gefälle	118
5.7	Bremsbereitschaft / Sicht- und Entscheidungs- punkt	120
5.8	Benützung von Fahrstreifen, Einspurstrecken, Radstreifen	126
5.9	Verhalten bei Lichtsignalanlagen	134
5.10	Kreisverkehrsplätze	138
6	Hauptschulung	147
6.1	Kreuzen	148
6.2	Vortritt	150
6.3	Verkehrspartner, Partnerkunde	156
6.4	Fahrstreifenwechsel	162
6.5	Überholen und Vorbeifahren	166
6.6	Verhalten gegenüber öffentlichen Verkehrs- mitteln	170
6.7	Mithalten / Abstände / Kolonnenfahren	180
6.8	Lückenbenützung	184
6.9	Fahren auf besonderen Strassen	190
6.10	Fahren bei Nacht und schlechten Sicht-, Witterungs- und Strassenverhältnissen	194
7	Perfektionsschulung	199
7.1	Fahren nach Wegweiser / Zielfahren / Navigation	200
7.2	Fahren auf Autobahnen und Autostrassen	204
7.3	Besondere Verkehrspartner und -situationen	212
8	Fahrmanöver	215
8.1	Abstellen, Sichern und Wegfahren in Steigung und Gefälle	218
8.2	Rückwärtsfahren	220
8.3	Wenden	222
8.4	Parkieren schräg	226
8.5	Parkieren rechtwinklig	228
8.6	Parkieren seitwärts	234
8.7	Überraschungsbremsung	240
9	Vorprüfung	245
10	Glossar	251
	Wichtige Internetseiten / Links	258
	Impressum	259

Editorial

Die Anforderungen an die Fahrausbildung im heutigen Strassenverkehr werden immer grösser. Es genügt nicht mehr, Lernenden nur das eigentliche Fahren beizubringen. Wichtig ist neben Kenntnissen und Fähigkeiten auch die Entwicklung der Einstellung. Nur so können Lernende die Kompetenzen erwerben, um sich im Strassenverkehr sicher, vorschriftsgemäss, partnerschaftlich und energieeffizient zu bewegen.

Diese einleitenden Worte wurden vom Projektleiter der ersten Ausgabe des Handbuchs Kat. B des Schweizerischen Fahrlehrerverbandes SFV (heute L-drive Schweiz), Raphael Denis Huguenin, verwendet und gelten weiterhin auch für die vorliegende überarbeitete Ausgabe.

In dieser zweiten Ausgabe wurde neu das Kapitel «Basis-Informationen und Beratung» aufgenommen. Dieses Kapitel dient dazu, die Fahrschüler frühzeitig bei der Ausbildung zum Fahrer zu unterstützen und zeigt den Ablauf einer professionellen Fahrausbildung auf. Damit im Bereich des Verkehrssehens (Orientierungs-, Blick- und Kom-



Engagiert für die Fahrlehrerschaft und die Verkehrssicherheit.
Engagé pour les moniteurs de conduite et la sécurité routière.
Impegno per i maestri conducenti e la sicurezza stradale.

munikationstechniken) die gleichen Begriffe verwendet werden, wurde dieses Kapitel entsprechend überarbeitet und ergänzt. So sollten Missverständnisse auf diesem Gebiet verschwinden. Durch das Ersetzen der Ausdrücke der benötigten Ressourcen wurde ebenfalls mehr Klarheit geschaffen. Neu werden diese Ressourcen mit «Wissen, Können und Wollen» bezeichnet. Eine weitere, aber nicht unwe sentliche Neuerung betrifft die Notbremsung. Da eine solche Bremsung weder geschult, noch geprüft werden kann – man ist ja nie in einer echten Notsituation –, wird neu der Begriff der Überraschungsbremsung verwendet. Dies entspricht bei der Kat. A auch den Weisungen betreffend die praktische Motorrad-Grundschulung (PGS) und so ist da eine Einheitlichkeit gewährleistet.

Die GDE-Matrix wird immer wichtiger in der Fahrausbildung. Damit der Umfang des vorliegenden Handbuches nicht allzu gross wird, so beschränkt sich der massgebende Inhalt auf eine Einführung in diese Thematik, sowie pro Ausbildungsthema auf Fragen zur Risikoanalyse und Selbsteinschätzung. Ähnliches gilt auch für das Eco-Fahren. Dieser Fahrstil ist nichts spezielles und wird von Grund auf ausgebildet. Somit werden nur die Grundlagen aufgezeigt und es erübrigts sich damit, diese immer wieder zu wiederholen.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass dieses Handbuch den Fahrlehrern eine Hilfe beim Planen, Durchfüh-

ren und Evaluieren des praktischen Fahrunterrichts bietet, auf den Vorgaben des ASTRA resp. der VZV basiert und als technische und methodische Grundlage für die praktische Ausbildung der Lernenden und die Abnahme der praktischen Führerprüfung dient. Das Handbuch ist neutral, orts- und fahrzeugunabhängig erstellt, wobei die Betriebsanleitung des jeweiligen Fahrschulfahrzeuges in die Ausbildung miteinbezogen werden muss. Die Grafiken dienen der Veranschaulichung verschiedener Situationen und Verkehrsabläufe. Sie sind nicht abschliessend und sollen mit Situationen aus der Praxis ergänzt werden können.

L-drive Schweiz dankt allen, die an der Überarbeitung dieses Handbuchs mitgearbeitet haben. Sowohl den Mitgliedern der Arbeits- und Projektgruppe, sowie denjenigen der spontan gebildeten Ausschüssen. Dem Ausschuss «Abgleich» gilt ein besonderer Dank, da dieser die Koordination mit dem Handbuch der Kat. A sowie eine einheitliche Struktur und möglichst gleiche Inhalte sicherstellte – eine sehr zeitaufwendige Arbeit, welche sich aber lohnte, wie das Endergebnis zeigt. Nun ist dieses Handbuch weiterhin bei unserer täglichen Arbeit, sowie in der Ausbildung der angehenden Fahrlehrer zu verwenden.

Markus Hess

Projektleiter

Vorwort

Mehr denn je ist in Zeiten zunehmender Fahrzeugautomatisation das Knowhow und die Expertise der Fahrlehrinnen und Fahrlehrer gefragt. Sie spielen eine Schlüsselrolle bei der Begleitung von Fahranfängerinnen und Fahranfängern auf deren Weg hin zu verantwortungsbewussten Autolenkenden. Die gelungene Überarbeitung des Handbuchs für die praktische Fahrausbildung Kategorie B ist dafür eine unverzichtbare Grundlage.

Seit Anfang 2021 müssen 17- bis 20-jährige Fahranfängerinnen und -anfänger eine einjährige Lernphase durchlaufen. Somit ist diese Alterskategorie im Durchschnitt rund ein halbes Jahr länger mit der auf der Fahrzeugrückseite gut sichtbar angebrachten blauen Tafel mit weissem «L» unterwegs als früher. Ziel ist es, dass diese Fahranfängerinnen und -anfänger während ihrer einjährigen Lernphase möglichst viel Erfahrung

auf begleiteten Fahrten sammeln, bevor sie die praktische Führerprüfung absolvieren. Natürlich hat die genannte Neuregelung auch Auswirkungen auf die nicht obligatorische praktische Fahrausbildung durch Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer. Sie müssen ihre Klientel in genannter Altersklasse voraussichtlich noch mehr vom Nutzen des von ihnen angebotenen Fahrunterrichts überzeugen, dessen Qualität stets weiter verbessern sowie den inhaltlichen Austausch zwischen ihnen und den nicht professionellen Begleitpersonen noch stärker pflegen. Alles Punkte, von denen letztlich die Fahrausbildung im Allgemeinen und die einzelne Fahrschülerin, der einzelne Fahrschüler im Speziellen profitieren.

Die Überarbeitung des Handbuchs für die praktische Fahrausbildung Kategorie B kommt daher zum passenden Zeitpunkt. Gegenüber der ersten Version hat die



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Neuaufage an Substanz gewonnen und sie bildet die künftigen Entwicklungen ab. So erfüllt das vorliegende Handbuch die notwendigen Voraussetzungen, um zum unverzichtbaren ständigen Begleiter einer jeden Fahrlehrerin und eines jeden Fahrlehrers zu werden. Dies deshalb, weil das Handbuch einerseits sämtliche Aspekte der nicht obligatorischen praktischen Fahrausbildung für die Kategorie B umfassend und gleichwohl übersichtlich abbildet sowie auf diese Weise einen wesentlichen Beitrag zur möglichst einheitlichen Umsetzung der Fahrausbildung leistet. Und anderseits aus dem Grund, dass das Handbuch für sich in Anspruch nehmen darf, einen qualitativ hochstehenden edukativen Mindeststandard für die Fahrausbildung zu setzen und diesen auch gewährleisten zu können.

Auch in Zeiten zunehmender Automatisierung der Fahrzeuge ist mit Blick auf die Verkehrssicherheit noch immer der Mensch hinter dem Steuer das entscheidende und meist schwächste Glied in der Kette. Auch in 50 Jahren werden längst nicht alle Fahrzeuge entweder teil- oder vollautomatisiert auf unseren Strassen verkehren. Deshalb spielt die optimale Fahrausbildung weiterhin eine Schlüsselrolle. Dabei ist davon auszugehen, dass mit den heute in Fahrzeugen verbauten Fahrerasensystemen (FAS) die Anforderungen an die Fahranfängerinnen und -anfänger zur sicheren Bewältigung

der Fahraufgabe mittelfristig tendenziell eher zu- als abnehmen. Weiterhin sollten sie nämlich in der Lage sein, das Fahrzeug konventionell zu führen, gleichzeitig müssen sie aber auch den adäquaten Umgang mit den FAS beherrschen. Es ist daher sehr begrüßenswert, dass die FAS-Thematik ebenfalls Eingang ins überarbeitete Fahrlehrerhandbuch gefunden hat. In der Übergangsphase hin zu immer mehr Fahrzeugautomatisierung, in der wir uns momentan befinden, stellt die Vermittlung des Verständnisses und der Anwendung von FAS einen äusserst wichtigen Faktor in der Fahrausbildung dar. Umso mehr ist das Knowhow und die Expertise der Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer gefragt.

Ich gratuliere L-drive Schweiz zur gelungenen Neuaufage seines Fahrlehrerhandbuchs ganz herzlich und danke allen, die daran mitgewirkt haben, für ihren grossen Einsatz. Last but not least gilt mein besonderer Dank jeder Fahrlehrerin und jedem Fahrlehrer, die tagtäglich jüngere und ältere Neulenkende auf ihrem Weg zu verantwortungsbewussten Autofahrerinnen und Autofahrern kompetent begleiten und so den Strassenverkehr insgesamt sicherer und flüssiger machen.

Jürg Röthlisberger

Direktor Bundesamt für Strassen

Einleitung

Grundvoraussetzung für sicheres und energieeffizientes Fahren ist ein hohes Verantwortungsbewusstsein. Unabhängig davon, ob jemand das Fahrzeug für den Arbeitsweg oder in der Freizeit benutzt und ob die Fahrten im Stress oder als Vergnügen stattfinden: **Fahrer müssen bereit sein, die Verkehrssicherheit über die persönlichen Fahr motive zu stellen und Zielkonflikte zugunsten der Verkehrssicherheit zu entscheiden.** Dies setzt die Erkenntnis voraus, dass die aktuelle Lebenssituation den eigenen Fahrstil beeinflusst.

Trotz allfälliger negativer Einflüsse aus dem sozialen Umfeld, von Mitfahrenden oder anderen Verkehrsteilnehmenden steht das Verantwortungsbewusstsein bei Fahrern immer im Vordergrund. Wenn sie sich dieser Verantwortung bewusst sind, fahren sie rücksichtsvoll und energieeffizient und verhalten sich im Straßenverkehr so, dass sie sich und andere nicht gefährden.

Das heisst konkret:

Fahrer

- wenden die Strassenverkehrs vorschriften an. Sie beachten Signale, Markierungen, Lichtsignale, Vortrittsregeln und Höchstgeschwindigkeitsvorschriften
- sind mit ihrem Fahrzeug vertraut. Vor der Fahrt überprüfen sie die Betriebssicherheit des Fahrzeugs, nehmen die notwendigen Einstellungen vor und setzen die Sicherheitsausrüstung korrekt ein. Sie erkennen Mängel an den für die Sicherheit und Effizienz wichtigen Bau- und Bestandteilen und treffen die richtigen Entscheidungen auf Grund der Warneinrichtungen
- nehmen ihre Verantwortung wahr und fahren nur in fahrfähigem Zustand. Sie richten ihre ganze Aufmerksamkeit auf die anderen Verkehrsteilnehmenden und die Beurteilung von Verkehrssituationen. Sie fahren so, dass sie sich und die anderen Verkehrsteilnehmenden nicht gefährden
- beherrschen die Bedienung des Fahrzeugs und sind in der Lage, dieses sicher durch den Strassenverkehr zu führen
- passen ihre Fahrweise den jeweiligen Witterungs- und Strassenverhältnissen an und verhalten sich auf den verschiedenen Strassenarten entsprechend den jeweiligen Verkehrsvorschriften

- nehmen Rücksicht auf die anderen Verkehrsteilnehmenden. Sie berücksichtigen das Verhalten der anderen (insbesondere der schwächeren) Verkehrsteilnehmenden und gestalten ihre Fahrweise entsprechend den Gefahren, die sich auf Grund der Eigenheiten der verschiedenen Verkehrspartner im Straßenverkehr ergeben können
- führen ihr Fahrzeug umweltschonend, energieeffizient und sicher und vermeiden unnötigen Lärm

Wichtig ist nicht nur, dass Fahrer über diese Kompetenzen verfügen; sie müssen auch fähig sein, ihre Stärken und Schwächen hinsichtlich der einzelnen Kompetenzen realistisch einzuschätzen. Sie müssen zudem beurteilen können, wo in den einzelnen Bereichen Gefahren liegen und wie sich diese vermeiden lassen.

Die Erkenntnisse daraus beziehen sichere Fahrer in ihre Fahrweise ein. Mit dem vorliegenden Handbuch soll das Erreichen dieser Ziele erleichtert werden.



Aufbau des Handbuchs

Dieses Handbuch dient als «roter Faden» für den Aufbau und die Gestaltung des praktischen Fahrunterrichts.

Zusammen mit den im Theorieunterricht erarbeiteten Kenntnissen sollen Lernende im praktischen Fahrunterricht ihre Fähigkeiten schulen und ein sicheres und energieeffizientes Verhalten entwickeln können. Fahrlehrer sind gefordert, die Lernenden so zu begleiten und zu unterstützen, dass diese die nötigen Kompetenzen entwickeln können.

Die Struktur der Inhalte basiert auf dem systematischen Aufbau der vier Teile: Vorschulung, Grundschulung, Hauptschulung und Perfektionsschulung.

Folgende Kompetenzen sollen in den vier Teilen entwickelt werden:

Vorschulung

Lernende sind in der Lage, das Fahrzeug umweltbewusst zu bedienen und die einzelnen Bewegungsabläufe auszuführen.

Grundschulung

Lernende beherrschen die Fahrzeugbedienung und entwickeln Automatismen für die einzelnen Bewegungsabläufe. Sie sind in der Lage, in der Ebene, in der Steigung und im Gefälle anzufahren und sich sicher in den Verkehr einzufügen.

Hauptschulung

Lernende führen ihr Fahrzeug unter Berücksichtigung der Verkehrs vorschriften mit der korrekten Blicktechnik durch den Verkehr unter gleichzeitiger Mitbeobachtung des Verhaltens der anderen Verkehrsteilnehmenden.

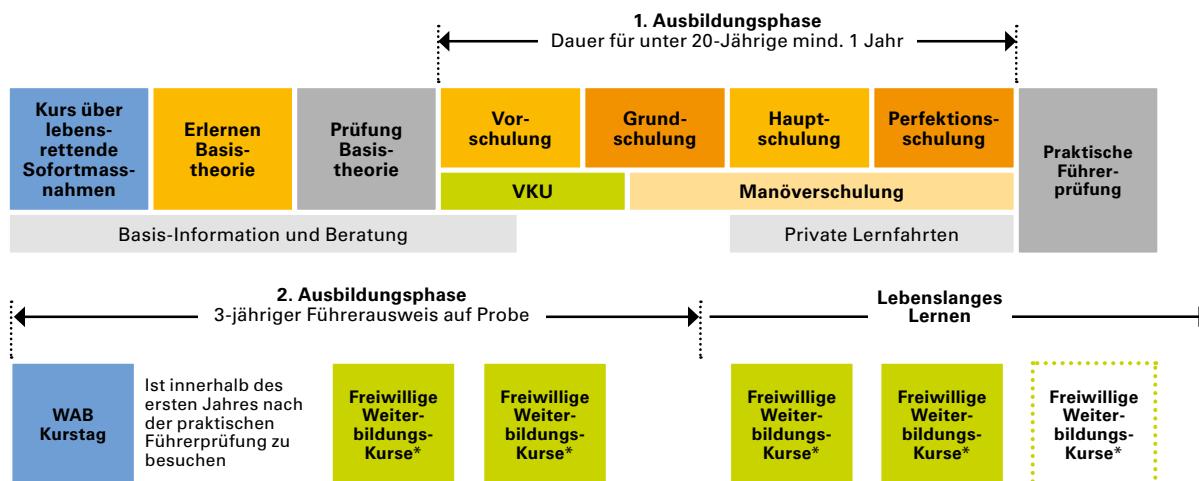
Perfektionsschulung

Lernende führen ihr Fahrzeug regelkonform, sicher, partnerschaftlich, verantwortungsvoll und energieeffizient durch den Strassenverkehr.

Die Inhalte und Themen dieser Stufen enthalten Ziele sowie Voraussetzungen, welche die Neulenkenden mitbringen müssen, um eine weitere Stufe zu erlangen sowie methodisch-didaktische Grundlagen für den Fahrunterricht. Diese Elemente sind mit Beispielen zum methodisch-didaktischen Vorgehen ergänzt. Ebenso mit Fragen, welche der Überprüfung des Wissens, der Kenntnisse sowie der Fähigkeiten dienen, erhöhte Risiken einzuschätzen.

Ferner soll dadurch die Entwicklung der Selbsteinschätzung und Verantwortung gefördert werden. Die Fragen sind nicht abschliessend und können durch weitere ergänzt werden.

Schliesslich sind die Manöverübungen in einem eigenen Kapitel zusammengefasst. Die Fahrlehrer binden diese je nach Ausbildungsstand und örtlichen Gegebenheiten in die vier Stufen ein.



1 Methodik-Didaktik für den Fahrunterricht

1.1 Grundlagen

Grundprinzip für den Fahrunterricht

Neben den methodischen und fachlichen Kompetenzen soll das Verantwortungsbewusstsein gefördert werden. Im Katalog der Handlungskompetenzen wird zu diesem Zweck auf die GDE-Matrix abgestützt. Die GDE-Matrix (Goals for Driver Education) ist ein Modell der Wissenschaft innerhalb der EU. Sie basiert auf empirischen Studien zur Erforschung von Unfallursachen und erklärt das Verkehrsverhalten auf vier hierarchischen Ebenen – von unten nach oben:

1. **Fahrzeugbedienung**
2. **Bewältigung** unterschiedlicher Verkehrssituationen
3. **Einflüsse** durch Fahrmotive und sonstige Umstände der jeweiligen Fahrt auf den Fahrer
4. **Persönliche Werthaltungen** und Einstellungen

Zu nebenstehender Tabelle:

«Wissen und Können» – positive Beispiele

Der Inhalt der ersten Spalte beschreibt, welches Wissen und welche Fähigkeiten ein Fahrer braucht, um unter normalen Umständen zu fahren. Auf der unteren Hierarchieebene gehören hierzu das Lenken des Fahrzeugs, das Mitfahren im Verkehr und die zu befolgenden Regeln. Auf den höheren Ebenen geht es darum, wie Fahrten geplant werden sollten und wie persönliche Cha-

raktereigenschaften das Verhalten und die Sicherheit beeinflussen können.

«Risikoerhöhende Faktoren» – negative Beispiele

In der zweiten Spalte geht es um risikoerhöhende Faktoren. Dabei liegt die Betonung auf dem Kennen von Aspekten, die mit dem Verkehr und dem Leben im Allgemeinen zusammenhängen. Auf der untersten Ebene gehören hierzu abgefahren Reifen, schlechte Bremsen, fehlende Routine bei Fahrmanövern usw. Weiter oben in der Hierarchie steht in dieser Spalte riskantes Fahrverhalten bei Dunkelheit, Glätte, in Gegenwart schwächerer Verkehrsteilnehmender, bei überhöhter Geschwindigkeit, geistiger Überforderung usw. In diesem Zusammenhang sind auch sicherheitsgefährdende Fahrmotive und risikoerhöhende Aspekte des Lebensstils und der Persönlichkeit zu erwähnen.

«Selbstbeurteilung» – Fähigkeit zur richtigen Selbst-einschätzung auf jeder Ebene

Anhand der dritten Spalte kann und soll der Fahrer seine eigene Situation auf allen vier Ebenen beurteilen. Dies ist deshalb wichtig, weil die Selbstbeurteilung den eigenen Fahrstil bestimmt.

	Wissen und Können	Risikoerhöhende Faktoren	Selbstbeurteilung
Persönliche Werthaltungen und Einstellungen, Lebensziele	Wissen, wie der eigene Lebensstil, das Alter, die Zugehörigkeit zu einer sozialen Gruppe oder einer Kultur das Fahrverhalten beeinflusst	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Risikobereitschaft ▪ Abenteuerlust ▪ Gruppendruck ▪ Verantwortungsbereitschaft 	Wie beeinflusst meine Persönlichkeit (Überzeugungen und Einstellungen) meinen Fahrstil?
Fahrmotive, Fahrtzweck und Fahrumstände	Wissen, wie die Wahl des Transportmittels, die zur Verfügung stehende Zeit, die Motive zur Fahrt sowie die Planung der Route das Fahrverhalten beeinflussen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Freude an Geschwindigkeit ▪ Alkoholkonsum ▪ Unaufmerksamkeit ▪ Müdigkeit, Laune ▪ Junge Beifahrer 	Wie beeinflussen meine persönlichen Umstände (Motive und Absichten) die konkrete Fahrt?
Fahren im Verkehr	Wissen und Können zur Bewältigung von Verkehrssituationen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Missachten von Regeln ▪ Falsche Annahmen ▪ Schwierige Verkehrsverhältnisse ▪ Wenig Erfahrung 	Stimmt mein Fahrstil im Verkehr mit meinem Können und meinen Risikofaktoren überein?
Bedienung und Kontrolle des Fahrzeugs	Wissen und Können zur Umsetzung bei der Bedienung und Kontrolle des Fahrzeugs	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wenig Automatisierung ▪ Falsche Annahmen ▪ Wenig Sorgfalt 	Stimmt mein Umgang mit dem Fahrzeug mit meinem Fahrkönnen überein?

Abgeleitetes Ziel aus der GDE-Matrix

- Lernende weniger abhängig von den Anweisungen der Fahrlehrer machen
- Lernende motivieren, eigene Entscheidungen zu treffen
- Lernende verstärkt über ihre Handlungen nachdenken und diese verbalisieren lassen (Bewusstseinsanregung)
- Lernende über ihre eigenen Stärken und Schwächen nachdenken lassen (und wie sich diese im Laufe der Zeit weiter entwickelt haben)

Aufträge an die Fahrlehrer

Strassenverkehrsvorschriften

Es genügt nicht, die Bedeutung der Verkehrssignale oder einzelner Verkehrsregeln zu vermitteln. Die Lernenden müssen so ausgebildet werden, dass sie die Verkehrsvorschriften mit Bezug auf konkrete Verkehrssituationen verstehen und korrekt anwenden. Die Fahrlehrer müssen die Akzeptanz für die Verkehrsvorschriften fördern. Dafür müssen sie bei den Lernenden mögliche Gefahren abschätzen und angepasstes Verhalten entwickeln.

Fahrzeug

Die Fahrlehrer legen bei diesem Thema den Schwerpunkt auf die relevanten Aspekte der Betriebssicherheit und der Sicherheitsausstattung des Fahrzeugs und beeinflussen nach Möglichkeit die Lernenden dahingehend, dass sie die Benutzung der Sicherheitsausstattung nicht als Schikane, sondern als Beitrag zu ihrer persönlichen Sicherheit und Energieeffizienz empfinden.

Verantwortung

Die Fahrlehrer sensibilisieren die Lernenden dahingehend, dass diese sich bewusst werden, welchen Einfluss die eigene Persönlichkeit, die Lebensumstände, das soziale Umfeld und die konkreten Begleitumstände auf ihren Fahrstil haben. Sie bauen die Gefahrenwahrnehmung auf und initiieren bzw. fördern die realistische Selbsteinschätzung. Sie zeigen die Gefahren des Fahrens bei beeinträchtigter Fahrfähigkeit und mangelnder Aufmerksamkeit und die Konsequenzen bei Nichteinhaltung der Verkehrsregeln auf.

Fahrtechnik

Die Fahrlehrer vermitteln den Lernenden in strukturierter Form die Bedienung des Fahrzeugs, die einzelnen Fahrmanöver und Verkehrsvorgänge.

Mit geeigneten Methoden lassen sie die Lernenden den Lernprozess von Anfang an mitgestalten und fördern so ihr Bewusstsein für die eigenen Fähigkeiten. Sie zeigen ihnen zudem in Grundzügen die Grenzen der Fahrphysik auf und sensibilisieren sie dahingehend, dass ihnen bewusst wird, dass eine gute Fahrtechnik alleine nicht genügt, um sicher am Straßenverkehr teilzunehmen.

Strasse, Verkehrsumwelt

Die Fahrlehrer vermitteln neben den rechtlichen Grundlagen die korrekten Verhaltensweisen auf den unterschiedlichen Strassenarten und bei unterschiedlichen äusseren Bedingungen. Sie sensibilisieren die Lernenden für die Gefahren, die sich in diesem Zusammenhang ergeben, und überzeugen sie davon, wie wichtig es ist, die Geschwindigkeit der Infrastruktur und den äusseren Bedingungen anzupassen.

Verkehrspartner

Die Fahrlehrer gehen auf die unterschiedlichen Verkehrspartner ein und sensibilisieren die Lernenden für deren typischen Verhaltensweisen und die möglichen Gefahren, die sich daraus ergeben. Sie zeigen die Eigenschaften der verschiedenen Fahrzeugkategorien auf und för-

dern so die gegenseitige Wahrnehmung zwischen den verschiedenen Verkehrspartnern. Sie vermitteln den Lernenden Strategien, wie sie ihre Wahrnehmung der anderen Verkehrsteilnehmenden verbessern, deren Absichten analysieren und ihre Fahrweise entsprechend anpassen können. Sie machen den Lernenden deutlich, wie wichtig dies für die Verkehrssicherheit ist.

Umwelt

Die Fahrlehrer vermitteln den Lernenden die Prinzipien der umweltschonenden und energieeffizienten Fahrweise. Sie machen ihnen zudem bewusst, dass sie aus Rücksicht auf die Umgebung unnötigen Lärm und andere Belästigungen vermeiden sollen.

Allgemeine Vorschriften

Die Fahrlehrer vermitteln den Lernenden die wichtigsten allgemeinen Vorschriften zum Führen eines Motorfahrzeugs und zum Verhalten bei Unfällen oder Pannen.

1.2 Lernformen

Bei der Erklärung von Lernprozessen im praktischen Fahrunterricht stehen drei Lerntheorien im Vordergrund, die einen wesentlichen Einfluss auf die Gestaltung und Umsetzung des Fahrunterrichts haben. Alle drei Theorien haben bezüglich Lektionsgestaltung, Wahl der Hilfsmittel oder Fahrstrecken und der Rolle der Fahrlehrer einen Einfluss.

Es handelt sich bei diesen Theorien um:

- den **Behaviorismus** – Lernen durch Verstärkung
- den **Kognitivismus** – Lernen durch Einsicht und Erkenntnis
- den **Konstruktivismus** – Lernen durch persönliches Erfahren, Erleben und Interpretieren

Jede dieser Theorien liefert einen praktikablen Ansatz zur Umsetzung von Lernprozessen, wobei sie erhebliche Unterschiede und Gegensätze aufweisen. Grundsätzlich kann keine dieser Theorien als allein gültige oder beste bezeichnet werden. Alle haben im Fahrunterricht eine sinnvolle Berechtigung. Es gibt daher kein allgemeingültiges Muster, vielmehr kommt es auf die richtige Mischung unterschiedlicher Lösungsansätze an. Im Folgenden werden die einzelnen Theorien kurz vorgestellt.

Theorie	Behavioristische Ansätze	Kognitive Ansätze	Konstruktivistische Ansätze
Beschreibung	<p>Lernen als Reiz-Reaktions-Mechanismen</p> <p>Input und Output werden beobachtet, ohne die im Gehirn ablaufenden Prozesse und Betrachtungsweise der Lernenden in Betracht zu ziehen</p>	<p>Dient der Aufnahme und Organisation von Information und führt zu einem Wissenserwerb</p> <p>Typischerweise systematisch und organisiert dargeboten und als fertiges System vermittelt, daher wird das selbstgesteuerte Lernen nur beschränkt unterstützt und gefördert</p>	<p>Fahrlehrer sind nicht Quelle zur Wissensvermittlung, sondern fördern die Reflexion.</p> <p>Sie überhäufen die Lernenden nicht mit Ratschlägen und Antworten, sondern helfen ihnen zunächst, Fragen zu stellen und zu verstehen und die Problematik der Materie zu erfassen, bevor Antworten entdeckt werden können</p>
Mögliche Anwendung im Fahrunterricht	Für das Antrainieren bestimmter Inhalte oder Automatismen geeignet (z.B. Fahrzeugbedienung)	Verarbeitung von Information und Fähigkeit zur aktiven Problemlösung in Bezug auf Verkehrsregeln, Fahrzeugbedienung, Unterhalt usw.	Bewältigung von verschiedenen Situationen im Straßenverkehr: Analysieren, beurteilen, reagieren usw.
Vorgehen	Die Lehrperson kennt den genauen Weg zum Ziel und übernimmt damit automatisch in hohem Masse die Verantwortung für den Lernerfolg. Sie legt die einzelnen Schritte zum Lernerfolg fest und führt die Lernenden an	Die Lehrperson bereitet die Lerninhalte vor und führt den Lernprozess. Sie leitet die Lernenden an, sich mit dem Lerninhalt auseinanderzusetzen und unterstützt sie, basierend auf ihren Vorkenntnissen und Erfahrungen, Methoden und Fähigkeiten für das Lösen von Problemstellungen zu erwerben	Die Lehrperson unterstützt die Lernenden beim Brückenschlag von bestehendem zu neuem Wissen. Es werden möglichst praxisnahe, anspruchsvolle Problemsituationen gewählt, welche den selbstregulierenden Lernprozess aktivieren

Lernformen für die Gestaltung von Fahrunterricht

Die Gestaltung des Fahrunterrichts aufgrund dieser Lernformen, seien es behavioristische, kognitive oder konstruktivistische, ist in vielerlei Hinsicht schwierig, da sich Einseitigkeiten, die mit den Modellen einhergehen, im Unterrichtsalltag problematisch auswirken. So ist die Absicht, das Lernen nur auf die Konstruktionsleistung der Lernenden abzustützen (konstruktivistische Ansätze), genau so wenig sinnvoll, wie die permanente Vermittlung fertiger Wissenssysteme (kognitive Ansätze). Im Übrigen sind die Übergänge zwischen den drei Lernansätzen ohnehin fliessend.

Effizienter Fahrunterricht ermöglicht und fördert das selbstgesteuerte Lernen, indem dieses als aktiver, selbstgesteuerter und konstruktiver Prozess betrachtet wird. Gleichzeitig gehört zum Lernen jedoch auch Anleitung, Orientierung und Hilfestellung, um Über- oder Unterforderung des Lernens möglichst zu vermeiden.

Auch wenn Lernumgebungen so positiv gestaltet sind, dass selbstgesteuertes Lernen in hohem Masse unterstützt wird, gilt es zu bedenken, dass der Erfolg letztlich vom Wollen und Können der Lernenden abhängt. Deshalb setzt sich immer mehr die Erkenntnis durch, dass eine Balance zwischen den verschiedenen Ansätzen zu suchen ist. Für den Fahrunterricht ist daher anzustreben, wesentliche Prinzipien für die Förderung eines

aktiv-konstruktiven Lernens zu verwirklichen, ohne auf die Vorzüge traditioneller Unterrichtselemente, die vor allem in der situativen Instruktion (verschiedene Verhaltensweisen in bestimmten Verkehrssituationen) liegen, zu verzichten.

Mit dieser «Mischung» der Lehrformen können die Themen «Fahren im Verkehr» und «Fahrzeugbedienung, Kontrolle über das Fahrzeug» so geschult werden, dass die Risikofaktoren durch die Lernenden erkannt und eine Selbstreflexion angeregt wird.

Die Stufen «Persönliche Werthaltungen und Einstellungen, Lebensziele usw.» und «Fahr motive, Fahrtzweck und Fahrumstände» werden in der Regel über eine längere Zeitdauer entwickelt. Diese Entwicklung ist im Fahrunterricht schwierig zu überprüfen, sie kann durch das gezeigte Verhalten der Lernenden nur beschränkt beobachtet werden. Sie soll aber durch «erfahren lassen», das Fördern von Verständnis und das Anregen der Selbstreflexion begünstigt werden.

Das Handbuch ist so gegliedert, dass Fahrlehrer nötige und mögliche Werkzeuge für die Gestaltung des aktivierenden bzw. handlungsorientierten Unterrichtes möglichst einfach und praxisnah gestaltet vorfinden.

1.3 Handlungsorientierung im Fahrunterricht

Der Rahmenlehrplan legt den handlungsorientierten Unterricht als methodisch-didaktisches Prinzip fest.

Es sollen fachliche, personale, soziale und methodische Fähigkeiten aufgebaut werden, damit die Lernenden am Schluss über die entsprechenden Handlungskompetenzen verfügen, d.h. fähig sind, die definierten Handlungen auszuführen.

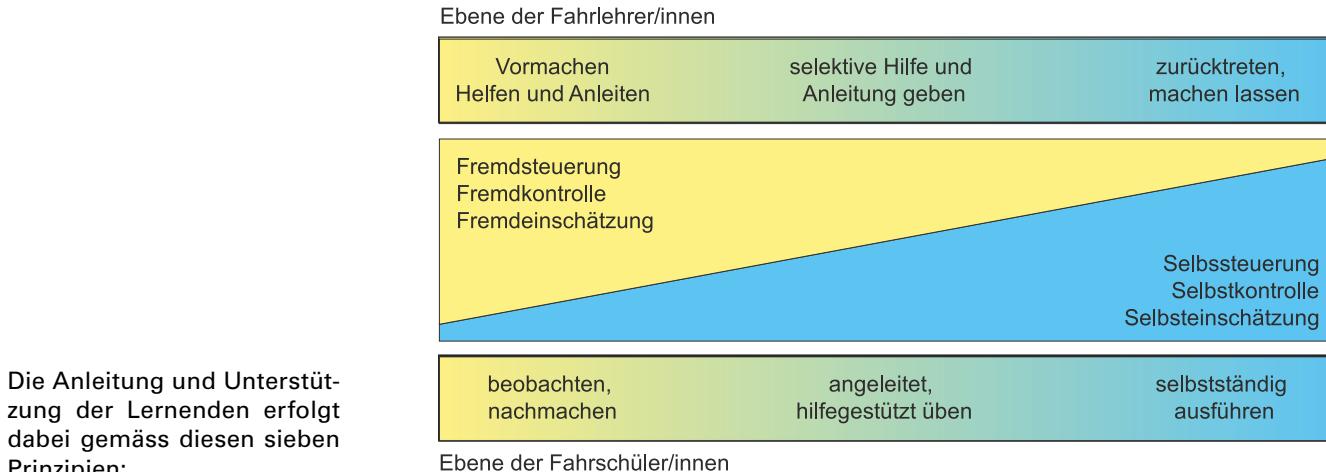
Die Handlungskompetenz als didaktisches Prinzip stellt folgende Ziele in den Vordergrund des Unterrichts:

- die Lernenden haben im Unterricht ein Mitgestaltungsrecht (Lernmotivation), d.h. Lernende und Ausbildende arbeiten gemeinsam und unter Einbezug möglichst vieler Sinne
- Ausbildende knüpfen an den Interessen und Vorkenntnissen der Lernenden an
- Der Bezug zur Wirklichkeit wird hergestellt
- Der Unterricht wird zielgerichtet geführt

Gestützt auf die Grundlagen in Kapitel 1.1 und 1.2 erfordert dies Methodenvielfalt bei der Gestaltung von theoretischem und praktischem Fahrunterricht (erweiterte Lehr- und Lernformen). Um dem methodisch-didaktischen Auftrag gerecht zu werden, verfügen die Fahrlehrer deshalb über ein breites Methodenrepertoire, das dem aktivierenden Unterricht gerecht wird. Bei der Methodenwahl sind sie frei, um auf unterschiedliche Lerntypen oder Gruppenkonstellationen eingehen zu können. Sie streben zudem zusammen mit den Lernenden ein günstiges Lernklima an.

Didaktische Aspekte im Fahrunterricht

Die Anteile expliziter Instruktion der Lehrenden (Instruktion) und konstruktiver Aktivitäten der Lernenden (Moderation) wie sie in der nachfolgenden Abbildung dargestellt sind, verändern sich im Laufe des Lernprozesses in Richtung Selbststeuerung. Das heißt, wird das Lernen zu Beginn der Ausbildung eher durch den Fahrlehrer geführt (Instruktion), wird im Laufe der Ausbildung die Verantwortung für das Handeln stufenweise den Lernenden übertragen (Moderation).



Die Anleitung und Unterstützung der Lernenden erfolgt dabei gemäss diesen sieben Prinzipien:

1. Vormachen und Vorzeigen

Die Lehrenden zeigen ihr Vorgehen zunächst vor und verbalisieren dabei, was sie genau machen und denken. Überlegungen werden dadurch für die Lernenden sicht- und hörbar.

2. Betreuen

Die Lernenden befassen sich mit einem Problem und werden dabei gezielt betreut und unterstützt. Beispielsweise, wenn sie die Vorschulung auf Strassen mit Verkehr absolvieren oder wenn der Fahrlehrer die Beobachtung und allenfalls einzelne Bedienelemente übernimmt.

3. Gerüst bieten

Auf Hinweise und Anleitungen (Expertenknife usw.) können die Lernenden bei Hindernissen zurückgreifen. Sie entscheiden eigenständig, wann sie Unterstützung benötigen.

4. Zurücktreten

Durch das zunehmende Selbstvertrauen können die Lernenden vermehrt selbstständig arbeiten. Die Fahrlehrer minimieren ihre Hilfestellungen bewusst und kontinuierlich.

5. Laut artikulieren

Die Lernenden werden immer wieder aufgefordert, während des Lernens ihre Denkprozesse und Problemlösungsstrategien laut zu äussern (z.B. kommentiertes Fahren).

6. Reflektieren

Eine weitere Aufforderung besteht darin, die ablaufenden Prozesse beim Lernen mit anderen Lernenden zu vergleichen. Durch das Reflektieren erwerben die Lernenden Konzepte, wie sie sich selbstständig und eigenverantwortlich im Strassenverkehr verhalten können.

Die Unterstützung durch die Fahrlehrer endet dadurch, dass die Lernenden zu selbständigen Problemlösungen angeregt werden.

7. An das Vorwissen anknüpfen

Im Unterricht zum teilnehmer- und erwachsenenengenrechten Lernen wird davon ausgegangen, dass die Lernenden nicht als «unbeschriebenes Blatt» vor uns sitzen, sondern als aktiv mitdenkende Menschen, die schon eine Bandbreite an Fähigkeiten und Konzepten mitbringen. Je nach Stand der Ausbildung verfügen die Lernenden bereits über theoretische Grundlagen aus dem Regeltheorie- oder Verkehrskunde-Unterricht.

Forschungsergebnisse bestätigen, dass der Unterricht effektiver ist, wenn bereits Gelerntes festgestellt und genutzt wird, um den darauf folgenden Unterricht an die Lernbedürfnisse der Lernenden anzupassen.

Das Vorwissen kann durch eine beliebige Aufgabe aufgedeckt werden, bei der es um Verständnis und Argumentation geht. Das Vorwissen kann auch in Form von Fragen getestet werden, die zu Beginn des Unterrichts gestellt werden und eine grosse Bandbreite an Erklärungen hervorlocken, die sich anschliessend diskutieren lassen.

Beispiel im Fahrunterricht

Anstelle einer systematischen Instruktion eines Manövers durch Erklären, Vorzeigen und Nachmachen kann den Lernenden ein einfacher Auftrag erteilt werden, z.B. «parkiere das Fahrzeug rechts rückwärts auf das Parkfeld». Aufgrund der Ausführung des Auftrages können die Fahrlehrer feststellen, welche Vorkenntnisse vorhanden sind. Hintergründe der Überlegungen bei der Auftragsausführung können durch Nachfragen ermittelt werden. Diese Vorgehensweise ermöglicht auf die Vorkenntnisse aufzubauen und abzuschätzen, wie viel Instruktion, Anleitung oder selektive Hilfeleistung die Lernenden für die Zielerreichung benötigen.

1.4 Aufbau einer Fahrlektion

nach dem «FIFA-Modell»
für praktischen Fahrunterricht

Ein Strukturmodell für den praktischen Fahrunterricht
Struktur im Fahrunterricht ist unabdingbar und gibt dem Fahrlehrer, wie aber auch dem Fahrschüler Sicherheit. Es hilft dem Fahrlehrer, allem voran noch Unerfahrenen, sich beim Planen der Fahrlektion bewusste Handlungsschritte im Vorfeld zu überlegen und geeignete Ausbildungsschritte zu definieren. Die Buchstaben F, I, F und A stehen jeweils für die einzelnen Ausbildungsschritte in einer Lektion. Das «FIFA-Modell» für den praktischen Fahrunterricht ändert nicht den klassisch gewohnten Fahrunterricht, sondern es macht diesen transparent und für den noch unerfahrenen Fahrlehrer überprüfbar.

Das Strukturmodell kann mit Fahr- und Informationsteilen beliebig erweitert werden. Massgebend dafür ist die zur Verfügung stehende Zeit und die Leistungsfähigkeit des Fahrschülers.

Der Aufbau nach dem «FIFA-Modell» im klassischen Sinne geschieht folgendermassen:

Themenschwerpunkt	Ausbildungsschritt	Bedeutung
	Einstieg	(Fahrzeug steht)
Hauptteil (Zeitlich priorisiert)	F	Fahren
	I	Informieren (Fahrzeug steht)
	F	Fahren
	A	Auswerten (Fahrzeug steht)
	Abschluss	

Didaktische Begründung

Orientieren: Einen kurzen Überblick über das Thema der Lektion geben.

Lernziele festlegen: Den Lernenden einfach und verständlich darlegen, welche spezifischen Kenntnisse und Fähigkeiten entwickelt werden müssen und welches Verhalten mit der Lektion gefördert werden soll.

Erfahrungen und Vorkenntnisse abholen: Für die Lektion relevante Inhalte wie Vorschriften und Verhaltensweisen zu Beginn oder im Verlauf der Lektion thematisieren und visualisieren (z.B. mit Hilfe der Fragen).

Der Fahrschüler befährt die Situation / das Manöver sofern möglich selbstständig und wenn immer möglich am Vorwissen angeknüpft. Der Fahrlehrer beobachtet das Vorgehen und analysiert die Handlungen des Fahrschülers. Je nach Ausbildungsstand benötigt der Fahrschüler Unterstützung. Wichtige Erklärungen sind im Stillstand zu besprechen, damit der Fahrschüler aktiv zuhören und bei Bedarf rückfragen kann.

Der Fahrlehrer stellt dem Fahrschüler gezielte und sinnvolle Fragen, um Feststellungen (positiv und negativ) aus der vorherigen Fahrt zu reflektieren. Der Sprechanteil liegt mehrheitlich beim Fahrschüler. Fahrschüler und Fahrlehrer definieren, was im nächsten Fahrteil verbessert werden muss und legen dafür neue Lernziele fest.

Die gleiche Situation / das gleiche Manöver wird nochmals geübt und mit den erarbeiteten Lösungsansätzen verbessert. Der Fahrlehrer unterstützt den Fahrschüler wenn nötig. Das Ziel ist, die Selbstständigkeit des Fahrschülers zu fördern. War der erste Fahrteil bereits fehlerfrei, kann der zweite mit einem neuen Thema gestaltet werden.

Das Erlebte ist zu reflektieren, die Kenntnisse und Fähigkeiten sind zu evaluieren, die verkehrssichere Haltung ist zu fördern. Die Evaluation der Lernzielerreichung erfolgt durch den Fahrschüler, der dabei auch seine Stärken und Schwächen und das weitere Vorgehen beschreibt. Der Fahrlehrer ergänzt wo nötig.

Rückblick auf die Fahrlektion als Ganzes (Hauptteil und Nebenteil) und die daraus gezogenen Schlüsse. Reflektieren der Leistung insgesamt und Rückblick auf die gestellten Lernziele und Ausblick auf die nächste Lektion. Kontrollmittel führen, Terminierung.

1.5 Didaktische/methodische Anforderungen für den Autofahrlehrer

Um dem Fahrschüler eine lernfördernde und innerhalb des Straßenverkehrs sichere Lernumgebung zu bieten, benötigt der Fahrlehrer spezifische Kenntnisse wie er sich richtig zu verhalten hat.

Sicherheit

Der Fahrlehrer ist für die Sicherheit während der Fahrlektion verantwortlich. Das Anhalten für Besprechungen muss daher wohl überlegt, gut geplant und für alle Verkehrsteilnehmenden sicher sein. Das Wissen über geeignete Orte gehört genauso zum Grundrepertoire eines Fahrlehrers, wie der Sicherheitsgedanke bei den Manöverteilen (z.B. beim Parkieren auf einem Parkplatz, Überraschungsbremsung auf einer verkehrsarmen Strasse usw.).

Anweisungen

Anweisungen während der Fahrt haben frühzeitig zu erfolgen, so dass der Fahrschüler genügend Zeit hat, sich im Verkehrsraum zu orientieren, allenfalls Rückfragen zu stellen und alle notwendigen Handlungen auszuführen. Die Anweisung muss kurz, klar, verständlich und stufengerecht sein. Eine Richtungsangabe kann auch mit zusätzlichen Informationen zu Merkpunkten unterstützt werden.

Medien und Hilfsmittel

Medien und Hilfsmittel müssen praxistauglich und allenfalls auch für einen Einsatz außerhalb des Fahrzeuges geeignet sein. Sie sind grundsätzlich in jeder Ausbildungsphase situativ, abwechselnd und themenspezifisch einzusetzen.

Beispiele von Medien und Hilfsmitteln sind:

- Handbuch für die praktische Fahrausbildung Kat. B
- Gesetzestexte (Brüstlein, Autofahren Heute, usw.)
- Vorgefertigtes Zeigematerial
- Schreibunterlagen (Block, Whiteboard, usw.)
- Schreibmaterial (farbige Filzstifte, usw.)
- Tablet
- Modell-Fahrzeug(e)
- Pylonen (in verschiedenen Grössen)
- Holzbrett
- Triopan (zum Absichern des Übungsplatzes)
- Videokamera
- Fahrzeug-Betriebsanleitung
- Fahrschul-Software/-filme/-bilder

1.6 Umsetzung von praktischem Gruppenunterricht

Vorbildfunktion

Der Fahrlehrer

- ist sich seiner Rolle und Vorbildfunktion sowie seiner Verantwortung bewusst
- verknüpft im praktischen Fahrunterricht laufend Verkehrsregeln und Inhalte der Verkehrssinnbildung mit den praktischen Übungen
- setzt verschiedene Medien und Hilfsmittel zielführend im Unterricht ein
- Er beobachtet während der Fahrt mit resp. führt die gleiche Blicksystematik aus, wie dies vom Fahrschüler verlangt wird
- Er beobachtet während der Fahrt mit und führt selbst alle nötigen Blicke aus, auch wenn diese vom Fahrschüler ausgeführt werden

Definition

Gruppenunterricht kann in jeder Ausbildungsphase stattfinden. Als Gruppenunterricht wird die Unterrichtsform definiert, in welcher die Teilnehmenden im sozialen Kontext mit anderen Teilnehmern arbeiten und die vom Fahrlehrer gestellten Aufgaben erfüllen. Die Herausforderung liegt darin, dass das Fahrkönnen des Einzelnen durch das kooperative Arbeiten in der Gruppe verbessert werden kann. Unter der Berücksichtigung von situativen Strassen-, Verkehrs-, und Umwelteinflüssen ist der Sicherheit der Teilnehmenden und des Fahrlehrers oberste Priorität zu schenken.

Didaktische Grundsätze

Die Grundlagen für das erfolgreiche Arbeiten mit bzw. in einer Gruppe bilden die Grundsätze des erwachsenengerechten Lehren und Lernen. Dabei sind folgende essenzielle Prinzipien zu beachten:

- **Prinzip der Teilnehmer- und Handlungsorientierung**
Dies bedeutet, dass der zu lernende Stoff für die Teilnehmenden von Bedeutung wird. Das heisst, sie müssen verstehen, warum dieses Element / die-

se Übung usw. wichtig ist und was es ihnen für das sichere Führen eines Fahrzeugs im reellen Straßenverkehr bringt. Es ist wichtig, konkrete Bezüge zu (Verkehrs-)Situationen herzustellen und sie diese mit geeigneten Übungen möglichst praktisch «erfahren» zu lassen.

■ **Prinzip der Erfahrungsorientierung**

Die Teilnehmenden haben auf ihre Weise bereits Erfahrungen im Strassenverkehr gesammelt. Aus der Rolle des Fussgängers, Rad- oder Motorfahrradfahrers sind Kenntnisse, Fähigkeiten und Haltungen vorhanden. Für den Fahrlehrer bedeutet dies, dass er darauf und auf die Interessen und Bedürfnisse aller Teilnehmenden in seinem Unterricht eingeht, um die neuen Lerninhalte anzuknüpfen. Auf die Gruppenodynamik und Hierarchie innerhalb einer Gruppe ist einzugehen.

■ **Prinzip der Problemorientierung**

Der Fahrlehrer soll seine Teilnehmenden mit konkreten Problemen aus dem Verkehrsgeschehen konfrontieren und durch gezielte Fragestellungen oder Übungen an die Lösung des Problems heranführen. Heranführen bedeutet, dass die Teilnehmer durch Erarbeiten, Diskutieren oder Erfahren und anhand einer Auswertung selber auf die Lösung kommen.

■ **Prinzip der persönlichen Weiterentwicklung**

Jeder einzelne Teilnehmende hat das Interesse, sein Fahrkönnen zu verbessern. Trotz den oben genannten Prinzipien muss der Fahrlehrer das Ziel verfolgen, jeden einzelnen Teilnehmer individuell zu fördern. Dies macht er hauptsächlich in den Fahrübungen, in welchen er teilnehmergerechte, individuelle Lernziele anstrebt und Förderhinweise vermittelt.

Bedeutung der Prinzipien für die praktische Umsetzung

Folgende Punkte sind umzusetzen:

Den Teilnehmenden

- den Sinn und die (Lern-)Ziele der Übungen vermitteln
- die Bedeutung und den Bezug zu reellen Situationen im Strassenverkehr aufzeigen
- die eigenen Ressourcen in den Unterricht einfließen zu lassen und sie untereinander zu verbinden
- konkrete, situationsadäquate Übungsfelder zum Lernen bieten
- ein sicheres und vertrautes Lernumfeld bieten, bei welchem sie möglichst ungestört üben können
- die Möglichkeit bieten, selbstständig, mit Hilfe von Übungen, Diskussionen und Auswertungen zur Lösung zu kommen
- trotz eines Gruppenunterrichts persönliche, individuelle Förderhinweise vermitteln

Methodik

Um mit einer Gruppe in einem dynamischen Umfeld (fahrende Fahrzeuge, sich verändernder Verkehrsraum, in Fahrt stattfindende Übungen usw.) arbeiten zu können, bedarf es umfangreiche methodische Fähigkeiten.

Vor den Übungen

- Ziele, Sinn und Nutzen der Übung erarbeiten und erläutern
- Erwartungen, Vorgehen und Übungsablauf klar und eindeutig formulieren
- Sicherheitshinweise (was wenn...) und mögliche Gefahrenstellen vermitteln
- Nachfragen, wie alles verstanden wurde und wichtige Hinweise wiedergeben lassen

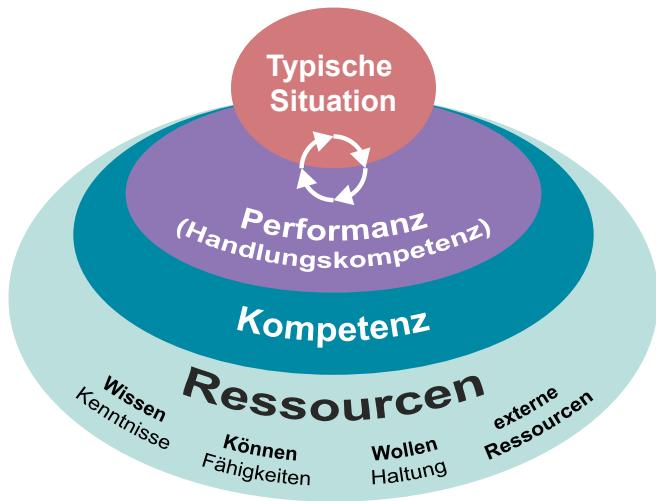
Während den Übungen

- Umfeld und Verkehrssituation konsequent beobachten und situationsangepasst reagieren
- Leistung bzw. Ausführung der Übung jedes einzelnen Teilnehmers beobachten und Massnahmen für das individuelle Fördern ableiten
- Sich Gedanken zu möglichen Auswertungsfragen machen, bevor die Teilnehmer halten müssen

Grundsätzliches Verhalten auf dem Übungsplatz, und gegenüber den Teilnehmenden

- Für Besprechungen das Fahrzeug parkieren
- Motor abstellen
- Unnötiges Verursachen von Lärm vermeiden
- Übungsplatz wenn notwendig kennzeichnen
- Professionelle und aussagekräftige Hilfsmittel verwenden
- Den Teilnehmern offene Fragen stellen und genügend Zeit zum Antworten geben

1.7 Kompetenzen und Ressourcen entwickeln



Kompetenzen und Ressourcen

Performanz ist die konkret beobachtbare Ausführung einer Aufgabe (in der Berufsbildung auch «Handlungskompetenz» genannt) in einer typischen Situation in einem typischen Handlungsfeld. Im Rahmen einer einzelnen Performanz werden fast immer mehrere Kom-

petenzen eingesetzt. Performanz ist die tatsächliche Ausführung dieser Aufgabe. Sie kann überprüft und beurteilt werden.

Die **Kompetenz** ermöglicht es, Anforderungen in komplexen Situationen erfolgreich und effizient zu bewältigen. Dazu braucht es Ressourcen aus den Bereichen Wissen (Kenntnisse), Können (Fertigkeiten) und Wollen (Einstellungen, Werte).

Im Unterricht kann schlussendlich die Performanz beobachtet und bewertet werden, das heisst die sichtbare Handlung und das gezeigte Verhalten in einer konkreten Situation (Handlungskompetenz).

Kompetenzen sollen das selbstorganisierte, soziale und sichere Handeln im Strassenverkehr ermöglichen. Für das kompetenzorientierte Lernen braucht es:

- Zielorientierung
- Einbezug von vorhandenem Wissen, Können und Wollen
- Umfassenden Einbezug von Erfahrungen und Wissen der Lernenden
- Hoher Praxisbezug
- Übernahme von Verantwortung, Selbständigkeit

Die dafür nötigen Ressourcen bestehen aus Wissen, Können und Wollen sowie externen Ressourcen.

Ressource	Beschreibung	Methodik-didaktische Hinweise
Wissen	Wissensbezogene Elemente, die zur Bewältigung der entsprechenden Handlungssituationen wichtig sind; dazu gehören Verkehrsregeln, Kenntnisse der Fahrzeugbedienung, Grundlagen der Verkehrssinnbildung, Daten und Eckwerte usw.	Wissen systematisch aufbauen und mit der Praxis vernetzen. Um die Wissensvermittlung (Faktenwissen, Kenntnisse und Theorien erwerben) zu planen sind messbare Lernziele hilfreich.
Können	Abläufe, Prozeduren und Fertigkeiten, die zur Bewältigung von komplexen Handlungssituationen eingesetzt werden können.	Handlungs- und anwenderorientiert lernen, Abläufe anwenden, verschiedene Fähigkeiten kombinieren und vernetzen. Um die Vermittlung der Fähigkeiten (Können, Abläufe, Prozeduren, Fertigkeiten einüben) zu planen, sind detaillierte Verhaltensbeschreibungen auf verschiedenen Stufen hilfreich.
Wollen	Motivation sowie Werte und Normen, die das Verhalten in den entsprechenden Handlungssituationen prägen.	Aufzeigen, warum etwas gelernt wird und Einsichten bei den Lernenden fördern. Mit anderen interagieren. Für Haltung und Einstellungen (Wollen) können keine konkreten Absichten festgelegt werden. Sie müssen in der Planung mit Gelegenheiten für Austausch, Reflexion und kritisches Hinterfragen berücksichtigt werden.
externe Ressourcen	Hilfsmittel, fachliche Grundlagen, Handbücher usw.	Lernumgebung und Hilfsmittel so planen, dass sie Erarbeitung und Vertiefung der Ressourcen fördern.

Die Kontrolle des Erreichten erfolgt in der Reflexion und Auswertung der Übungsaufgaben, anhand deren dann der nächste Lernschritt (nächste Stufe der gleichen Fähigkeit oder anderes Lerngebiet) geplant wird.

Wenn performanzorientiert beurteilt werden soll, gehören folgende Elemente zwingend dazu:

- es wird Verhalten beurteilt
- es werden standardisierte typische Handlungssituationen definiert
- Lernende können ihre Ressourcen in der Handlungssituation mobilisieren
- Lernende können ihre Handlungen analysieren und begründen

Ausbildungsabsichten für den Fahrunterricht

In diesem Handbuch enthält jedes Kapitel Ressourcen, welche auf den Stufen Wissen, Können und Wollen formuliert sind. Diese Ressourcen sind grundsätzlich gefasst und zeigen die Richtung der Ausbildung auf. Die Aufgabe des Fahrlehrers besteht darin, die Ausbildungsabsichten (z.B. Lernziele) individuell an die Lernenden und die Lernsituation anzupassen (operationalisieren). Die Formulierung von angepassten Absichten erlaubt es, den Lernprozess konkret zu überwachen, Abweichungen zu erkennen (z.B. Über- oder Unterforderung) und nötigenfalls anzupassen.

Absichten für den Fahrunterricht sollen möglichst gemeinsam mit den Lernenden festgelegt werden, damit diese auf die Vorkenntnisse (Ausbildungskontrolle), die Situation (Fahrstrecke, Verkehr, Witterung usw.) und die Ressourcen (Tagesform der Lernenden, Fahrzeug usw.) abgestimmt sind.

1.8 Aktivierung von Selbstreflexion

Damit die Selbstreflexion ausgelöst werden kann, sind im Fahrunterricht entsprechende Gelegenheiten zu bieten. Jeder Mensch verfügt über eine individuell stärker oder schwächer ausgeprägte Neigung zur Selbstreflexion. Je nach Persönlichkeit der Lernenden gibt es daher auch schwächere oder stärkere Auslöser für die Selbstreflexion bei Lernenden.

Beispiele für den Fahrunterricht:

Mögliche schwächere Auslöser	Mögliche stärkere Auslöser
Schwierigkeiten beim Beherrschen der Fahrzeugbedienung, von Verkehrssituationen usw.	Selbsteinschätzung der Lernenden bezüglich den eigenen Leistungen (Stärken, Schwächen, Unsicherheiten usw.)
Schwierige neue Aufgaben	Konstruktive Rückmeldung durch den Fahrlehrer (mit Thematisieren von Erfolgen, Misserfolgen, kritischen Situationen usw.)
Kritik durch Fahrlehrer	Videokonfrontation einer Fahrlektion (mit Selbsteinschätzung und Rückmeldung)

Feedbackgespräche mit Lehrpersonen lösen erfahrungsgemäss Selbstreflexionsprozesse aus. Wichtige Grundlage für diese Gespräche sind die Zielsetzungen zu Beginn der Lektion. Die realistische Einschätzung der Zielerreichung wird geübt, indem sich Lernende selber einschätzen und ihre Einschätzungen mit den Feedbacks der Fahrlehrer vergleichen. Ob die Lernenden schliesslich danach streben, ihre Leistungen zu verbessern, hängt u. a. davon ab, ob das Feedback konstruktiv ist und ob die Person über die Ressourcen für eine Verbesserung verfügt. Es ist daher wichtig, erreichbare Lektionsziele zu setzen, um so den Lernenden auch Erfolge zu ermöglichen.

Objektive Selbstreflexion

Im Rahmen der Selbstreflexion hinterfragen und beobachten die Lernenden sich und ihr Lernverhalten. Dies ist für viele eine grosse Herausforderung, insbesondere für Lernungewohnte: Von der intuitiven Selbstüberzeugung muss zu diesem Zweck Abstand genommen und das eigene Tun mit kritischen Augen betrachtet werden. Wenn von «Lernen» die Rede ist, denken viele an Unterricht in der Schule. Dass auch der Erfahrungserwerb mittels Fremd- und Selbstreflexion eine Form des Lernens darstellt, ist manchen eine ungewohnte Perspektive.

Reflexions- und Feedbackgespräch

Die Sicht auf das eigene Lernverhalten ist in der Regel eingeschränkt. Hilfreich ist daher eine distanzierte Perspektive von aussen, im Fahrunterricht also durch den Fahrlehrer. Der Vorteil der Aussensicht (Feedback) besteht darin, dass Aspekte thematisiert werden, die durch Lernende nicht bedacht worden sind. So können verzerrte Wahrnehmungen des eigenen Lernprozesses durch eine zusätzliche Meinung korrigiert oder relativiert werden.

Das Reflexions- und Feedbackgespräch zwischen den Lernenden und dem Fahrlehrer ist wesentlicher Bestandteil des Selbstlernkonzepts in der Fahrausbildung. Dabei reicht die einseitige Rückmeldung durch den Fahrlehrer nicht aus. Lernende müssen sich auch selber einschätzen können. Im Reflexionsgespräch sollen daher die Lernenden:

- ihre Eigenbeobachtungen darlegen
- Lernerfahrungen im Dialog aufarbeiten
- nach Alternativen suchen
- herausfinden, welche Bedingungen für Lernerfolge und -misserfolge verantwortlich sind und Absprachen über neue Lernziele treffen

Aufgabe des Fahrlehrers als Lernberater

Der Fahrlehrer soll Reflexionsgespräche mit den Lernenden führen und zusammen mit ihnen im Dialog den Ablauf eines Lernprozesses rekonstruieren. Es gilt dabei, einen Blick auf gewonnene Erfahrungen zu werfen, auf beobachtete Lernerfolge, Lernblockaden, neue Einsichten und Erkenntnisse, übersehene Herausforderungen und nicht ergriffene Lernchancen. Das Reflexionsgespräch soll die Sicht auf den Erfahrungsprozess als Lernprozess ermöglichen.

Führen des Reflexionsgesprächs

Mit dem Reflexionsgespräch wird beabsichtigt, die Reflexion bei den Lernenden durch gezielte Gesprächstechnik und Fragestellungen anzuregen und ihnen so bei Schwierigkeiten Hilfe zur Selbsthilfe zu geben. Nach dem Abschluss von Lernprozessen hilft die gemeinsame Reflexion des Lernwegs zunächst den Lernenden, eine neue Perspektive zu finden und dadurch förderliche von hinderlichen Bedingungen zu trennen. Die anschliessende Ergebnissicherung erfolgt durch das Festhalten der Gründe und Umstände, warum etwas gut oder schlecht lief. Schliesslich ist auch die Zielvereinbarung für die nächsten Schritte Bestandteil des Reflexionsgesprächs.

Wichtig dabei ist, dass die formulierten Ziele klar, verständlich, erreichbar und messbar sind – sowohl für die Arbeit des Teilnehmers in der Umsetzung als auch für diejenige des Lernberaters beim nächsten Reflexionsgespräch.

Das Reflexionsgespräch führt die Lernenden zu einer distanzierten Betrachtung ihres Tuns. Insofern stärkt es ihre Fähigkeit zur Selbstkontrolle im Lernprozess.

Mögliche Fragen für die Reflexion

Um Lernende in ihrer Reflexion und Selbsteinschätzung anzuleiten, können folgende Fragen angewendet werden:

- Wie schätzen Sie Ihre Leistung ein?
- Wie haben Sie sich während der Fahrlektion gefühlt?
- Welche (schwierigen / heiklen) Situationen sind während der Lektion aufgetreten?
- Wie hat sich Ihr Handeln ausgewirkt?
- Was ist Ihnen besonders gut gelungen?
- Was ist nicht gut gelungen?
- Was würden Sie konkret anders machen?
- Wie beurteilen Sie den Lernerfolg / die Zielerreichung?

2

Verkehrssinnbildende Grundlagen

2 Verkehrssinnbildende Grundlagen

Damit Fahrer sich in sämtlichen Verkehrssituationen sicher verhalten, dienen folgende Punkte als Handlungsgrundlage:

Absicht	Was will ich? Welche Aufgabe habe ich?	Laufende Überprüfung der Situation auf Veränderungen
Analyse	Welche Situation treffe ich an? Was darf / muss ich? Welche Gefahren bestehen?	
Planung	Wie setze ich meine Absicht in der aktuellen Situation um? Welche Alternativen habe ich?	
Handlung	Beobachten: Ich kontrolliere Gefahrenpunkte situationsbezogen Kommunikation: Ich zeige meine Absicht an (Richtungsblinker, Spur- und Spurverhalten) Umsetzung: Ich führe die Handlung durch	

2.1 Verkehrssehen

Die Lernenden, welche zum ersten Mal hinter dem Lenkrad sitzen, betrachten die Welt mit dem Alltagssehen, d.h. Bewegung und Blick gehen in dieselbe Richtung. Während der Fahrt muss nun in kurzer Zeit ein grösserer Raum überblickt werden. Dadurch fühlen sich Lernende am Anfang des Fahrunterrichts verunsichert. Erst im Laufe der Fahrausbildung entwickeln Lernende durch praktisches Üben das gewünschte Verkehrssehen. Das dynamische Verkehrssehen wird im Verkehrskunde-Unterricht thematisiert. Aufgabe des Fahrlehrers

ist es, das dynamische Verkehrssehen im praktischen Fahrunterricht mit den Lernenden zu entwickeln und zu üben.

Das Verkehrssehen entwickelt sich stufenweise. Die Entwicklungsstufen finden in der Fahrausbildung in den verschiedenen Phasen der Vor-, Grund-, Haupt- und Perfektionsschulung statt und verlaufen fliessend. Anschliessend werden eine zusammenfassende Beschreibung der Entwicklungsstufen vom Alltags- zum Verkehrssehen sowie Möglichkeiten zur Abhilfe aufgeführt.

Phase	Beschreibung	Abhilfe
Stotter-Blick	Der Blick bleibt zu lange an verschiedenen Punkten haften. Der Blick springt ruckartig – gewissermassen stotternd – von einem Objekt zum andern.	Punkte nicht lange fixieren, sondern den Blick gleichsam gleiten lassen, um möglichst viel zu sehen (z.B. den Übungsplatz mit schweifendem Blick überwachen).
Nah-Sehen	Die Beobachtung liegt zu kurz vor dem Fahrzeug. Der Blick gleitet nur im Nahbereich.	Den Blick möglichst weit nach vorne richten, dazu z.B. Ausserortsstrecken befahren.
Röhren-Sehen	Der Blick ist starr nach vorne gerichtet, wie durch eine Röhre. Verkehrspartner, Risiken usw. werden mit dem peripheren Sehen kaum wahrgenommen.	Dynamisches Beobachten nah - fern / fern - nah üben (zentral und peripher).
Hinschau-Zwang	Auffällige und scheinbar wichtige Punkte im Verkehrsumfeld werden angeschaut. Die Lernenden fahren zu nahe an den Punkt heran, welcher angeschaut wird.	Gezielt verkehrsbedeutsame Elemente beachten.

Orientierungs-, Blick- und Kommunikationstechniken

Das Sehen ist eine elementare Voraussetzung zum Führen von Motorfahrzeugen. Der Sehsinn versorgt Motorfahrzeugführer mit mehr als 90% der erforderlichen Sinneswahrnehmungen und erfüllt beim Führen eines Motorfahrzeugs drei wichtige Aufgaben:

- 1. Sehen zur Informationsaufnahme**
- 2. Sehen zur Bewegungssteuerung**
- 3. Sehen zur Kommunikation**

1. Sehen zur Informationsaufnahme

Blickverhalten ▪ Mit Blicken von bis zu 1/3 Sekunde an einen Beobachtungspunkt werden Informationen aufgenommen, ohne dass eine Bewegungszuwendung erfolgt

Beschreibung der Funktion ▪ Bewusst eingesetzte, systematische Abfolgen von Blicken zur Orientierung im Verkehrsraum. Anfänglich in langsamer, mit Erfahrung und Übung in fließender Ausführung und mit schneller Scharfstellung beim Wechsel von nahen und fernen Beobachtungspunkten

Zugehörige Begriffe **Orientierungstechnik**

- durch direkte und indirekte Beobachtung
- durch Rundumbeobachtung
- mit Blicksystematik und Nachkontrolle
- an Verzweigungen
- durch Mehrfachbeobachtung

Orientierungstechnik durch direkte und indirekte Beobachtung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Beschreibung
der Technik | ■ Bei der direkten Beobachtung wird der Blick auf einen Ort gerichtet. Bei der indirekten Beobachtung wird der Blick auf ein Hilfsmittel gerichtet (Rückspiegel, Bildschirm, Hausfassade, Schaufenster usw.), in dem die Situation abgebildet ist |
| Anwendung | ■ Im Stillstand und während der Fahrt |
| Ausführung | ■ Indirekte Beobachtung Rückspiegel oder andere Hilfsmittel |

Orientierungstechnik durch Rundumbeobachtung

- | | |
|-------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Beschreibung
der Technik | ■ Direkte 360-Grad-Beobachtung rund um das Fahrzeug, insbesondere vor und während dem Rückwärtssfahren |
| Anwendung | ■ Im Stillstand und bei langsamer Fahrt |
| Ausführung | ■ Beidseitige Drehung des Kopfes bis zum Erreichen der insgesamt 360 Grad |

Orientierungstechnik mit Blicksystematik und Nachkontrolle

- | | |
|-------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Beschreibung
der Technik | ■ Die Blicksystematik ermöglicht den Raum neben dem Fahrzeug und den Toten Winkel neben und nah hinter dem Fahrzeug mit der Blicksystematik zu überblicken
■ Die einfache Blicksystematik besteht nur aus Blicken zur Informationsaufnahme, die Blicke in die Rückspiegel und der Seitenblick werden direkt aufeinander folgend, ohne zwischenzeitlichen Blick nach vorne ausgeführt
■ Die kombinierte Blicksystematik besteht aus Blicken zur Informationsaufnahme und Blicken zur Bewegungssteuerung. Die Blicke in die Rückspiegel und der Seitenblick (Kat. B) oder Schulterblick |
|-------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

(Kat. A) werden einzeln ausgeführt, dazwischen wird der Blick nach vorne gerichtet (Doppelfunktion Sehen zur Bewegungssteuerung und Sehen zur Informationsaufnahme)

- Beide Varianten der Blicksystematik erfordern vor dem Versetzen der Fahrspur, dem Aus-, Ein- oder Abbiegen eine Nachkontrolle. Diese wird mit einem weiteren, einzeln ausgeführten Seitenblick (Kat. B) resp. Schulterblick (Kat. A) ausgeführt

Anwendung

- Vor dem Versetzen der Fahrspur, dem Aus-, Ein- oder Abbiegen
- Trotz kurzer Dauer überwiegen bei der einfachen Blicksystematik die Nachteile der längeren Blindfahrstrecke und der möglichen Abweichung von der Fahrspur
- Die kombinierte Variante mit Blicken nach vorne erleichtert die Spurgestaltung und verkürzt die Reaktionszeit, wenn sich die Situation vor dem Fahrzeug verändert. Insbesondere Fahranfänger profitieren davon, jedoch auch versierte Fahrzeugführer bei Fahrt mit höherer Geschwindigkeit

Ausführung

- Einfache Blicksystematik rechts: Innenspiegel - Aussenspiegel rechts - Seitenblick rechts
- Einfache Blicksystematik links: Innenspiegel - Aussenspiegel links - Seitenblick links
- Kombinierte Blicksystematik rechts: Ziel - Innenspiegel - Ziel - Aussenspiegel rechts - Ziel - Seitenblick rechts
- Kombinierte Blicksystematik links: Ziel - Innenspiegel - Ziel - Aussenspiegel links - Ziel - Seitenblick links
- Nachkontrolle: Seitenblick zur entsprechenden Seite

Orientierungstechnik an Verzweigungen

Beschreibung der Technik

- Die Orientierungstechnik an Verzweigungen kombiniert Blicke zum Fahrziel (Doppelfunktion Sehen zur Informationsaufnahme und Sehen zur Bewegungssteuerung) mit Blicken in die Straßen, die an die Verzweigungsfläche grenzen (Sehen zur Informationsaufnahme). Sie wird als Mehrfachbeobachtung ausgeführt

- Anwendung Ausführung**
- An Verzweigungen sowohl bei Vortrittsrecht als auch bei Vortrittsbelastung
 - Da es sich um eine direkte Beobachtung handelt, bestehen keine Unterschiede beim Führen verschiedenartiger Fahrzeuge
 - Nach dem Blick zum Ziel werden Einmündung von links, Einmündung gegenüber und Einmündung von rechts mit Blicken zur Informationsaufnahme kontrolliert
 - Die Reihenfolgen können je nach Verzweigungstypen unterschiedlich sein. Für die Automatisierung ist wichtig, dass gleiche Situationen in gleicher Abfolge bewältigt werden

Orientierungstechnik durch Mehrfachbeobachtung

- Beschreibung der Technik**
- Das mehrfache Ausführen von Blicken und Blickreihenfolgen zur Informationsaufnahme. Zugehörige Begriffe sind: Scheibenwischertechnik, Doppelblick, Nachkontrolle
 - Die Dynamik und unterschiedlichen Fortbewegungsgeschwindigkeiten von Verkehrspartnern erfordern die Mehrfachbeobachtung. Sie ist Voraussetzung zur sicheren Einschätzung von Situationen, Abständen, Geschwindigkeiten usw.
- Anwendung Ausführung**
- Überall wo die Sicherheit die Beobachtung mit Orientierungstechniken erfordert.
 - Orientierungstechnik Blicksystematik: Durch zusätzlichen, separat ausgeführten Seitenblick zur entsprechenden Seite
 - Orientierungstechnik an Verzweigungen: Durch mehrfache Absolvierung der gesamten Blickabfolge

2. Sehen zur Bewegungssteuerung

- Blickverhalten**
- Bei einem Blick von mehr als 1/3 Sekunde an einen Beobachtungspunkt setzt die Sensomotorik ein. Sie verursacht eine Bewegungszuwendung durch eine unbewusste Lenkbewegung
- Beschreibung der Funktion**
- Bewusst genutzter oder unbewusst einsetzender Zusammenhang zwischen Blickrichtung und Fahrtrichtung. Einfache Blicke, anfangs mit zu langer Fixierung, erzeugen mit Erfahrung und Übung ein flüssiges und gleichmässiges Sehen
- Zugehörige Begriffe**
- Blicktechniken**
- beim Geradeausfahren
 - in Kurven
 - beim Abbiegen
 - in statischen und dynamischen Engpässen
 - bei Nacht
- Beschreibung der Technik**
- Blicktechniken unterliegen dem Prinzip «Wohin ich schaue, dahin fahre ich». Grundsätzlich ist die Mitte des zu befahrenden Bereiches anzuschauen, weil die Fahrspur der Blickführung folgt. Dies gilt sowohl beim Geradeausfahren als auch beim Befahren von Engpässen
 - Es gibt verschiedene Studien über das Blickverhalten in Kurven (z.B. B von Hebenstreit, A. Cohen usw.). Diese beschriebenen Blicktechniken entsprechen wenig dem natürlichen Verhalten von Fahrzeuglenkern. Daher ist eine klare, empirisch fundierte und detaillierte Blicktechnik kaum definierbar. Als generelle Grundätze lassen sich folgende Punkte formulieren:
 - Häufig und weit voraus schauen und Kurvenverlauf analysieren.
 - Dazwischen gelegentliches kurz Fixieren der Fahrbahn oder der Markierungen in der Nähe, um die laterale Position des Fahrzeugs und die Fahrspur zu kontrollieren.
 - Die weitere Umgebung wird mit Hilfe des peripheren Sehens überwacht
- Anwendung Ausführung**
- Permanent
 - Siehe Beschreibung der Techniken

3. Sehen zur Kommunikation

Blickverhalten ■ Die Blickdauer ist möglichst kurz zu halten und abhängig von Situation und Erfahrung

Beschreibung

der Funktion ■ Angeeignete, bewusst eingesetzte Blicke

Zugehörige

Begriffe **Blickkontakt**

Beschreibung

der Technik ■ Blickkontakt dient der Verständigung unter Verkehrspartnern,
häufig in Kombination mit Handzeichen

Anwendung

Ausführung ■ Unklare Situationen, Zusammentreffen von Verkehrspartnern

■ Deutlich erkennbar vorne nahe der Frontscheibe

2.2 Verkehrsumwelt

In der Vorschulung beschäftigt sich die Fahrausbildung hauptsächlich mit der Bedienung des Fahrzeugs. In dieser Phase ist der Fahrschüler noch nicht in der Lage, sich mit allem anderen zu befassen, was sich ebenfalls noch auf der Strasse und deren Umfeld ereignet, also der sog. Verkehrsumwelt. Mit der Grundschulung behandelt die Fahrausbildung dann die Strasse und deren Benützung sowie Signalisation und Markierungen. Mit der Hauptschulung wird auch der Umgang mit den Verkehrspartnern ausgebildet. In allen Ausbildungsphasen wird die Fahrt immer auch durch die spezifischen Eigenheiten der Tageszeiten, der Wochentage und der Witterung beeinflusst.

All diese Aspekte werden im Kurs über die Verkehrskunde im Teil Verkehrsumwelt theoretisch behandelt. Daraus ist es sinnvoll, dass der VKU so früh wie möglich absolviert wird.

Partnerkunde

Das im Verkehrskunde-Unterricht erlernte 3-A-Training (Alter, Aufmerksamkeit, Absicht) ist in der Praxis anzuwenden und der Fahrschüler soll sich spezifisch mit diesen drei Themen befassen. Er soll das Verhalten der verschiedenen Verkehrspartner bewusst erkennen können und somit sein Verhalten anpassen.

Ebenfalls ist während der Fahrausbildung auf die speziellen, schwierigen und hilfsbedürftigen Verkehrspartner und deren Verhaltensmerkmale einzugehen.

Strassenkunde

Der Fahrschüler soll sich bewusst mit den verschiedenen Elementen der Strasse befassen und welchen Einfluss diese auf seine Fahrt und sein Verhalten hat. Insbesondere sind dies die Tiefen- (Fahrbahnverlauf), die Rand- (Fahrbahnrand und Randbebauung), sowie die Basiselemente (Fahrbahnoberfläche).

Ebenfalls sind die Besonderheiten von leeren Strassen, Strassen in Wohn- und Industriequartieren, Geschäftsstrassen, Einbahnstrassen, Strassentunnels, Bergstrassen, Bergpoststrassen, sowie Autobahnen und Autostrassen in die Fahrausbildung einfließen zu lassen.

Tageskunde

Der Fahrschüler soll Eigenheiten verschiedener Tages- und Jahreszeiten, Wochentage und Witterungseinflüsse kennenlernen und sein Verhalten daran anpassen.

2.3 Verkehrsdynamik

Die Verkehrsdynamik, welche sich mit den Themen Kräfte beim Fahren, Verkehrsbewegungen, Partnermanöver, sowie Fahrzeugsicherheit befasst, ist über alle Teile der Fahrausbildung hinweg zu vermitteln und zu üben. Daher sollen u.a. besondere Situationen und verkehrsrelevante Zusammenhänge frühzeitig erkannt werden, und die Bremsbereitschaft und Gefahrenfrüherkennung sind (auf der Grundlage der Dynomengabe) angemessen zu entwickeln.

Die Verkehrsdynamik ist in der Vor-, Grund-, Haupt- und Perfektionsschulung stufenweise zu festigen.

Kräfte beim Fahren

Der Fahrschüler muss sich frühzeitig der massgebenden Kräfte, welche beim Fahren dauernd auftreten, bewusst werden. Ein Fahrzeug kann je nach Strassenbelag eine höhere oder tiefere Zentrifugal- oder Verzögerungskraft aushalten. Dies hängt vom Reibungskoeffizienten zwischen Fahrbahn und Reifen ab, welcher beispielsweise durch Wasser, Schnee und Kies beeinflusst wird.

Die Wahl der Geschwindigkeit ist den äusseren Umständen anzupassen. Ebenfalls einen Einfluss auf die Geschwindigkeit hat die Bauart des Fahrzeuges, dessen Ladung und die Höhe des Schwerpunktes. Ganz beson-

ders auf Strassen mit schlechtem oder mit Naturbelag, bei schlechten Witterungsverhältnissen wie Regen, Schnee, Nebel usw., ist diesem Umstand durch langsameres Fahren, sanftes Beschleunigen und Verzögern Rechnung zu tragen. Ebenso sind Steigung, Gefälle und Neigung der Strasse in die Wahl der Geschwindigkeit miteinzubeziehen. Eine vorausschauende Fahrweise und ausreichend Abstand erlauben in vielen Situationen ein Verzögern ohne zu bremsen.

Verkehrsbewegungen

Zeichengabe (Blinken, Handzeichen), die Geschwindigkeitsgestaltung, sowie die Fahrbahnbenützung resp. Spurgestaltung sind in die Ausbildung miteinzubeziehende Kommunikationsmittel, womit eine deutliche Fahrweise zu erreichen ist.

Partnermanöver

Partnermanöver sind das Vorbeikommen (Kreuzen, Vorbeifahren, Überholen), die Lückenbenützung (Überqueren, Einfügen/Einfädeln, Abbiegen, Fahrstreifenwechsel, Befahren von Kreisverkehrsplätzen) und das Mithalten (Nebeneinander- und Hintereinanderfahren, Vermeiden von Staus, Fahren auf Schnellstrassen).

Abmessungen und Spurverhalten des eigenen Fahrzeugs, Abstände zu anderen Verkehrsteilnehmern, Geschwindigkeiten anderer Verkehrsteilnehmer sind Einflussfaktoren, die für das verkehrssichere Bewältigen von Partnermanövern einzubeziehen sind.

Die Umsetzung dieser Partnermanöver ist abhängig von der Fahrzeugart und der Fahrerfahrung. Beim Vorbeikommen ist das Raumgefühl für die Fahrzeugbreite wichtig, beim Überholen und der Lückenbenützung muss das Spurverhalten, der verfügbare Strassenabschnitt resp. die Sichtweite richtig eingeschätzt werden können und die Abstände (nach vorne, hinten, seitlich) zu den anderen Verkehrsteilnehmenden müssen eingehalten werden können.

Zustand des Fahrzeugs

Die gesetzlichen Grundlagen und die aus dem Verkehrskunde-Unterricht bestehenden Fähigkeiten zu Betriebs- und Verkehrssicherheit sind während der Fahrausbildung weiterzuentwickeln. Dabei soll mehr als nur das verwendete Fahrzeug einbezogen werden.

2.4 Verkehrstaktik

Lernende sind im Fahrunterricht daran zu gewöhnen, dass sie dauernd die möglichen Gefahren des Verkehrs aus einer defensiven Haltung heraus beurteilen. Es geht nicht darum, sich gegen die anderen Verkehrsteilnehmenden zu verteidigen, sondern sich von ihnen möglichst fernzuhalten. Die vielverbreitete Auffassung, defensives Fahren mit langsamem Fahren gleichzusetzen, ist keineswegs richtig. Ein einsichtiges und vorausschauendes Fahren trägt erheblich zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses bei.

Daraus ergibt sich folgende Verhaltensgrundregel:

- **Verbotenes nie!**
- **Gebotenes immer!**
- **Aber auch Erlaubtes manchmal nicht!**



Die 10 taktischen Regeln für sicheres Fahren aus dem Verkehrskunde-Unterricht sind:

1	Abstand halten Respektieren	Den andern nicht zu nahe kommen.
2	Abstand schaffen Distanzieren	Den anderen nicht unnötig lange nahe bleiben.
3	Überlegt manöverieren Isolieren	Möglichst allein manöverieren.
4	Deutlich fahren Demonstrieren	Den anderen die eigene Absicht deutlich machen.
5	Fehlverhalten anderer tolerieren Tolerieren	Statt belehren, den anderen weiterhelfen.
6	Rücksichtsvoll fahren Präparieren	Nie unnötig im Wege stehen.
7	Klar erkennbar sein Kontrastieren	Sich optisch den anderen bemerkbar machen.
8	Mit Überraschungen rechnen Kalkulieren	Mit Fehlern der anderen rechnen.
9	Grenzen erkennen Routieren	Geplant am Verkehr teilnehmen.
10	Reserven schaffen Rationieren	Kräfte massvoll einsetzen, stets Reserven behalten.

2.5 Umweltschonendes, energieeffizientes Fahren

Lernende sollen während der gesamten Fahrausbildung auf ein umweltschonendes, energieeffizientes Fahren sensibilisiert und motiviert werden. Dies ist nicht ein spezieller Fahrstil, sondern ein Bestandteil der modernen Fahrausbildung, welcher von Beginn an in die Fahrausbildung zu integrieren ist und so die moderne Fahrzeugtechnik optimal ausnützt.

Während der gesamten Fahrausbildung sind folgende Ziele anzustreben:

- das Fahrzeug in einem technisch einwandfreien Zustand betreiben, welcher Sicherheit und Energieverbrauch optimiert (wie Reifendruck, Ladung)
- grundsätzlich Fahrzeug im Fahrmodus «Eco» betreiben
- zusätzliche Verbraucher (Klimaanlage, Sitzheizung, usw.) nur bei Bedarf einschalten
- zügig Beschleunigen, nur eine Fahrzeuglänge im 1. Gang fahren

- vorausschauend und gleichmäßig fahren, Tempomat nutzen
- früh hoch-, spätestens bei 2000 U/min (Benzinmotor) bzw. 1500 U/min und möglichst spät herunterschalten (Gangempfehlung beachten)
- zum Verzögern Fahrpedal loslassen, Schwung und Schubabschaltung / Segel- / Rekuperationsfunktion ausnützen und rollen lassen
- im höchstmöglichen Gang fahren, auch bergauf (dabei untouriges Fahren vermeiden)
- beim Bergabfahren den höchstmöglichen Gang wählen, welcher eine Bremswirkung erzeugt
- beim Halten Motor abstellen und Start-Stopp-Automatik nutzen

2.6 Fahrerassistenzsysteme

Grundsätzliches

Fahrerassistenzsysteme (FAS) sind Einrichtungen in Motorfahrzeugen zur Unterstützung der Fahrer in bestimmten Fahrsituationen. Dabei geht es um Verbesserung der Sicherheit, Erhöhung des Fahrkomforts, Optimierung der Ökonomie usw.

Es gibt aktive und passive FAS und solche, die aktiviert resp. deaktiviert werden können. Bezeichnung, Bedienung, Wirkungsweise und Systemgrenzen der FAS sind zur Zeit nur teilweise normiert.

Kennen und auf dem aktuellen Stand sein

Lernende müssen jede Verkehrssituation auch ohne FAS beherrschen. Sie sollen die am Fahrzeug vorhandenen, sicherheitsrelevanten Systeme, aber auch weitere aktuelle FAS kennen und sie einsetzen können.

Die Vielseitigkeit und rasche Weiterentwicklung verlangt eine ständige Aktualisierung durch die Lehrperson.

Risiken von FAS

Der Einsatz von FAS kann zur Folge haben, dass sich Fahrer von ihrer Fahraufgabe ablenken lassen, bewusst oder unbewusst. Auch kann sich der Fahrer in einer falschen Sicherheit wähnen, wenn er sich zu sehr auf die FAS verlässt. Das negative Verhalten kann die Vorteile der FAS aufheben (Risikokompensation).

3

Basisinformationen und Beratung

Zu erreichende Kompetenz:

Lernende sind sich der Vorgaben und Möglichkeiten von Fahrausbildung und Lernfahrten bewusst und unterscheiden freiwillige und obligatorische Ausbildungselemente.

3.1 Professionelle Fahrausbildung

Fahrausbildung in Fahrschulen

Eine professionelle Fahrausbildung in Fahrschulen sollte in jedem Fall erfolgen. Diese Ausbildung hat u.a. folgende Vorteile:

- Umfassende, vorschriftsgemäße, lernlogische, effiziente, sicherheitsbezogene und aktuelle Ausbildung
- Systematischer Aufbau des Verkehrssehens ab Beginn der Fahrpraxis
- Bildung von sicheren Automatismen ab Beginn der Fahrpraxis, denn später sind Automatismen nur schwer zu ändern
- Aktuelle Verkehrsregeln und Themen (wie Sicherheit, FAS usw.) fliessen ein
- Zielführende theoretische Hausaufgaben und Vertiefungsangebote
- Unterstützung im Aufbau von Fahrpraxis auf privaten Lernfahrten
- Verknüpfung von verkehrsregeltheoretischen und verkehrssinnbildenden Lerninhalten

Grundsätzlicher Ablauf der Fahrausbildung

Die Fahrausbildung erfolgt grundsätzlich in folgenden Schritten:

- Kurs über lebensrettende Sofortmassnahmen (Nothilfekurs)
- Prüfung der Basistheorie, Ausstellung Lernfahrausweis bei Erreichung des Mindestalters
- Vorschulung inkl. Selbsteinschätzung gemäss Ebenen 1 bis 4 der GDE-Matrix (Fahrunterricht in der Fahrschule in kleinen zeitlichen Abständen, Kompetenz sichere Fahrzeugbedienung auf dem Weg zu soliden, zuverlässigen Automatismen und Kenntnisse über benötigte Fahrassistenzsysteme)
- Kurs über die Verkehrskunde (VKU)
- Grundschulung inkl. Selbsteinschätzung (Fahrunterricht in der Fahrschule in kleinen zeitlichen Abständen, Kompetenz sicheres Verkehren in einfachen Situationen zu verkehrsarmen Tageszeiten)
- Private Lernfahrten frühestens ab abgeschlossener Grundschulung, Übung und Vertiefung der Lerninhalte (für Lernfahrten zugelassene private Begleitperson, für Lernfahrten zugelassenes Fahrzeug)

- Hauptschulung inkl. Selbsteinschätzung (Fahrunterricht in der Fahrschule in grösseren Abständen, evtl. punktuell im Beisein der privaten Begleitperson)
- Private Lernfahrten zum Aufbau der durch die *bfa* empfohlenen Fahrpraxis von ca. 3'000 km (private Begleitperson)
- Perfektionsschulung inkl. Selbsteinschätzung, Autobahnfahrten, Performanz-Aufgaben (Fahrunterricht in der Fahrschule, Prüfungsvorbereitung)
- Praktische Führerprüfung, Ausstellung Führerausweis auf Probe

Nach der ersten Ausbildungsphase sind folgende Weiterausbildungen empfohlen oder obligatorisch:

- Begleitete Langstrecken-Fahrt
- Obligatorischer WAB-Kurs innerhalb 1 Jahr
- Freiwillige Weiterbildung, z.B. Winterfahrkurs, Fairsicherheitstraining, EcoDrive-Training usw. (lebenslanges Lernen)

Der unbefristete Führerausweis wird nach 3 Jahren Probezeit erteilt, sofern nicht ein Führerausweis-Entzug diese Probezeit um ein Jahr verlängert.

Fahrausbildung für Fahrschüler bis zum zurückgelegten 20. Altersjahr

Angehende Fahrschüler sind zur Gestaltung der Fahrausbildung möglichst vorgängig zu beraten.

- Der Nutzen aus dem Kurs über die Verkehrskunde (VKU) ist am grössten, wenn dieser unmittelbar nach der bestandenen Prüfung der Basistheorie und vor Beginn der praktischen Fahrausbildung absolviert wird
- Mit der Absolvierung der Vorschulung und Grundschulung in der Fahrschule werden Fahrschüler auf private Lernfahrten vorbereitet
- Während der anschliessenden Haupt- und Perfektionsschulung kann mit privaten Lernfahrten die Fahrpraxis ausgebaut werden
- Die Lernphase ist am besten genutzt, wenn die Fahrten häufig und gleichmässig verteilt absolviert werden. Die professionelle Fahrausbildung und die privaten Lernfahrten sollen ab Hauptschulung parallel stattfinden und sich gegenseitig ergänzen

3.2 Rechtliche Aspekte

Der Fahrlehrer soll den Fahrschüler über Anforderungen an Begleitperson, Fahrzeug und Verantwortung informieren.

Folgende Regelungen gelten für die Begleitpersonen von Fahrschülern:

- Lernfahrten auf Motorwagen dürfen nur mit einem Begleiter unternommen werden, der das 23. Altersjahr vollendet hat, seit wenigstens drei Jahren den entsprechenden Führerausweis und diesen nicht mehr auf Probe besitzt.
- Der Begleiter sorgt dafür, dass die Lernfahrt gefahrlos durchgeführt wird und der Fahrschüler die Verkehrs vorschriften nicht verletzt.
- Auf Lern- und Prüfungsfahrten mit Motorwagen muss der Begleiter neben dem Führer Platz nehmen, ausgenommen auf Übungsplätzen, beim Rückwärtsfahren oder beim Parkieren. Der Begleiter muss wenigstens die Handbremse leicht erreichen können.
- Der Begleiter darf nicht unter Einfluss von Alkohol stehen (analog dem Fahrschüler)

- Für strafbare Handlungen auf Lernfahrten ist der Begleiter verantwortlich, wenn er die Pflichten verletzt hat, die ihm als Folge der Übernahme der Begleitung oblagen.
- Es ist eine bequeme Bekleidung zu wählen und Schuhe, welche fest die Füsse umschließen.

Weiter sind bei der Wahl des Fahrzeuges für die privaten Lernfahrten folgende Aspekte zu berücksichtigen und deren Vor- und Nachteile abzuwägen:

- Fahrzeug generell (alt, neu, modern)
- Antriebsart (Benzin, Diesel, Gas, Hybrid, Elektrisch)
- Getriebe (Handschaltung, automatisierte Schaltung)
- Ausstattung und Funktionen (mit / ohne FAS)
- Eignung «Handbremse» bei modernen Fahrzeugen

Bei Prüfungsfahrten liegt die Verantwortung zu 100 Prozent beim Fahrschüler, da die Prüfungsfahrt weder eine Lern- noch eine Übungsfahrt ist. Das heisst, dass der Verkehrsexperte keine Begleitperson ist.

3.3 Nach Abschluss der Ausbildung

Wie auch bei anderen privaten und beruflichen Tätigkeiten ist das regelmässige Anwenden des Gelernten nach dem Abschluss der Ausbildung sehr wichtig. Das lebenslange Lernen gilt somit auch beim Führen von Fahrzeugen und nicht nur bei der Ausübung des Berufes oder von Hobbies (Sport, Musik usw.).

Die empfohlenen und teilweise auch obligatorischen Weiterausbildungen sind im Abschnitt «Ablauf Fahrausbildung» aufgeführt. Dabei ist an Kurse, welche innerhalb von maximal fünf Jahren regelmässig besucht werden sollten, das theoretische Wissen und praktische Können aufzufrischen und zu festigen.

Wie auch für die Fahrausbildung, so ist auch nach der Ausbildung der Wahl des Fahrzeugs Beachtung zu schenken. Neben den finanziellen Möglichkeiten sind es die gleichen Aspekte, welche im Abschnitt «Anforderungen an die Begleitperson und das Fahrzeug» aufgeführt sind.

3.4 Führerausweiskategorien

Der folgende Link zeigt alle aktuellen Varianten der Führerausweiskategorien auf:

www.fuehrerausweise.ch

Die asa betreut diese Seite und aktualisiert sie bei Gesetzesänderungen zeitnah. Übergangsregelungen können für bestimmte Zeiten gelten.

4

Vorschulung

Zu erreichende Kompetenz:

***Lernende bedienen das Fahrzeug
den technischen Anforderungen
entsprechend mit sicheren,
fliessenden Bewegungsabläufen.***

4.1 Kontrolle von Fahrzeug und Ausrüstung

Die Lernenden:

- | | |
|---------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Wissen | <ul style="list-style-type: none">■ benennen die Bedienelemente und Einrichtungen, mit denen sie sich bei Übernahme eines Fahrzeugs vertraut machen müssen■ beschreiben und begründen, was zur Kontrolle der Betriebs- und Verkehrssicherheit des Fahrzeugs zu überprüfen ist■ beschreiben Vorschriften und weitere sicherheitsrelevante Faktoren zur Beladung■ beschreiben die zum Führen eines Fahrzeugs notwendige Bekleidung und Sicherheitsausrüstung |
| Können | <ul style="list-style-type: none">■ machen sich vor jeder Fahrt im Stillstand mit Bedienelementen und Einrichtungen vertraut■ kontrollieren das Fahrzeug vor jeder Fahrt auf Sicherheit■ beladen das Fahrzeug schwerpunktnah und sichern die Ladung■ stellen vor jeder Fahrt die passende Bekleidung von Fahrzeugführer und allen Mitfahrenden sicher |
| Wollen | <ul style="list-style-type: none">■ zeigen Bewusstsein, dass das Fahrzeug in technisch einwandfreiem Zustand sein muss, um die Sicherheit zu gewährleisten und unnötige Umweltbelastung zu vermeiden■ zeigen Bewusstsein, dass die sachgemäße Beladung sicherheitsrelevant ist■ zeigen Bewusstsein für ihre Verantwortung zu Bekleidung gegenüber sich selbst und Mitfahrenden |

Vorausgesetztes Wissen und Können

- Gesetzliche Grundlagen: SVG Art. 29 / VRV Art. 57
- Den Jahreszeiten entsprechende Ausrüstung

Situation für Schulung / Übung

- Stehendes Fahrzeug

Methodischer Hinweis

- Die Rundumkontrolle soll von Beginn an durch die Lernenden durchgeführt werden. Die Fahrlehrer begleiten die Lernenden und stellt bei den einzelnen Kontrollschriften Fragen bezüglich Sinn und Zweck der Kontrollen sowie über die Massnahmen beim Erkennen von Mängeln.

Mögliche Fragen zu

Wissen / Können

- Wie beeinflussen Sauberkeit von Scheiben und Rückspiegel die Sicherheit?
- Welche Auswirkungen haben Reifen-Profiltiefe, Reifendruck und das Reifenalter auf die Fahreigenschaften, die Sicherheit und den Energieverbrauch?

Risikoanalyse

- Welche Risiken bestehen, wenn die Rundumkontrolle nicht durchgeführt wird?
- Welche Folgen kann ein unverschuldeter Unfall mit einem nichtbetriebssicheren Fahrzeug haben?

Selbsteinschätzung

- Mit welchen Handlungen wird die Verantwortung zum sicheren Betrieb des Fahrzeugs wahrgenommen?

Kontrollpunkte

Dokumente

- Fahrzeugausweis / Lernfahrausweis / Führerausweis

Zustand und Sauberkeit

- Zustand und Befestigung des Fahrzeugaufbaus
- Sauberkeit und Zustand der Scheiben und Rückspiegel
- Zustand und Anpressdruck der Scheibenwischerblätter
- Zustand und Sauberkeit der Lichter
- Funktionskontrolle der elektrischen Anlage
- Kontrollschild: Sauberkeit und Vergleich mit Fahrzeugausweis
- Blick unter das Fahrzeug (Dichtheitskontrolle)
- Zustand und Profiltiefe der Reifen (Reifendruck)
- Tankdeckel oder Ladeklappe geschlossen

Zusätzlich bei Lieferwagen

- Verteilung und Sicherung der Ladung überprüfen
- Blachen, Seiten- oder Rückladen, Verriegelung der Türen

Niveaukontrollen

- Motoröl
- Kühlmittel
- Scheibenwaschmittel
- Treibstoff

Im Fahrzeug

- Funktion der Warnlampen (Ladekontrolle, Öldruck usw.)
- Pannendreieck
- Bei laufendem Motor: Auslöschen der Warnlampen

4.2 Vorbereitung im Stand

Die Lernenden:

Wissen

- erklären wichtige Bedienelemente und Kontrolleinrichtungen
- erklären die passende Sitzposition und Merkpunkte dazu
- erklären die passenden Spiegeleinstellungen und Merkpunkte dazu
- erklären die Vorschriften zur Fahrzeugbeleuchtung

Können

- stellen Sitz, Lenkrad, Sicherheitsgurt, Kopfstütze und alle Rückspiegel passend ein
- stellen den passenden Fahrmodus sicher
- stellen sicher, dass der Beifahrer die passende Sitzposition einnimmt, alle Mitfahrenden die Sicherheitsgurten tragen und die Kopfstützen passend eingestellt haben sowie über die notwendigen Verhaltensregeln informiert sind

Wollen

- zeigen Bewusstsein für ihre Verantwortung in Bezug auf Sicherheitsausrüstung, Sitzposition und Passagiersicherung, sowie gegenüber sich selbst und Dritten (Mitfahrende, Verkehrspartner)

Vorausgesetztes Wissen und Können

- Gesetzliche Grundlagen: VRV Art. 3, 3a / VTS Art. 112

Situation für Schulung / Übung

- Stehendes Fahrzeug

Methodische Hinweise

- Die Einstellungen im Stand sollen von Beginn an durch die Lernenden durchgeführt werden. Die Fahrlehrer begleiten die Lernenden und stellen bei den einzelnen Einstellungsschritten Fragen bezüglich Sinn und Zweck sowie über die Konsequenzen bei falschen Einstellungen. Fahrlehrer sollen den Lernenden die Toten Winkel rund um das Fahrzeug aufzeigen, indem sie sich selber in diesen Bereich stellen oder diesen mittels Grafiken oder Bildern aufzeigen.
- Zu Beginn werden nur die wichtigsten Bedienelemente thematisiert, mit fortschreitender Ausbildung sind Kenntnisse und Handhabung zu vervollständigen. In den Folgelektionen können Funktion und Handhabung der wichtigen Bedienelemente immer wieder geübt und situationsbezogen ergänzt werden.

Mögliche Fragen zu

Wissen / Können

- Welche Einstellungen vor der Fahrt haben einen besonderen Einfluss auf die Sicherheit und die Energieeffizienz?

Risikoanalyse

- Welche Bekleidung und Accessoires beeinflussen das Unfallrisiko positiv / negativ?

Selbsteinschätzung

- Vor welchen Folgen schützt das Tragen des Sicherheitsgurtes den Fahrzeugführer und die Mitfahrenden?
- Weshalb wird der Vorbereitung vor der Fahrt oft zu wenig Wichtigkeit beigemessen? Weshalb ist die Vorbereitung wichtig?

Einstellungen beim Fahrzeug



Sitzhöhe

So einstellen, dass der Fahrraum bestmöglich überblickt werden kann und die Bewegungsfreiheit des Kopfes gewährleistet ist.

Abstand zu den Pedalen

Knie leicht angewinkelt, wenn Kupplungspedal (bei Automatengetriebe das Bremspedal) maximal durchgedrückt ist (Längseinstellung des Sitzes). Die Grundstellung des linken Fusses ist auf dem Abstellpodest / -punkt.

Rückenlehne

Wirbelsäule möglichst gestreckt, Oberkörper bequem gegen die Rückenlehne angelehnt, Gesäß in der Ecke zwischen Sitz und Rückenlehne.

Lenkradeinstellung

Arme leicht angewinkelt, wenn das Lenkrad am obersten Punkt (12 Uhr) umfasst wird und dabei die Schulter die Rückenlehne berührt (bei fehlender Lenkradverstellung mit Sitzeinstellung korrigieren). Die Sicht auf die Armaturen muss frei bleiben.

Einstellung der Kopfstütze

Die Oberkante der Kopfstütze befindet sich möglichst auf gleicher Höhe wie die Oberkante des Kopfes.

Sicherheitsgurte

Der Sicherheitsgurt ist so einzustellen, dass dieser flach und eng anliegend über der Schulter am Körper liegt. Der Sicherheitsgurt darf nicht verdreht sein. Die Gurtaustrittsstelle ist, sofern möglich und nötig, in der Höhe anzupassen.

Einstellung der Rückspiegel

Innenspiegel

Fahrer muss ohne Körperverschiebung oder Kopfdrehen die Fahrbahn nach hinten gut überblicken können.



Aussenspiegel

Blickrichtung entlang der Fahrzeugseite möglichst weit nach hinten.



Betriebsanleitung und Kontrolleinrichtungen

Es sind nur die wichtigsten Bedienungs- und Kontrolleinrichtungen (Betriebsanleitung beachten) zu erklären, welche in der nachfolgenden Unterrichtsstunde bedient werden müssen.

Lenkradhaltung



- Das Lenkrad ist mit beiden Händen zu halten
- Die linke Hand ist bei 9 Uhr, die rechte bei 3 Uhr positioniert (vorgesehene Griffpositionen, Bedienelemente usw. beachten).
- Das Lenkrad ist immer von der Außenseite her zu fassen.

4.3 Blicktechnik und Lenken

Die Lernenden:

- Wissen**
- benennen die unterschiedliche Blickdauer von Blicken zur Orientierung und Blicken zur Bewegungssteuerung
 - beschreiben die Blickführung beim Geradeausfahren und in Kurven
 - beschreiben die sichere, der technischen Ausstattung des Fahrzeugs entsprechende Lenktechnik

- Können**
- führen das Fahrzeug mittels koordinierter Blick- und Lenktechnik spuren genau

- Wollen**
- zeigen Bewusstsein für den sensomotorischen Zusammenhang zwischen Blick- und Lenktechnik

Vorausgesetztes Wissen und Können

- Die wichtigsten Bedienungs- und Kontrolleinrichtungen beherrschen

Situation für Schulung / Übung

- Übungsplätze, Pisten, möglichst verkehrsarme Straßen

Methodische Hinweise

- Lernende sollen erfahren, welche Bedienung ihnen ein möglichst sicheres und schnelles Lenken ermöglicht und wie sie ihr Fahrzeug mit korrekter Blicktechnik in die richtige Richtung führen können (Stellung der Räder). Es können verschiedene Figuren, wie z.B. Oval, Acht, Slalom usw. gefahren werden. Dabei sind die Beobachtungspunkte aufzuzeigen. Die Übungen beginnen ab Schrittgeschwindigkeit. Der Fahrlehrer unterstützt die Lernenden wenn nötig beim Anfahren oder Anhalten mittels Doppelpedalen.
- Werden bei Lernenden Mängel bezüglich Sehvermögen festgestellt, sind sie zur Überprüfung durch eine Fachperson zu bewegen, oder es ist gegebenenfalls der Behörde Meldung zu erstatten.

Mögliche Fragen zu

Wissen / Können

- Welches sind die Merkmale einer guten Blicktechnik?
- Wozu dient eine richtige Lenktechnik?

Risikoanalyse

- Welcher Zusammenhang besteht zwischen Blicktechnik und Gefahrenvermeidung?
- Welche Risiken bestehen bei einhändiger Lenkradführung?

Selbsteinschätzung

- Wo liegen eigene besondere Stärken / Schwächen bezüglich Blick- und Lenktechnik?
- Wie können aktuelle Mängel verbessert werden?

Voraussicht

Die richtige Blicktechnik ist Voraussetzung für das Lenken, Bremsen, Anpassen der Geschwindigkeit.

- Lernende sollen möglichst weit voraus schauen, d.h. dorthin, wo sie hinfahren wollen und versuchen, den weiteren Straßenverlauf zu analysieren
- Bei zunehmender Geschwindigkeit wird der Blick weiter voraus gelegt
- Der Blick tastet fern gelegene Stellen ab und löst sich laufend
- Zur Kontrolle der Fahrzeugposition kann der Blick jederzeit zurück genommen werden
- Die weitere Umgebung wird mit Hilfe des peripheren Sehens überwacht. Wird im Sehfeld ein relevanter Informationsträger erkannt, so soll der Blick dorthin verlagert werden.

Lenken

Kleinere Lenkbewegungen



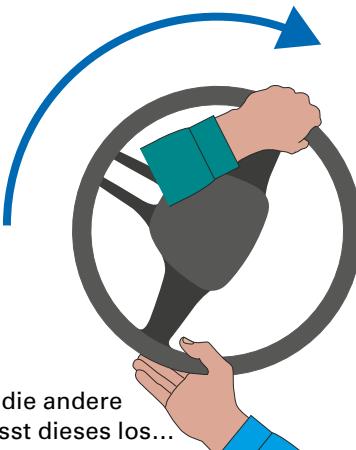
Für kleinere Lenkbewegungen werden die Hände in den Ausgangspositionen belassen.

Allfällige schnelle Lenkkorrekturen (infolge Notsituationen usw.) bis zu ca. $\frac{1}{4}$ -Drehung (90°) werden so ohne Verzug vorgenommen.

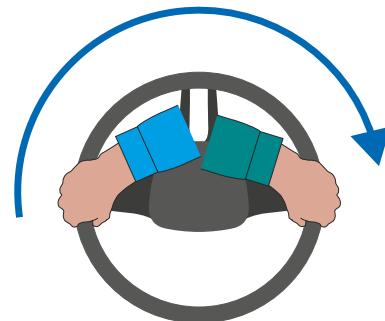
Grössere Lenkbewegungen



Bis zu $\frac{1}{4}$ Drehung
bleiben beide
Hände am Lenkrad,
dann führt die kur-
venäussere Hand
das Lenkrad...



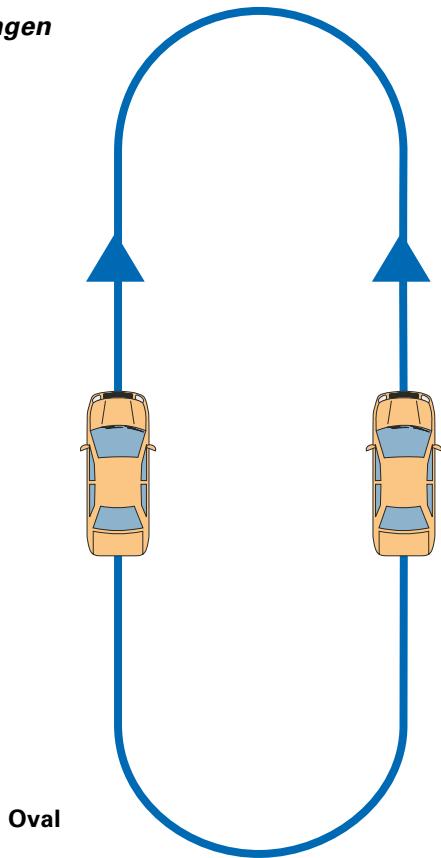
...die andere
lässt dieses los...



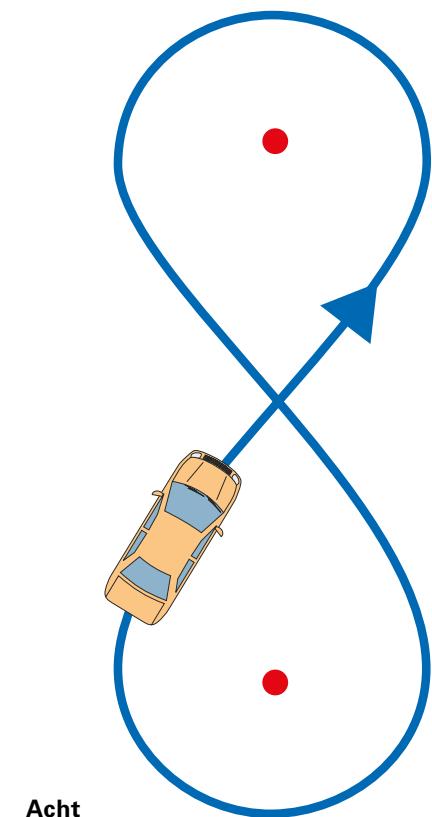
...um durch Übergreifen ($\frac{1}{2}$ Len-
radumfang) das Lenkrad erneut zu
fassen und weiter zu drehen.

- Dieses Lenken hat den Vorteil, dass im Notfall schnell gelenkt werden kann.
Auch bleibt die Geradeausstellung der Vorderräder bekannt, da die Hände
das Lenkrad immer an denselben Positionen ergreifen.

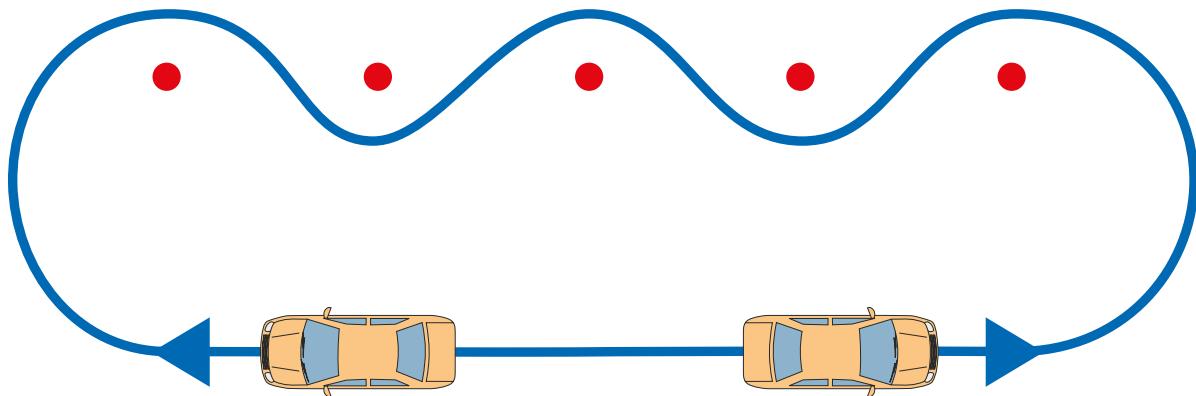
Fahrübungen



Oval



Acht



Slalom

4.4 Anfahren und Anhalten in der Ebene (manuelle Getriebe)

Die Lernenden:

- | | |
|------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Wissen | <ul style="list-style-type: none">■ erklären Aufgabe und Funktion der Kupplung■ benennen den Ablauf des Anfahrens■ benennen den Ablauf des Anhaltens■ erklären die Position und Aufgabe des linken Fusses während das Kupplungspedal nicht betätigt wird |
| Können | <ul style="list-style-type: none">■ nehmen die passende Sitzposition ein■ bedienen die Kupplung unter Nutzung der Schleifzone schonend■ setzen das Fahrzeug ruckfrei in Bewegung■ halten das Fahrzeug ruckfrei an |
| Wollen | <ul style="list-style-type: none">■ zeigen Bewusstsein für den Einfluss der schonenden Bedienung von Kupplung, Bremse und Motor auf Fahrkomfort, Verkehrssicherheit und Werterhaltung des Fahrzeugs |
| Vorausgesetztes Wissen und Können | <ul style="list-style-type: none">■ Die wichtigsten Bedienungs- und Kontrolleinrichtungen■ Verkehrsregeln zum Wegfahren |
| Situation für Schulung / Übung | <ul style="list-style-type: none">■ Übungsplatz, Pisten oder Strassen ohne Verkehr |

Methodische Hinweise

- Die Bewegungsabläufe beim Anfahren und Anhalten sollen häufig geübt werden. Fehlmanipulationen und deren Auswirkungen sollen besprochen werden.
- Als Übung für das Anfahren und Anhalten, insbesondere für das Zusammenspiel von Kupplung und Gas, dient z.B. das Herantasten an ein Hindernis.

Mögliche Fragen zu

Wissen / Können

- In welchen Verkehrssituationen ist das automatisierte Bedienen der Fusspedale besonders wichtig?
- Welches sind die Vor- und Nachteile beim Fahren an der Schleifzone der Kupplung?

Risikoanalyse

- Wie beeinflussen die Schuhe die Bedienung der Fusspedale?
- Was bewirkt ein langes Fahren mit der Schleifzone der Kupplung?

Selbsteinschätzung

- Welcher Zusammenhang besteht zwischen gelingendem Anfahren und Anhalten und der Verkehrssicherheit?
- Wie sind die eigenen Fähigkeiten bezüglich Anfahren / Anhalten und wie können sie allenfalls verbessert werden?

Grundsätzlich ist das Fahrzeug gemäss Betriebshandbuch in und ausser Betrieb zu setzen.

Anlassen des Motors (Betriebsanleitung beachten)

1. Fussbremse und Kupplung drücken (auskuppeln)
2. Motor ohne Gas starten
3. Licht und allfällige weitere elektrische Verbraucher (Heckscheibenheizung, Scheibenwischer usw.) einschalten

Anfahren auf ebener Fahrbahn

1. Feststellbremse lösen
2. Je nach Fahrzeug leicht Anfahrgas geben
3. Schleifzone finden und halten
4. Langsam einkuppeln und Anfahrgas erhöhen
5. Linker Fuss von der Kupplung nehmen
(auf Abstellpunkt stellen)
6. Nur eine Fahrzeulgänge im ersten Gang fahren

Anhalten auf ebener Fahrbahn

1. Fuss auf die Bremse
2. Auskuppeln (ca. bei Schrittgeschwindigkeit), bremsen und anhalten
3. Im Stillstand Bremse gedrückt halten

Abstellen des Motors

- Betriebsanleitung beachten
- Fahrzeugführende haben den Motor abzustellen, wenn sie das Fahrzeug verlassen.

Verschiedene Anfahrübungen (Beispiele)

Anfahren in der Ebene nur mit Kupplung:

Das Fahrzeug wird nur durch Finden der Schleifzone und ohne Gas in Bewegung gesetzt.

Stillhalten des Fahrzeuges in einer leichten Steigung:

Das Fahrzeug wird in eine leichte Steigung gefahren. Die Lernenden kuppeln aus und versuchen, das Fahrzeug mit der Schleifzone so zu halten, dass es still steht.

Anfahren in einer leichten Steigung:

Der Anfahrvorgang wird wie oben beschrieben in einer leichten Steigung durchgeführt. Auf vorhandene Berg-anfahrhilfen ist hinzuweisen.

4.5 Anfahren und Anhalten in der Ebene (automatische / automatisierte Getriebe)

Die Lernenden:

Wissen

- erklären Aufgabe und Funktion der automatischen / automatisierten Getriebe
- benennen den Ablauf des Anfahrens
- benennen den Ablauf des Anhaltens
- erklären die Position und Aufgabe des linken Fusses

Können

- setzen das Fahrzeug kontrolliert in Bewegung
- halten das Fahrzeug ruckfrei an

Wollen

- zeigen Bewusstsein für den Einfluss der schonenden Bedienung von Bremse und Motor auf Fahrkomfort, Verkehrssicherheit und Werterhaltung des Fahrzeugs

Vorausgesetztes Wissen und Können

- Die wichtigsten Bedienungs- und Kontrolleinrichtungen
- Gesetzliche Grundlagen: VRV Art. 17

Situation für Schulung / Übung

- Übungsplatz, Pisten oder Straßen ohne Verkehr

Methodische Hinweise

- Die Bewegungsabläufe beim Anfahren und Anhalten sollen häufig geübt werden. Lernende müssen das richtige Gefühl für das Anfahren und Anhalten entwickeln. Die Bedienung der Pedale soll automatisiert werden. Fahrlehrer thematisieren auch Fehlbedienungen, wie die Bedienung der Bremse mit dem linken Fuss.

- Als Übung für das Anfahren und Anhalten, insbesondere für das Gespür für das Gaspedal, ist z.B. das Herantasten an ein Hindernis vorzunehmen.
- Bei den Fahrübungen ist die Betriebsanleitung zu beachten. Je nach Getriebeart (automatisch mit Wandler, automatisiertes Schaltgetriebe usw.) verhält sich das Fahrzeug beim Anfahren unterschiedlich.
- Auf die Funktion des Lenkradschlosses hinweisen.

Mögliche Fragen zu

Wissen / Können

- In welchen Verkehrssituationen ist das automatisierte Bedienen der Fusspedale besonders wichtig?

Risikoanalyse

- Wie beeinflussen die Schuhe die Bedienung der Fusspedale?
- Welcher Unterschied besteht bei der Bedienung der Bremse mit dem linken oder rechten Fuß und welche Risiken bestehen?

Selbsteinschätzung

- Welcher Zusammenhang besteht zwischen gelingendem Anfahren und Anhalten und der Verkehrssicherheit?
- Wie sind die eigenen Fähigkeiten bezüglich Anfahren / Anhalten und wie können sie allenfalls verbessert werden?

Grundsätzlich ist das Fahrzeug gemäss Betriebsanleitung in und ausser Betrieb zu setzen.

Anlassen des Motors (Gemäss Betriebsanleitung)

1. Fussbremse drücken
2. Motor ohne Gas starten
3. Licht und allfällig weitere elektrische Verbraucher (Heckscheibenheizung, Scheibenwischer usw.) nur einschalten, wenn sie benötigt werden

Anfahren auf ebener Fahrbahn

1. Anfahrgang einlegen
2. Feststellbremse lösen
3. Gefühlvoll Gas geben

Anhalten auf ebener Fahrbahn

1. Fuss auf die Bremse
2. Gefühlvoll anhalten und Fussbremse gedrückt halten

Abstellen des Motors

- Betriebsanleitung beachten
- Fahrzeugführende haben den Motor abzustellen, wenn sie das Fahrzeug verlassen.

Verschiedene Anfahrübungen (Beispiele)**Anfahren in der Ebene durch lösen der Bremse:**

Das Fahrzeug wird nur durch lösen der Bremse in Bewegung gesetzt.

Halten des Fahrzeuges in minimaler Geschwindigkeit:

Das Fahrzeug wird durch leichtes Betätigen der Fussbremse auf einer minimalen, gleichmässigen Fahrgeschwindigkeit gehalten.

Halten des Fahrzeuges in leichten Steigungen:

Das Fahrzeug wird mit dem Gas (wenn nötig mit der Bremse) in leichten Steigungen gehalten.

Elektro- und Hybridfahrzeuge

Elektro- und Hybridfahrzeuge verhalten sich teilweise anders als klassische Fahrzeuge mit automatischem Getriebe. Dabei ist es möglich, dass bei Elektrofahrzeugen beim Loslassen des Gaspedals bereits das Bremsen einsetzt (allenfalls mit gleichzeitiger Rekuperation). Das genaue Verhalten und die korrekte Bedienung solcher Fahrzeuge ist der Betriebsanleitung zu entnehmen und in der Ausbildung weiter zu berücksichtigen.

4.6 Wahl der Gänge, Schaltstufen, Fahrmodi

Die Lernenden (auf geschalteten Getrieben):

- Wissen**
- beschreiben das Schaltschema, die verfügbaren Wähl- und Schaltstufen und die verfügbaren Fahrmodi
 - beschreiben den Zusammenhang zwischen Motordrehzahl und Gang oder Schaltstufe und die Auswirkung auf den Treibstoffverbrauch
 - erklären die Bedienung der Schaltung
 - beschreiben die Blickführung in Kurven
- Können**
- schalten Gänge mit auf die Strasse gerichtetem Blick ruckfrei, geräuschlos , mit angepasster Drehzahl und auf kürzestem Hebelweg
- Wollen**
- zeigen Bewusstsein für die Vorteile der schonenden Bedienung des Getriebes
 - zeigen Bewusstsein für die Vorteile der situationsgerechten Wahl des Fahrmodus

Vorausgesetztes Wissen und Können

- Die wichtigsten Bedienungs- und Kontrolleinrichtungen
- Fahrzeug anfahren und anhalten
- Blicktechnik und Lenken

Situation für Schulung / Übung

- Übungsplatz, Pisten, möglichst verkehrsarme Strassen

Methodische Hinweise

- Die Gänge sollen zuerst im Stand ohne Kuppeln hoch- und zurückgeschaltet werden. Dabei ist auf die Handstellung zu achten.
- Die Handstellung hilft die Gänge zu finden (siehe nachfolgende Illustration)
- Als nächste Übung sollen die Gänge einzeln mit Bedienung der Kupplung (im Stand) hoch- und zurückgeschaltet werden. Dabei sollen die Lernenden die Hand nach jedem Schaltvorgang ans Lenkrad zurücknehmen und den Blick nach vorne gerichtet halten. Auch auf die Handstellung und die Schaltgeschwindigkeit (Synchronisationszeit) ist zu achten.
- Dann werden im Fahren die Gangstufen 1-2 und 2-1, anschliessend schrittweise die höheren geschult.

Mögliche Fragen zu

Wissen / Können

- Welcher Vorteil ergibt sich durch frühzeitiges Schalten?
- Welche Auswirkung hat ein zu hoher / zu tiefer Gang auf den Verbrauch und die Umwelt?

Risikoanalyse

- In welcher Verkehrssituation kann ein zu grosser Gang gefährlich sein?
- Welche Risiken entstehen durch schnelles, kraftvolles Bedienen des Ganghebels?

Selbsteinschätzung

- Was kann einen veranlassen, «sportlich» und hochtourig zu fahren?
- Welche persönlichen Vorteile bietet eine ökologische Fahrweise?

Handstellung beim Schalten



Einlegen 1. oder 2. Gang



Einlegen 3. oder 4. Gang



Einlegen 5. oder 6. Gang

Hochschalten

1. Anfahren gemäss Kapitel 3.4
2. Beschleunigen
3. Gleichzeitig Gas sanft loslassen und Kupplung rasch drücken (auskuppeln)
4. Schalthebel fassen (auf richtige Handstellung achten) und mit geringem Kraftaufwand in den nächst höheren Gang schieben
5. Schleifzone erfassen
6. Einkuppeln, linken Fuss auf Abstützpunkt stellen und Gas geben (möglichst nicht über den mittleren Drehzahlbereich beschleunigen)

Zurückschalten ohne bremsen

1. Gas wegnehmen
2. Kupplung drücken (auskuppeln)
3. Schalthebel fassen (auf richtige Handstellung achten) und mit geringem Kraftaufwand in den nächst tieferen Gang schieben
4. Schleifzone erfassen und kurz halten
5. Kupplung lösen

Bremsen und Zurückschalten

1. Gas wegnehmen und bremsen, Bremsdruck halten
2. Kupplung drücken (auskuppeln)
3. Schalthebel fassen (auf richtige Handstellung achten) und mit geringem Kraftaufwand in den tieferen Gang schieben
4. Schleifzone erfassen und kurz halten (evtl. Angleichsgas geben)
5. Zuerst Kupplung, dann Bremse lösen

Grundsätze für das Schalten der Gänge

- 1. Gang nur kurz vor dem Stillstand einlegen
- Jedes Halten bedeutet Schalten in den 1. Gang (ausser z.B. in Gefällen)

4.7 Bremsen und Anhalten

Die Lernenden:

- | | |
|---------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Wissen | <ul style="list-style-type: none">■ benennen Faktoren, mit denen Notbremsungen vermieden werden■ beschreiben Normal-, Ziel-, degressive und progressive Bremsung■ beschreiben die Wirkung der Fahrassistenzsysteme BKV Bremskraftverstärker, EBV elektronische Bremskraftverteilung und ABS Antiblockiersystem■ beschreiben den Zusammenhang zwischen Bremsen und dem Verhaltensgrundsatz Planen-Beobachten-Anzeigen-Handeln■ erklären die Blickführung bei Zielbremsungen |
| Können | <ul style="list-style-type: none">■ halten das Fahrzeug zielgenau an■ führen ruckfreie Zielbremsungen aus verschiedenen Geschwindigkeiten aus |
| Wollen | <ul style="list-style-type: none">■ zeigen Bewusstsein für degressive und progressive Bremsungen, die Wirkung von Fahrassistenzsystemen und die Auswirkung von Bremsungen auf Verkehrspartner |

Vorausgesetztes Wissen und Können

- Fahrzeug anfahren und anhalten
- Anfahren und aus verschiedenen Geschwindigkeiten anhalten

Situation für Schulung / Übung

- Übungsplatz, Pisten, möglichst verkehrsarme Straßen

Methodische Hinweise

- Durch das Bremsen spüren Lernende das dynamische Verhalten des Motorwagens in seiner Längsrichtung
- Zielbremsungen sollen mit verschiedenen Geschwindigkeiten geübt werden
- Schnelle, sichere Bremsungen sollen aus verschiedenen Geschwindigkeiten heraus geübt werden (evtl. zuerst auch aus dem Stand den schnellen Wechsel vom Gas zur Bremse)

Mögliche Fragen zu

Wissen / Können

- Was ist das wichtigste Element einer effizienten schnellen und sicheren Bremsung?
- Wohin ist bei einer schnellen, sicheren Bremsung der Blick zu richten?
- Welcher Nutzen hat das Zielbremsen im täglichen Alltagsverkehr?

Risikoanalyse

- Wie beeinflussen Geschwindigkeit und Beladung (Insassen oder Ladegut) das Bremsverhalten?
- Welche Gründe gibt es für eine schnelle, sichere Bremsung?

Selbsteinschätzung

- Wie beeinflusst das Befinden / der Zustand während der Fahrt eine schnelle, sichere Bremsung?
- Wie ist das Sicherheitsempfinden während einer schnellen, sicheren Bremsung?
- Welche Reaktionen des Fahrzeugs sind beim Bremsen und Anhalten spürbar?

Zielbremsung

Das Fahrzeug wird mit einer degressiven Bremsung an einem Zielpunkt ruckfrei angehalten. Die Vorteile einer degressiven Bremsung sollen aufgezeigt werden:

- Die Sicherheit steigt, da das Fahrzeug früher verzögert wird
- Die Geschwindigkeit wird am Anfang stärker abgebaut und es kann präziser angehalten werden
- Reserven für die Analyse und die Vorbereitung auf die Situation werden geschaffen
- Die Verschleissteile werden gespart
- Mitfahrende reisen komfortabler

Schnelle, sichere Bremsung

Eine schnelle, sichere Bremsung führt durch kraftvollen Einsatz des Bremspedals bis zum Stillstand des Fahrzeugs. Der mögliche Einsatz und/oder der automatisierte Eingriff von Assistenzsystemen ist zu thematisieren.

Nachfolgende Tabelle zeigt in welcher Ausbildungsphase welche Bremsung thematisiert werden soll:

	Vorschulung	Grundschulung	Hauptschulung	Perfektionsschulung	Vorprüfung
Normalbremsung	X				
Zielbremsung	X	X			
Schnelle, sichere Bremsung ohne oder mit simuliertem Überraschungsmoment		X	X		
Überraschungsbremsung				X	X
Notbremsung	Kann nicht geübt werden				

4.8 Fahrzeugbedienung beim Rückwärtsfahren

Die Lernenden:

- Wissen**
- erklären die Vorschriften zu Vortritt, Geschwindigkeit und Richtungsanzeige zum Rückwärtsfahren
 - beschreiben Sitzposition, Blickrichtung und Rundumkontrolle beim Rückwärtsfahren
 - benennen die Situationen, in denen eine Hilfsperson beigezogen werden muss
- Können**
- nehmen die passende Sitzposition ein
 - verschaffen sich Sicht und Gehör durch geöffnete Fenster
 - fahren das Fahrzeug unter Einhaltung der Rundumkontrolle kontrolliert langsam, zielgerichtet und spurtreu rückwärts
- Wollen**
- zeigen Bewusstsein für die Gefahren beim Rückwärtsfahren und die notwendigen Sicherheitsvorkehrungen

Vorausgesetztes Wissen und Können

- Wichtigste Armaturen und Bedienungseinrichtungen
- Fahrzeug anfahren und anhalten
- Blicktechnik und Lenken
- Schalten der Gänge
- Bremsen

Situation für Schulung / Übung

- Übungsplatz, Pisten, möglichst verkehrsarme Straßen

Methodische Hinweise

Die Lernenden sollen das Fahrzeug in Rückwärtsfahrt führen lernen.

Dazu sind folgende Übungen hilfreich:

- Kreisfahren rückwärts links oder rechts herum
- Slalom (Distanz der Leitkegel ca. 10-15m)

Die Fahrlehrer achten bei den Lernenden auf Körperhaltung, Beobachtung und Lenkradbedienung

Das Rückwärtsfahren soll in dieser Phase ohne technische Hilfsmittel geübt werden. Für diese Übungen soll den Lernenden auch aufgezeigt werden, wie sich der Drehpunkt des Fahrzeuges beim Rückwärtsfahren verhält (Drehpunkt auf der Hinterachse, Ausschwenken der Fahrzeugfront usw.).

Mögliche Fragen zu

Wissen / Können

- Weshalb hat die Rundumsicht eine spezielle Bedeutung beim Rückwärtsfahren?
- Worin unterscheidet sich das Rückwärtsfahren vom Vorwärtsfahren?

Risikoanalyse

- Welche besonderen Risiken bestehen beim Rückwärtsfahren?
- Rückwärtsfahrhilfen unterstützen: Welche Risiken bestehen trotzdem?

Selbsteinschätzung

- Weshalb könnte die Routine das Risiko beim Rückwärtsfahren erhöhen?
- In welchen Situationen ist ein Rückwärtsfahren nötig und sinnvoll?

Körperhaltung und Beobachten beim Rückwärtsfahren

Die Fahrer drehen sich in der Regel gegen die Innenseite des Fahrzeuges und beobachten durch die Heckscheibe. Je nach Übungsanlage oder Konstruktion des Fahrzeuges soll auch entlang des Fahrzeuges beobachtet werden. Es ist ein Rundumblick (inkl. Aussenspiegel) notwendig, um das Geschehen um das Fahrzeug wahrzunehmen.

Lenkradbedienung

In der Regel einhändig. Die Handfläche wird oben am Lenkrad aufgelegt (12 Uhr). Anschließend erfolgt die Drehung durch die flache Hand, diese bleibt auf dem Lenkrad.

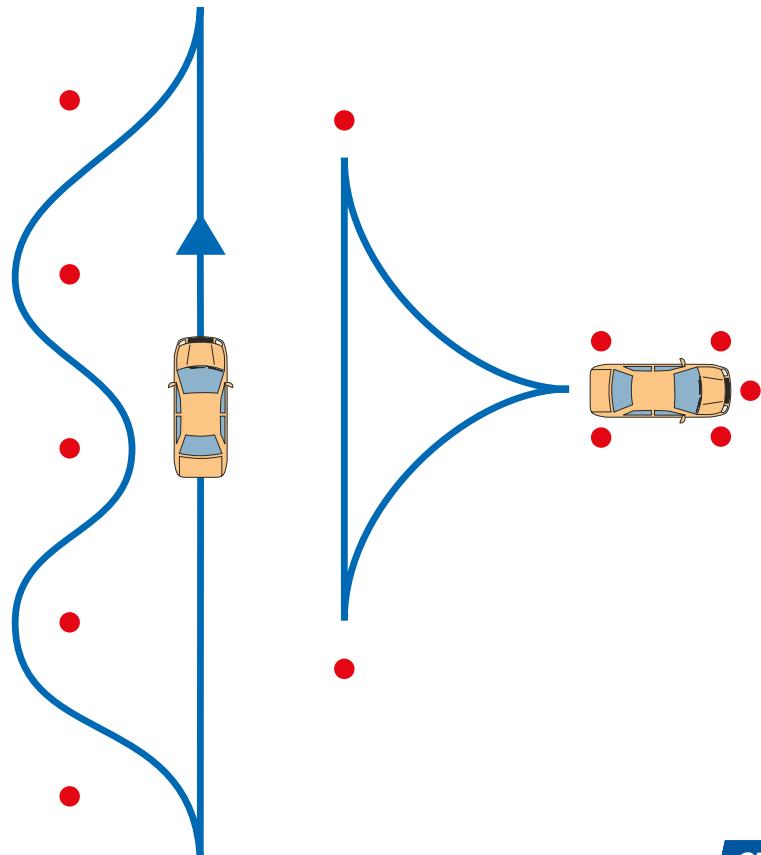
Blickführung

Es wird dorthin geschaut, wo hingefahren wird.

Rückwärtsfahren

- Rückwärtsgang einlegen
- Rundumblick
- rückwärts anfahren

Rückwärtsfahrübungen



4.9 Sichern des Fahrzeuges in der Ebene

Die Lernenden:

- Wissen**
- erklären der Betriebsanleitung des Fahrzeugs entsprechende Massnahmen zur Sicherung des Fahrzeugs gegen das Wegrollen
 - erklären die Vorschriften zum Abstellen des Fahrzeugs
 - erklären die Vorschriften zum Verlassen des Fahrzeugs
 - beschreiben weitere Vorsichtsmassnahmen gegen Diebstahl
- Können**
- fahren das Fahrzeug rücksichtsvoll aus dem fliessenden Verkehr in den Abstellplatz
 - sichern das Fahrzeug nach Herstellervorgaben gegen das Wegrollen
 - treffen die für das Verlassen des Fahrzeugs vorgeschrriebenen Sicherungsmassnahmen
- Wollen**
- zeigen Bewusstsein für ihre Verantwortung für das abgestellte Fahrzeug

Vorausgesetztes Wissen und Können

- Wichtigste Armaturen und Bedienungseinrichtungen
- Gesetzliche Grundlagen: VRV Art. 22

Situation für Schulung / Übung

- Übungsplatz, Parkplatz

Methodische Hinweise

- Mit den Lernenden sollen die Massnahmen für das Sichern des Fahrzeuges gegen Wegrollen und Entwendung thematisiert werden. Sie sollen die Konsequenzen einer ungenügenden Sicherung einschätzen können

Mögliche Fragen zu

Wissen / Können

- Was bewirkt das Lösen der Fussbremse vor dem Anziehen der Feststellbremse?
- Welche Vorkehrungen sind zu treffen, damit ein Fahrzeug als gesichert gilt?

Risikoanalyse

- Welche Risiken entstehen durch ein schlecht gesichertes Fahrzeug?
- Wie kann sich Routine auf das Sichern des Fahrzeugs auswirken?

Selbsteinschätzung

- Welche Einflussfaktoren könnten dazu führen, die Fahrzeugsicherung zu vernachlässigen?
- Was kann unternommen werden, damit dies nicht passiert?

Ablauf beim Sichern des Fahrzeugs

Bevor sich der Fahrer vom Fahrzeug entfernt, muss er dieses gegen das Wegrollen und die Verwendung durch Unbefugte sichern.

Das Fahrzeug wird angehalten. Beim Verlassen des Fahrzeuges werden zusätzlich folgende Massnahmen getroffen:

1. Kontrolle, ob Fenster und Schiebedach geschlossen sind
2. Zündschlüssel entfernen
3. Wenn nötig Diebstahlsicherung einschalten (z.B. Lenkradschloss)
4. Wertvolle Gegenstände mitnehmen oder wegräumen
5. Vor dem Öffnen der Türen, Blick zurück (damit ein Blick zurück automatisch erfolgt, ist die Türe mit der rechten Hand zu öffnen)
6. Aussteigen
7. Türen verriegeln

5

Grundschulung

Zu erreichende Kompetenz:

Lernende bedienen das Fahrzeug teilweise automatisiert in verschiedenen Verkehrsabläufen. Sie führen das Fahrzeug sicher in Ebene, Steigung und Gefälle und nehmen bei mässigem Verkehrsaufkommen in einfachen Fahrsituationen sicher am Straßenverkehr teil.

5.1 Grundlagen Verkehren auf verkehrsarmen Strassen

Die Lernenden:

Wissen

- beschreiben den Unterschied zwischen Blickführung zur Informationsaufnahme und Blickführung zur Bewegungssteuerung
- beschreiben die Zusammenhänge zwischen Blindfahrstrecke und Geschwindigkeit
- beschreiben die Bereiche im Verkehrsraum, die mit direkten Blicken einsehbar sind
- beschreiben die Bereiche im Verkehrsraum, die nur mit indirekten Blicken über Hilfsmittel wie Rückspiegel und Kamera einsehbar sind
- erklären die Reihenfolge der Orientierungstechnik Blicksystematik nach rechts und links mit Nachkontrolle
- beschreiben die Gegenmassnahmen zu Blickfeldeinschränkungen durch das Fahrzeug
- erklären die Vorschriften zur Zeichengabe und weitere Mittel zur Absichtsanzeige

Können

- fahren das Fahrzeug mit Ausführung der Blicksystematik und Nachkontrolle vor jedem Spurversatz

Wollen

- zeigen Bewusstsein für die Gefahren im Toten Winkel und die notwendigen Gegenmassnahmen
- zeigen Bereitschaft die Blickfeldeinschränkungen durch das Fahrzeug mit vermehrter Kopfbewegung zu kompensieren

Vorausgesetztes Wissen und Können

- Abgeschlossene Vorschulung

Situation für Schulung / Übung

- Verkehrsarme Strassen

Methodische Hinweise

- Die Lernenden sollen einerseits zu umsichtigem Blickverhalten geführt werden und andererseits lernen, Gefahrenpunkte bewusst zu erfassen.

Mögliche Fragen zu

Wissen / Können

- Mit welchem Blickverhalten kann die Einschränkung durch das Fahrzeug kompensiert werden?
- Mit welcher Orientierungstechnik kann der Bereich des Toten Winkels kontrolliert werden?

Risikoanalyse

- Welche Risiken bestehen aufgrund Toter Winkel?
- Warum ist es wichtig, die Beobachtung komplett abzuschliessen, bevor beispielsweise ein Fahrstreifenwechsel eingeleitet wird?

Selbsteinschätzung

- Weshalb geschehen trotz der Kenntnisse über den Toten Winkel immer wieder Unfälle?
- Weshalb ist es notwendig, sich vor jedem Spurversatz auch zur Seite und nach hinten zu orientieren?

Grundsätzliches zur Orientierungstechnik

Es ist grundsätzlich dorthin zu schauen, wohin man fahren will. Nebst dem zentralen Sehen spielt im Zusammenhang mit dem Verändern der Fahrspur auch das periphere Sehen eine wichtige Rolle.

Nicht direkt einsehbare Bereiche um das Fahrzeug (Tote Winkel)

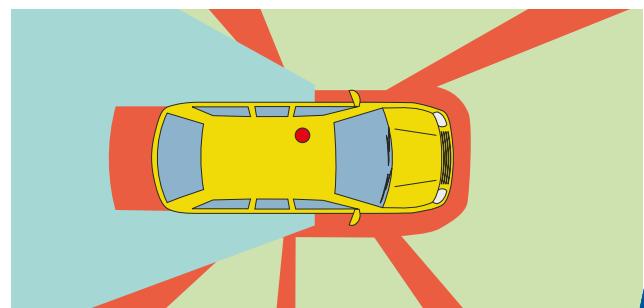
Als Toter Winkel wird der vom Fahrersitz aus trotz Rückspiegel nicht direkt einsehbarer Bereich des Fahrzeugs bezeichnet. Je nach Art und Bauweise des Fahrzeugs sind diese Bereiche seitlich links und rechts sowie vor und hinter dem Fahrzeug unterschiedlich gut einsehbar.

Seitenblick

Durch einen Blick zur Seite wird der Bereich überblickt, welcher nicht in den Rückspiegeln zu sehen ist.

Mehrfachbeobachtung

Das mehrfache Ausführen von Blicken und Blickreihenfolgen zur Informationsaufnahme. Zugehörige Begriffe sind: Scheibenwischertechnik, Doppelblick, Nachkontrolle. Die Dynamik und unterschiedlichen Fortbewegungsgeschwindigkeiten von Verkehrspartnern erfordern die Mehrfachbeobachtung. Sie ist Voraussetzung zur sicheren Einschätzung von Situationen, Abständen, Geschwindigkeiten usw.



Anfahren und in den Verkehr einfügen

Absicht	<ul style="list-style-type: none">■ Anfahren und in den Verkehr einfügen	
Analyse	<ul style="list-style-type: none">■ Erkennen der Strasse und des Verkehrsaufkommens	
Plan	<ul style="list-style-type: none">■ Mit der notwendigen Rücksichtnahme sicher in den Verkehr einfügen	
Handlung	<p>Beobachtung</p> <ul style="list-style-type: none">■ Verkehr hinten und seitlich beachten (Blicksystematik) <p>Kommunikation</p> <ul style="list-style-type: none">■ Blinker nach links stellen■ Anfahren <p>Umsetzung</p> <ul style="list-style-type: none">■ Nachkontrolle■ Anfahren■ Blinker kontrollieren / zurückstellen■ Mit dem Verkehr mithalten■ Nachkontrolle mittels Innenspiegel	Laufende Überprüfung der sich verändernden Situation und der Qualität der Handlung

Anhalten ausserhalb der Strasse oder am Fahrbahnrand

Absicht	<ul style="list-style-type: none">■ Anhalten ausserhalb der Strasse oder am Fahrbahnrand	
Analyse	<ul style="list-style-type: none">■ Erkennen der Anhaltemöglichkeit	
Plan	<ul style="list-style-type: none">■ Mit angepasster Geschwindigkeit und Spurgestaltung ausserhalb der Strasse oder am Fahrbahnrand anhalten	
Handlung	<p>Beobachtung</p> <ul style="list-style-type: none">■ Verkehr hinten und seitlich beachten (Blicksystematik) <p>Kommunikation</p> <ul style="list-style-type: none">■ Blinker stellen■ Geschwindigkeit verringern <p>Umsetzung</p> <ul style="list-style-type: none">■ Nachkontrolle■ Verzögern und einspuren■ Anhalten	Laufende Überprüfung der sich verändernden Situation und der Qualität der Handlung

5.2 Fahrbahnbenützung

Die Lernenden:

Wissen

- erklären die Vorschriften zur Fahrbahnbenützung
- beschreiben die Einflussfaktoren auf die Spurgestaltung
- benennen den Ablauf und die Blickführung beim Abbiegen nach links und rechts
- erklären die Pflichten zur Zeichengabe
- benennen die Blickführung beim Einspuren, Abbiegen, Befahren von Engpässen und beim Kreuzen

Können

- befahren die Fahrbahn mit passender Spur- und Fahrstreifenwahl
- passen die Geschwindigkeit an Fahrbahnbreite, Strassen-, Verkehrs und Sichtverhältnisse an
- beobachten beim Fahren bewusst den Verkehrsraum vor, neben und hinter sich
- führen Blicksystematik und Nachkontrolle vor jedem Spurversatz oder Abbiegen rechtzeitig und vollständig aus

Wollen

- zeigen Bewusstsein für die Auswirkungen des Spurverhaltens auf die Verkehrssicherheit
- zeigen Bewusstsein für die Vorteile der systematischen und automatisierten Vorbereitung von Spurversätzen

Vorausgesetztes Wissen und Können

- Abgeschlossene Vorschulung
- Grundlagen: Blickführung, Blicktechnik, Einfügen in den Verkehr, Anhalten
- Gesetzliche Grundlagen: VRV Art. 14

Situation für Schulung / Übung

- Straßen und Verzweigungen mit und ohne Leitlinie, mit wenig oder mässigem Verkehr

Methodische Hinweise

- Es sind möglichst verschieden breite Straßen zu befahren, welche die Lernenden möglichst bald während des Lernprozesses selber beurteilen müssen, damit sie den Stellenwert der Blicktechnik, der Spurgestaltung und der Geschwindigkeitsgestaltung erkennen.
- Die Lernenden sind so zu begleiten, dass sie beim Befahren von Straßen Spur und Geschwindigkeit bewusst gestalten.

Mögliche Fragen zu

Wissen / Können

- Welche Aspekte sind bei der Fahrbahnenbenützung zu beachten, damit andere Verkehrspartner, besonders Zweiradfahrer, nicht behindert oder gefährdet werden?
- Welche Möglichkeiten bestehen, um den Verkehrspartnern frühzeitig seine Absicht anzuzeigen?

Risikoanalyse

- Welche Risiken bestehen auf schmalen Straßen?
- Welche Risiken bestehen auf breiten Straßen?
- Welche Risiken bestehen auf Straßen mit Fahrstreifenaufteilung?

Selbsteinschätzung

- Welche Vorteile bieten die angepasste Spur- und Geschwindigkeitsgestaltung?
- Welche Auswirkungen hat falsches Verhalten von Verkehrspartnern auf die eigene Spur- und Geschwindigkeitsgestaltung?

Strassen ohne Markierung

Grundsätzlich wird auf Strassen ohne Markierung rechts gefahren.

Strassen mit Markierung

Grundsätzlich wird auf Strassen mit Markierung in der Mitte der rechten Fahrbahnhälfte gefahren. Auf schmalen Fahrbahnen ist eher links und auf überbreiten Fahrbahnen eher rechts zu fahren. Dabei ist auf genügenden Abstand vom rechten Fahrbahnrand zu achten, besonders bei schneller Fahrt, nachts und in Kurven.

Strassen mit gefährlichen Ausgängen

Auf Strassen mit gefährlichen Ausgängen (z.B. Garage- und Hausplatzausfahrten) ist der Abstand zu vergrössern. Dieser dient der Sicherheit und darf nicht zum schnellen Fahren genutzt werden.

Strassen mit genügender Fahrbahnbreite und fehlendem Trottoir

Auf Strassen mit genügender Fahrbahnbreite und fehlendem Trottoir ist der Abstand zum rechten Strassenrand zu vergrössern. Der grössere Abstand dient der Sicherheit und darf nicht zum schnellen Fahren genutzt werden.

5.3 Blickführung / Geschwindigkeitsgestaltung

Die Lernenden:

- Wissen**
- unterscheiden die Blicktechniken beim Geradeausfahren, in Kurven, in Engpässen und beim Abbiegen
 - beschreiben die Zusammenhänge zwischen Voraussicht, Sichtweite, Blindfahrstrecke und Geschwindigkeit
 - erklären die Faktoren, an die die Geschwindigkeit anzupassen ist
 - erklären die in Bezug auf Fahrbahnbreite angemessene Geschwindigkeit
 - erklären Vorschriften und Sicherheitsempfehlungen zum Abstand beim Hinter- und Nebeneinanderfahren und im Stillstand
- Können**
- halten mit bewusstem Einsatz der Blicktechnik die zu fahrende Fahrspur
 - führen das Fahrzeug spursicher auf Geraden, in Kurven und Engpässen und auf Verzweigungen
 - halten ausreichend Abstand zu Verkehrspartnern
- Wollen**
- zeigen Bewusstsein für die Auswirkung der Blickführung auf die Spur und Geschwindigkeitsgestaltung
 - zeigen Verantwortung in der Abstandsgestaltung

Vorausgesetztes Wissen und Können

- Abgeschlossene Vorschulung
- Grundlagen: Blicktechnik, Einfügen in den Verkehr, Anhalten

Situation für Schulung / Übung

- Haupt- und Nebenstrassen innerorts und ausserorts mit wenig Verkehr

Methodische Hinweise

- Blickführung, Geschwindigkeitsgestaltung und Spurgestaltung sollen auf verkehrsarmen Strassen geübt und vertieft werden können, so dass sich die Lernenden auf das Fahrzeug und die Strasse konzentrieren können. Für die Übung dieses Themas kann z.B. ein kommentiertes Fahren dienen. Die Lernenden beschreiben ihre relevanten Beobachtungen und kommentieren ihre Schlussfolgerungen, welche das entsprechende Verkehrsverhalten beeinflussen.
- Fahrlehrer wirken dabei unterstützend, indem sie die Lernenden auf relevante Umstände oder Situationen hinweisen.

Mögliche Fragen zu

Wissen / Können

- Wie kann der Blick die Spurwahl unterstützen?
- Weshalb muss die Geschwindigkeit bereits vor der Kurve angepasst bzw. reduziert werden?

Risikoanalyse

- Schon eine geringfügig höhere Geschwindigkeit potenziert das Unfallrisiko und die Unfallschwere. Weshalb?
- Mit welchen Gefahren ist in Kurven im Ausserortsbereich zu rechnen?

Selbsteinschätzung

- Welche Situationen können dazu verleiten, schneller zu fahren als erlaubt?
- Die häufigsten schweren Unfälle junger Neulenker sind Schleuderunfälle ausserorts. Weshalb?
- Wie ist das Risiko bezüglich Geschwindigkeitsüberschreitungen zu beurteilen?

Blickführung auf geraden Strecken

Die richtige Blickführung ist eine wichtige Voraussetzung für korrektes Lenken und Bremsen sowie das Anpassen der Geschwindigkeit:

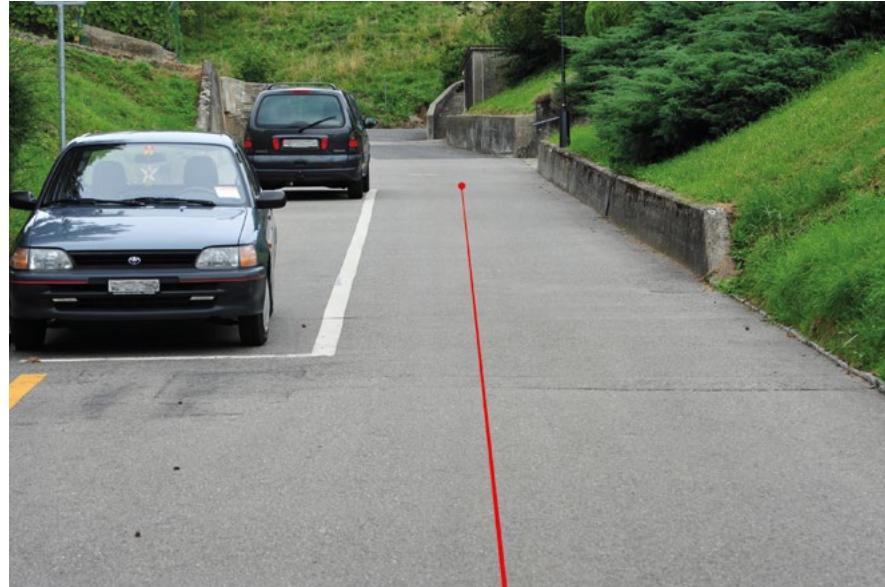
- Es ist möglichst weit voraus zu schauen
- Der weitere Straßenverlauf ist zu analysieren
- Mit kurzen Blicken ist das Geschehen am Fahrbahnrand zu überwachen

Der nachfolgende Verkehr ist durch regelmässige Blicke über die Rückspiegel (in der Regel Innen- spiegel) zu beachten.



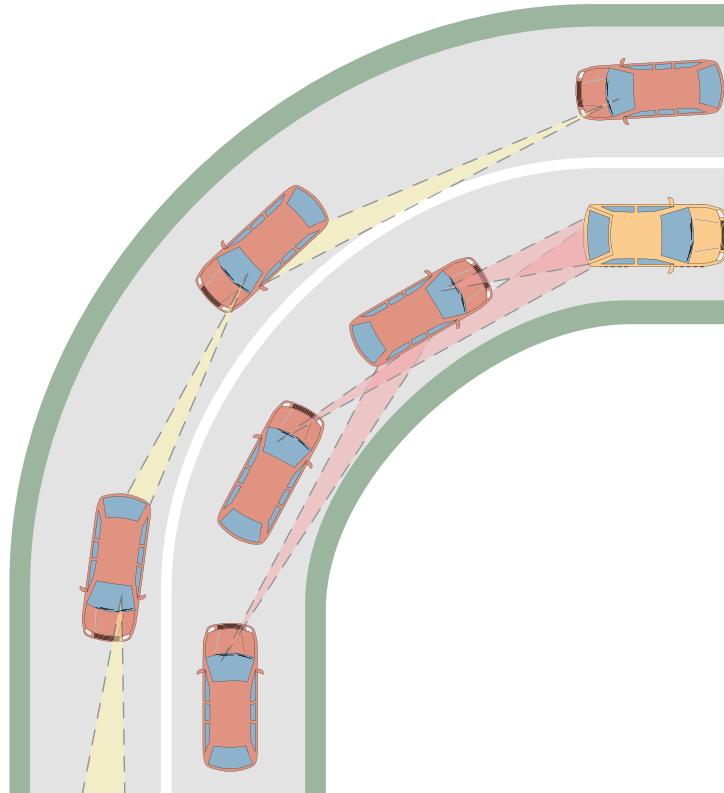
Blickführung bei Engpässen, Hindernissen oder beim Kreuzen

In diesen Situationen ist die Durchfahrtsmöglichkeit abzuschätzen und daraufhin der freie Bereich zu beobachten.



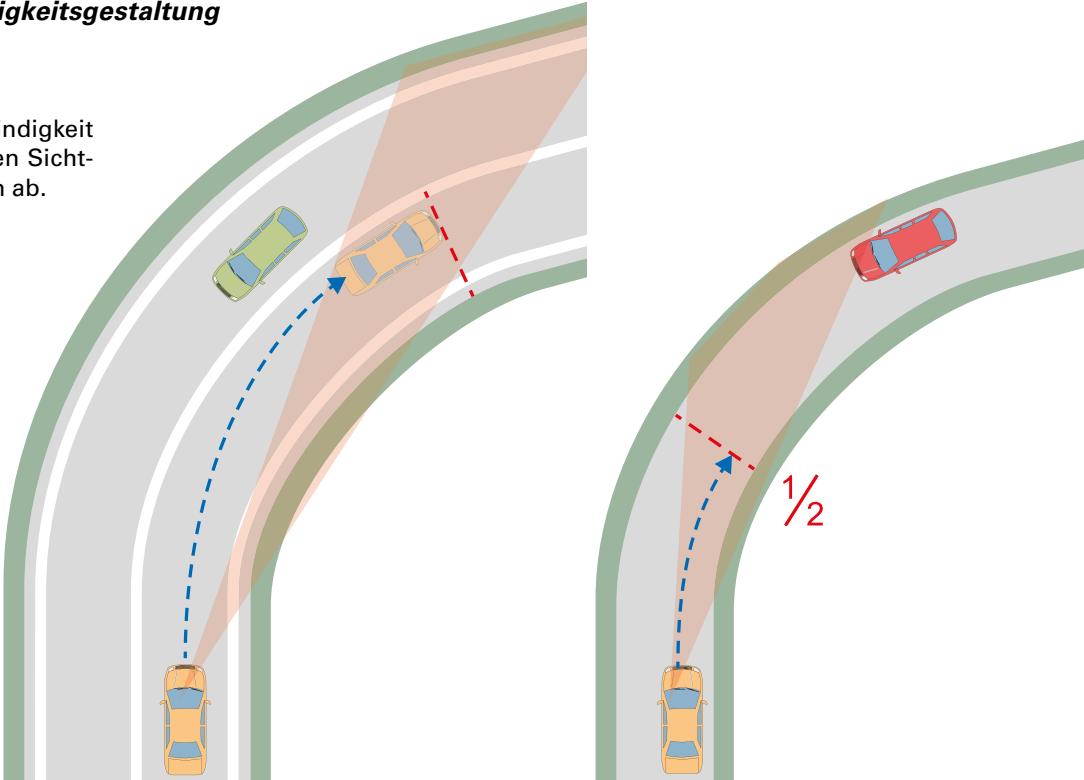
Blickführung in Kurven

Auch in Kurven ist häufig und weit voraus zu schauen. Dazwischen ist gelegentliches, kurzes Fixieren der Fahrbahn oder der Markierungen in der Nähe vorzunehmen, um die laterale Position des Fahrzeugs und des Fahrstreifens zu kontrollieren. Die weitere Umgebung wird mit Hilfe des peripheren Sehens überwacht.



Geschwindigkeitsgestaltung

Die Geschwindigkeit hängt von den Sichtverhältnissen ab.

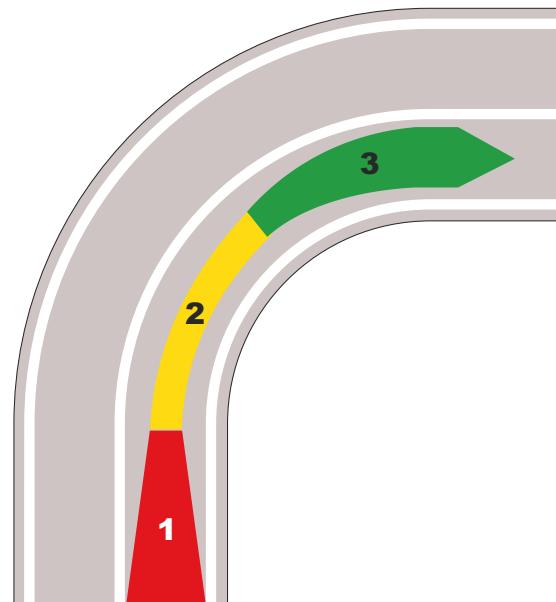


Grundsätzlich muss auf Sichtweite angehalten werden können,

wo das Kreuzen schwierig ist,
auf halbe Sichtweite.

Befahren von Kurven

Absicht	<ul style="list-style-type: none"> ■ Kurve sicher befahren 	<p>Laufende Überprüfung der sich verändernden Situation und der Qualität der Handlung</p>
Analyse	<ul style="list-style-type: none"> ■ Kurvenverlauf frühzeitig erkennen (Radius, Fahrbahnbreite, Steigung / Gefälle, Übersichtlichkeit, Fahrbahnzustand, andere Verkehrsteilnehmende usw.) 	
Plan	<ul style="list-style-type: none"> ■ Die Kurve mit angepasster Blickführung, Geschwindigkeit und Spurgestaltung befahren 	
Handlung	<p>Beobachtung</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Häufig und möglichst weit voraus schauen <p>Kommunikation</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Wahl der Geschwindigkeit <p>Umsetzung</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 1. Gas weg, evtl. bremsen und zurückschalten (die niedrigste Geschwindigkeit vor Kurvenbeginn) ■ 2. Kurve mit möglichst konstanter Geschwindigkeit befahren, unnötige Lastwechsel (Gas / Bremse) sowie gleichzeitiges Einlenken und Bremsen vermeiden ■ 3. Im Bereich des Kurvenausgangs und wenn der weitere Straßenverlauf erkennbar ist, angepasst beschleunigen 	



5.4 Abbiegen

Die Lernenden:

- | | |
|---------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Wissen | <ul style="list-style-type: none">■ erklären die Vorschriften zur Fahrbahnbenützung■ beschreiben die Einflussfaktoren auf die Spurgestaltung■ benennen den Ablauf und die Blickführung beim Abbiegen nach links und rechts■ erklären die Pflichten zur Zeichengabe■ benennen die Blickführung beim Einspuren, Abbiegen, Befahren von Engpässen und beim Kreuzen |
| Können | <ul style="list-style-type: none">■ befahren die Fahrbahn mit passender Spur- und Fahrstreifenwahl■ passen die Geschwindigkeit an Fahrbahnbreite, Straßen-, Verkehrs und Sichtverhältnisse an■ beobachten beim Fahren bewusst den Verkehrsraum vor, neben und hinter sich■ führen Blicksystematik und Nachkontrolle vor jedem Spurversatz oder Abbiegen rechtzeitig und vollständig aus |
| Wollen | <ul style="list-style-type: none">■ zeigen Bewusstsein für die Auswirkungen des Spurverhaltens auf die Verkehrssicherheit■ zeigen Bewusstsein für die Vorteile der systematischen und automatisierten Vorbereitung von Spurversätzen |

Vorausgesetztes Wissen und Können

- Abgeschlossene Vorschulung
- Grundlagen: Blickführung, Blicktechnik, Einfügen in den Verkehr, Anhalten
- Gesetzliche Grundlagen: VRV Art. 14

Situation für Schulung / Übung

- Strassen und Verzweigungen mit und ohne Markierung in der Fahrbahnmitte, mit wenig oder mäsigem Verkehr

Methodische Hinweise

- Die Lernenden sind so zu begleiten, dass sie beim Anfahren an Verzweigungen die Schritte bewusst ausführen. Insbesondere die Blicksystematik ist konsequent und bewusst durchzuführen.
- Es sind möglichst verschiedene übersichtliche und unübersichtliche Verzweigungen zu befahren, welche die Lernenden möglichst bald während des Lernprozesses selber beurteilen müssen, damit sie den Stellenwert der Blicksystematik, der Zeichengabe, des Einstups und der Geschwindigkeitsgestaltung erkennen.
- Die besonderen Fälle der Zeichengabe (z.B. Verlauf einer Hauptstrasse nach links / rechts, Kreisverkehrsplatz) sind nach Möglichkeit zusammen mit anderen Themen zu üben.
- Um die Einsicht zu ermöglichen, dass die Zeichengabe ein wichtiger Beitrag an die Verkehrssicherheit ist, soll Fehlverhalten besprochen werden.

Mögliche Fragen zu

Wissen / Können

- Welche Aspekte sind beim Abbiegen zu beachten, damit andere Verkehrspartner, besonders Zweiradfahrer und Fußgänger, nicht behindert oder gefährdet werden?
- Welche Möglichkeiten bestehen, um den Verkehrspartnern frühzeitig seine Absicht anzudeuten?

Risikoanalyse

- Welche zusätzlichen Risiken birgt eine Verzweigung ohne Markierungen?
- Welche Risiken können mit geeignetem Einstupfen vermindert werden?

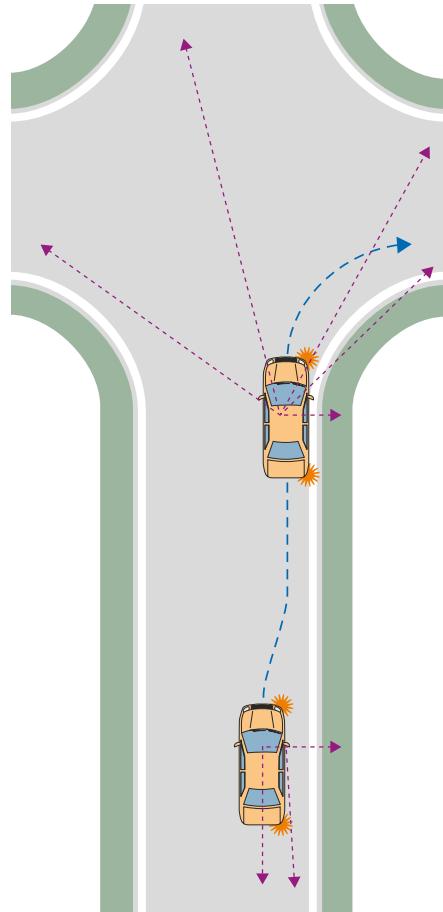
Selbsteinschätzung

- Welche Vorteile ergeben sich durch Blicksystematik und frühzeitiges Einstupfen?
- Wovor schützen Nachkontrollen vor und nach dem Abbiegen?

Abbiegen nach rechts

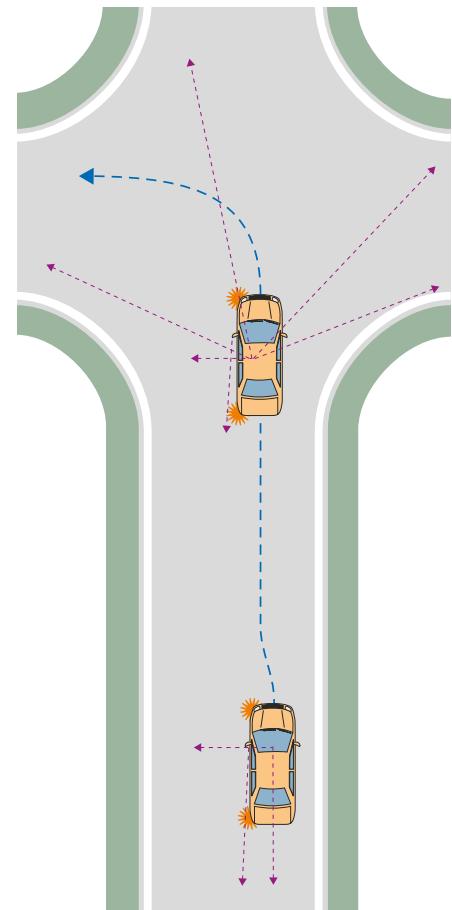
Absicht	<ul style="list-style-type: none"> ■ Abbiegen nach rechts
Analyse	<ul style="list-style-type: none"> ■ Erkennen der Verzweigung
Plan	<ul style="list-style-type: none"> ■ Mit der entsprechenden Geschwindigkeit und Spurgestaltung abbiegen
Handlung	<p>Beobachtung</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Verkehr hinten und seitlich beobachten (Blicksystematik) <p>Kommunikation</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Blinker stellen ■ Einspuren ■ Geschwindigkeit verringern <p>Umsetzung</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Mehrfache Anwendung der Orientierungstechnik an Verzweigungen kombiniert mit Blicken zum Fahrziel ■ Nachkontrolle rechts vor dem Einlenkpunkt ■ Einlenken mit Nachkontrolle auf den Verkehr von links ■ Während dem Geradestellen der Lenkung angepasst beschleunigen ■ Nachkontrolle mittels Innenspiegel auf die befahrene Verzweigung

Laufende Überprüfung der sich verändernden Situation und der Qualität der Handlung



Abbiegen nach links

Absicht	<ul style="list-style-type: none"> ■ Abbiegen nach links 	<p>Laufende Überprüfung der sich verändernden Situation und der Qualität der Handlung</p>
Analyse	<ul style="list-style-type: none"> ■ Erkennen der Verzweigung 	
Plan	<ul style="list-style-type: none"> ■ Mit der entsprechenden Geschwindigkeit und Spurgestaltung abbiegen 	
Handlung	<p>Beobachtung</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Verkehr hinten und seitlich beobachten (Blicksystematik) <p>Kommunikation</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Blinker stellen ■ Einspuren ■ Geschwindigkeit verringern <p>Umsetzung</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Mehrfache Anwendung der Orientierungstechnik an Verzweigungen kombiniert mit Blicken zum Fahrziel ■ Nachkontrolle links vor dem Einlenkpunkt ■ Einlenken mit Nachkontrolle auf den Verkehr von gegenüber und rechts ■ Während dem Geradestellen der Lenkung angepasst beschleunigen ■ Nachkontrolle mittels Innenspiegel auf die befahrene Verzweigung 	

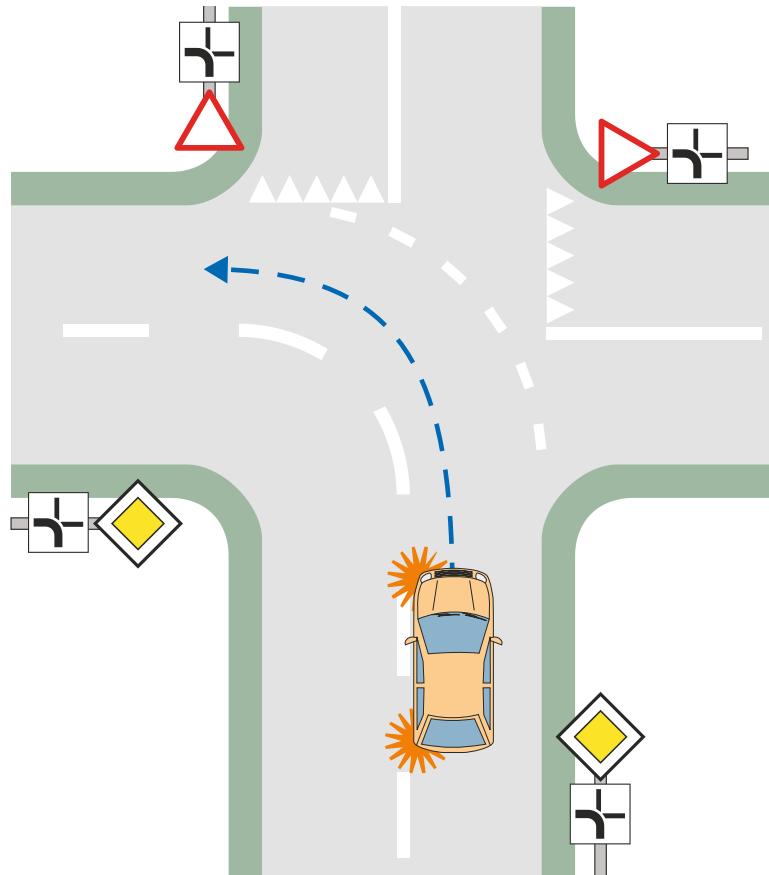


Zeichengebung

Jede Richtungsänderung ist mit dem Richtungsblinker rechtzeitig anzudeuten. Als Richtungsänderung gilt jede Abweichung vom Verlauf der Fahrbahn oder des Fahrstreifens.

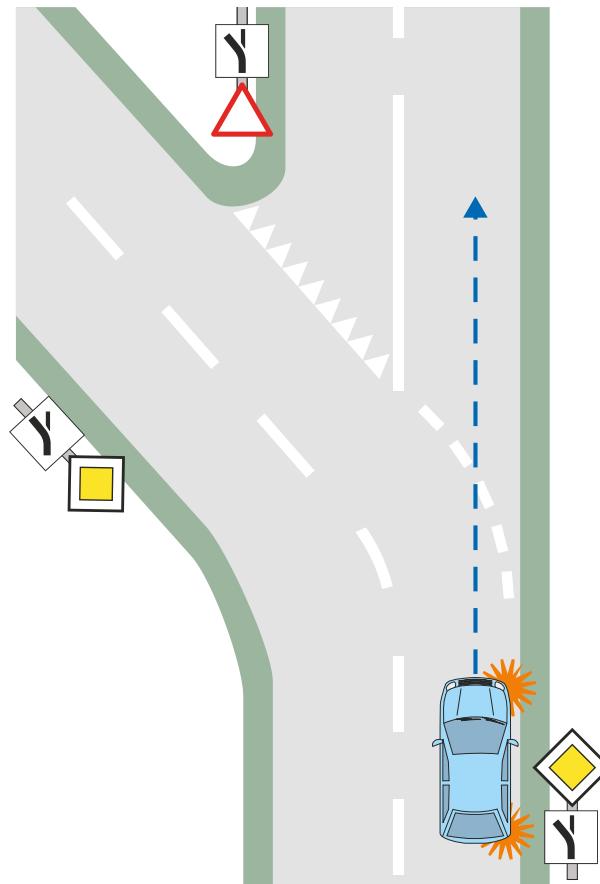
Der Blinker ist auch zu betätigen:

- Bei Richtungsänderungen der Hauptstrasse, wenn sich in diesem Bereich eine Verzweigung befindet.



Der Blinker ist auch zu betätigen:

- Bei Richtungsänderungen der Hauptstrassen, wenn diese in gerader Richtung verlassen wird, sofern rechts keine Strasse einmündet.



5.5 Fahrbahnbenützung auf speziellen Strassen

Die Lernenden:

- Wissen**
- beschreiben das Befahren auf Strassen mit baulichen Hindernissen, Kernfahrbahnen und Einbahnstrassen
 - beschreiben das Verhalten auf dreispurigen Strassen und Strassen mit Mehrzweckstreifen
 - erklären besondere Gefahren und Gegenmassnahmen für das sichere Befahren dieser Strassen
 - beschreiben Platzbedarf und Ablauf eines Überholmanövers

- Können**
- führen das Fahrzeug sicher durch spezielle Fahrbahnsituationen
 - überholen deutlich langsamer fahrende Fahrzeuge nach Möglichkeit und sicher

- Wollen**
- anerkennen die partnerschaftliche und rücksichtsvolle Fahrbahnbenützung als Beitrag zur Verkehrssicherheit

Vorausgesetztes Wissen und Können

- Abgeschlossene Vorschulung
- Fahrbahnbenützung und Geschwindigkeitsgestaltung
- Blicktechnik und Bremsbereitschaft
- Abbiegen nach links und rechts
- Einspuren
- Gesetzliche Grundlagen: SVG Art. 34 / VRV Art. 8, 37

Situation für Schulung / Übung

- Strassen (Haupt- und Nebenstrassen, Quartiere) mit mässigem Verkehr mit und ohne Markierungen, innerorts

Methodische Hinweise

- Dieses Thema ist ein Zusammenzug verschiedener Themen der Grundschulung. Die bisherigen Themen können hierbei geübt und vertieft werden.
- Wichtig ist die Sensibilisierung auf andere Strassenbenutzer wie Radfahrer, Fussgänger, Kinder, Benutzer von fahrzeugähnlichen Geräten usw.
- Damit die Lernenden die Situation einschätzen können, sollen sie bereits ihre Beobachtungen und Überlegungen kommentieren. Dies ermöglicht den Fahrlehrern, die Vorgehensweisen der Lernenden nachzuvollziehen und allenfalls zu korrigieren.

Mögliche Fragen zu

Wissen / Können

- Was sind spezielle Strassen innerorts?
- Welche Regeln bezüglich Fahren auf Kernfahrbahnen, Strassen mit verkehrsberuhigenden Massnahmen und Einbahnstrassen sind bekannt?
- Wie ist das richtige Verhalten gegenüber deutlich langsamer fahrenden Fahrzeugen?

Risikoanalyse

- Welche spezifischen Gefahren können auf der zu befahrenden Strasse wahrgenommen werden?
- Welche Gefahren sind im Innerortsbereich stark von der Tageszeit abhängig?

Selbsteinschätzung

- Wo bestehen im Innerortsbereich noch Unsicherheiten?
- Was ist beim Fahren gegen das erhöhte Risiko innerorts zu unternehmen?

Strassen mit verkehrsberuhigenden Massnahmen

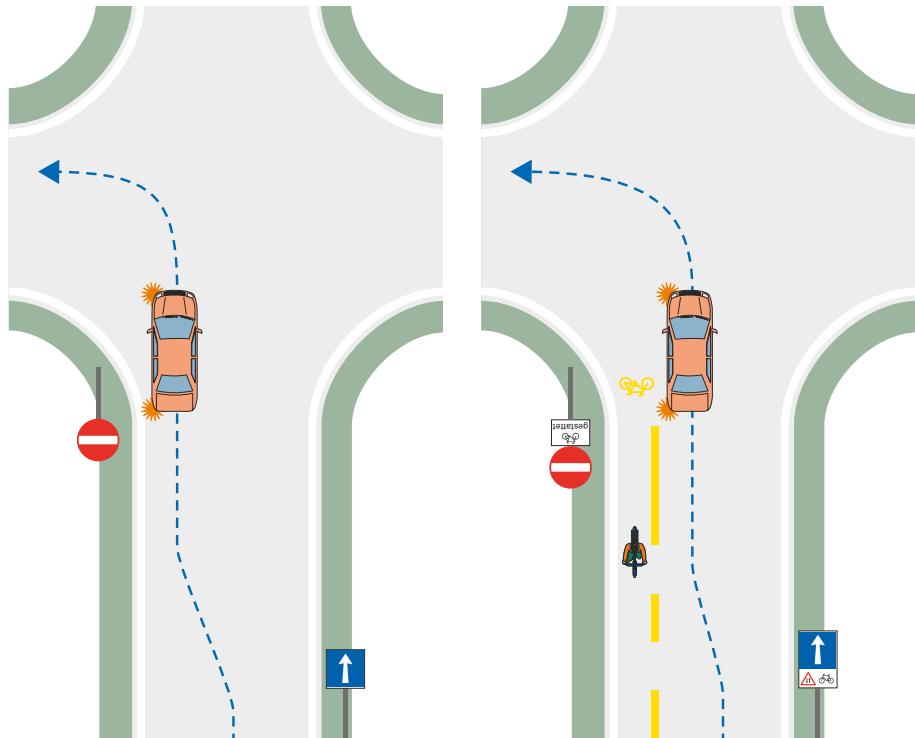


Absicht	<ul style="list-style-type: none">■ Durch frühzeitiges Beobachten und mit angepasster Geschwindigkeit die Strasse sicher und flüssig befahren, wenn möglich ohne anzuhalten	Laufende Überprüfung der sich verändernden Situation und der Qualität der Handlung
Analyse	<ul style="list-style-type: none">■ Strassenverlauf und Verkehrsführung frühzeitig erkennen (Hindernisse, Markierungen, Verkehrsteilnehmende usw.)	
Plan	<ul style="list-style-type: none">■ Mit entsprechender Blickführung, angepasster Geschwindigkeit und Spurgestaltung die Strasse sicher und flüssig befahren	
Handlung	<p>Beobachtung</p> <ul style="list-style-type: none">■ Blick fliessend nach vorne bewegen■ Rückwärtigen Verkehr beobachten <p>Kommunikation</p> <ul style="list-style-type: none">■ Wahl der Geschwindigkeit, Spurwahl, wenn nötig blinken <p>Umsetzung</p> <ul style="list-style-type: none">■ Strasse mit angepasster Geschwindigkeit befahren■ Fahrbahnbreite abschätzen, sicher kreuzen, Rücksicht auf andere Verkehrsteilnehmende	

Einbahnstrassen

Einbahnstrassen sind der rechten Hälfte einer für den Verkehr in beiden Richtungen offenen Strasse gleichgestellt.

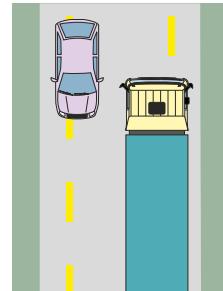
Beim Linksabbiegen in einer Einbahnstrasse ist ganz links einzuspielen. In Einbahnstrassen mit beschränktem Gegenverkehr (z.B. Radfahrer usw.) ist beim Fahren und Linksabbiegen der nötige Raum frei zu lassen.



Kernfahrbahnen

Auch auf Kernfahrbahnen gilt das Rechtsfahrgebot.

- **Auf breiten Strassen:** in der Mitte der rechten Fahrbahnhälfte, bei Bedarf im Radstreifen
- **Auf schmalen Strassen:** wenn das gefahrlose kreuzen nicht möglich ist, den Radstreifen benutzen. Sind dort Radfahrer unterwegs – erst überholen, wenn es die Platz- und Verkehrsverhältnisse erlauben

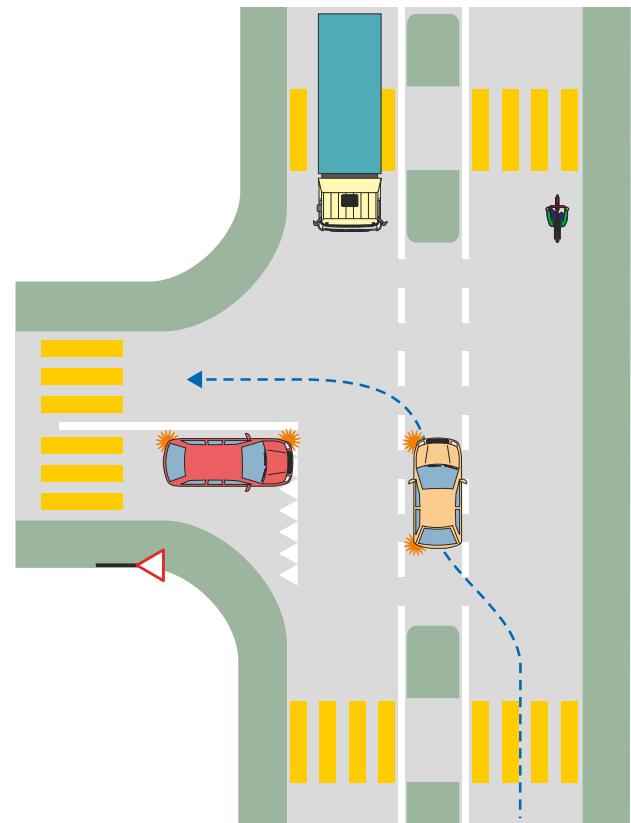
Absicht	<ul style="list-style-type: none"> ■ Strasse sicher und flüssig befahren 	<p>Laufende Überprüfung der sich verändernden Situation und der Qualität der Handlung</p> 
Analyse	<ul style="list-style-type: none"> ■ Fahrbahnbreite und Verkehrssituation (Gegenverkehr, Radfahrer usw.) frühzeitig erkennen 	
Plan	<ul style="list-style-type: none"> ■ Mit angepasster Spur- und Spurgestaltung die Kernfahrbahn sicher und flüssig befahren 	
Handlung	<p>Beobachtung</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Blick fliessend nach vorne bewegen ■ Gegenverkehr und rückwärtigen Verkehr beobachten <p>Kommunikation</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Wahl der Geschwindigkeit, Spurwahl, wenn nötig blinken <p>Umsetzung</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Strasse mit angepasster Geschwindigkeit befahren ■ Fahrbahnbreite abschätzen, sicher Kreuzen, Rücksicht auf andere Verkehrsteilnehmende ■ Sicherheitsabstand zu Radfahrenden einhalten 	

Mehrzweckstreifen

Mehrzweckstreifen befinden sich in der Fahrbahnmitte und haben entweder eine oder mehrere Funktionen. In der Regel sind sie für Fahrzeuge befahrbar, oft auch für den Fussverkehr nutzbar. Teilweise sind Mehrzweckstreifen durch eine farbliche Gestaltung der Straßenoberfläche (z.B. Belagswechsel) von den übrigen Fahrstreifen abgetrennt. Ein Mehrzweckstreifen kann in einzelne Abschnitte oder Kammern gegliedert sein, diese erfüllen jeweils eine oder mehrere Funktionen.

Ein Mehrzweckstreifen ist ein Element, das vorwiegend auf Strassen mit Mischverkehr und bei Ortsdurchfahrten eingesetzt wird. Eine zweckmässige Kombination der Funktionen wird situationsbedingt festgelegt.

Mehrzweckstreifen können als Linkssabbiege- bzw. Linkseinbiege-Element benutzt werden. Dabei sind die baulichen Elemente (z.B. Straßenbeleuchtung) und der Ge genverkehr, welcher diesen Raum ebenfalls benutzen kann, zu beachten.



5.6 Verkehren in Steigung und Gefälle

Die Lernenden:

- Wissen**
- beschreiben den Verhaltensgrundsatz Planen-Beobachten-Anzeigen-Handeln in Bezug auf Anfahren in der Steigung
 - benennen die Fahrzeugbedienung beim Anfahren in der Steigung
 - benennen Massnahmen gegen unnötigen Materialverschleiss beim Anfahren
 - beschreiben Massnahmen bei ungewollt rückwärts rollendem Fahrzeug
 - beschreiben die Auswirkungen von Steigung und Gefälle auf das Fahrverhalten

- Können**
- fahren das Fahrzeug mit geeigneter Blickführung und dem Zusammenspiel von Bremse, Kupplung und Gas emissionsarm und ohne Zurückrollen an
 - passen die Fahrweise an leichte und starke Steigungen und Gefälle an

- Wollen**
- zeigen Bewusstsein für die Auswirkungen von Steigung und Gefälle auf Kräfte und Widerstände

Vorausgesetztes Wissen und Können

- Abgeschlossene Vorschulung
- Grundlagen Blickführung, Blicktechnik, Einfügen in den Verkehr, Anhalten
- Fahrbahnbenutzung, Abbiegen
- Blickführung, Geschwindigkeitsgestaltung
- Gesetzliche Grundlagen: VRV Art. 9, 38

Situation für Schulung / Übung

- Auf verkehrsarmen Strassen mit Steigungen und im Gefälle

Methodische Hinweise

- Zu Beginn leichtere, später stärkere Steigungen und Gefälle wählen. Die Lernenden sollen die Kräfte in Steigungen und im Gefälle spüren und erfahren, wie sich diese auf die Bedienung von Gas, Bremse und Kupplung auswirken.

Mögliche Fragen zu

Wissen / Können

- Weshalb ist das Schalten beim Bergauf- und Bergabfahren erschwert?
- Weshalb wird die Anhaltestrecke bei Fahrten im Gefälle länger?
- In welchen Situationen kann das manuelle Schalten beim automatischen Getriebe sinnvoll sein?

Risikoanalyse

- Mit welchen besonderen Gefahren ist in Steigungen oder im Gefälle zu rechnen?
- Auf welche speziellen Risiken gilt es, sich auf kurvenreichen Bergstrecken einzustellen?

Selbsteinschätzung

- Wie wird die eigene Geschwindigkeitsgestaltung im Gefälle oder in der Steigung beurteilt?
- Was könnte dazu verleiten, eine Steigung oder ein Gefälle zu schnell oder zu langsam zu befahren?

Fahren und Schalten in der Steigung

Vor dem Hochschalten ist das Fahrzeug zu beschleunigen. Die Stärke der Steigung, das Betriebsgewicht, die Motorleistung und das Drehmoment sowie der weitere Strassenverlauf bestimmen den Zeitpunkt des Hochschaltens.

Zu beachten sind:

- Richtige Gangwahl (größtmöglicher Gang)
- Rechtzeitiges Hoch- und Zurückschalten (je nach Leistung, Drehmoment usw.)
- Fahrbahnbenützung
- Vortritt beim Kreuzen
- Geschwindigkeitsgestaltung (Sichtweite)

Fahren und Schalten im Gefälle

Im Gefälle ist die Gangstufe (auch bei automatischen Getrieben) so zu wählen, dass das Fahrzeug ohne dauerhaftes Bremsen in konstanter Geschwindigkeit gehalten werden kann. Vor dem Zurückschalten ist das Fahrzeug genügend zu verlangsamen und gegebenenfalls auf angepasster Geschwindigkeit zu halten, damit es während des Schaltvorganges nicht selbstständig beschleunigt.

Zu beachten sind:

- Angepasste Gangwahl (kein Dauerbremsen)
- Rechtzeitiges Bremsen und Zurückschalten (während des Schaltvorganges wird die Geschwindigkeit mit der Betriebsbremse gehalten)
- Einschätzen der Geschwindigkeit

5.7 Bremsbereitschaft / Sicht- und Entscheidungspunkt

Die Lernenden:

- | | |
|---------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Wissen | <ul style="list-style-type: none">■ bestimmen Beginn und Ende einer Verzweigungsfläche■ benennen die Erstellung der Bremsbereitschaft und deren Vorteile■ beschreiben Sicht- und Entscheidungspunkt■ beschreiben die Mehrfachbeobachtung an Verzweigungen■ bestimmen angepasstes Verhalten bei Verzweigungen mit unterschiedlicher Übersicht |
| Können | <ul style="list-style-type: none">■ passen die Geschwindigkeit vor Verzweigungen an die Übersicht an■ erstellen wo nötig Bremsbereitschaft■ halten wo nötig mit Beobachtungspunkt auf dem Ziel vor der Verzweigungsfläche an■ befahren die Verzweigung unter Einhaltung der Vortrittsregeln ohne unnötige Behinderung des Verkehrsflusses |
| Wollen | <ul style="list-style-type: none">■ zeigen Bewusstsein für die Vorteile der systematischen und automatisierten Vorbereitung auf das Befahren von Verzweigungen■ anerkennen die defensive Fahrweise im Bereich von Verzweigungen als Beitrag zur Verkehrssicherheit |

Vorausgesetztes Wissen und Können

- Abgeschlossene Vorschulung
- Grundlagen Blickführung, Blicktechnik, Einfügen in den Verkehr, Anhalten
- Fahrbahnbenützung, Abbiegen
- Blickführung, Geschwindigkeitsgestaltung
- Gesetzliche Grundlagen: VRV Art. 4, 14

Situation für Schulung / Übung

- Straßen mit mässigem Verkehr

Methodische Hinweise

- Die Lernenden sind so zu sensibilisieren, dass sie frühzeitig beobachten, die Geschwindigkeit den Verhältnissen anpassen und nötigenfalls anhalten. Es sind möglichst verschiedene unübersichtliche Verzweigungen zu befahren, welche sie möglichst bald selber beurteilen müssen, damit sie den Stellenwert der Orientierungstechnik und der Bremsbereitschaft erkennen.
- Es sollen zuerst einfache Situationen, später komplexere gewählt werden. Zu Beginn können Situationen auch zu Fuss abgeschritten werden. Dabei kann der Sichtpunkt definiert und das sichere Verhalten daraus abgeleitet werden. Komplexere Übungsbeispiele beinhalten nebst unübersichtlichen Verzweigungen auch kritische Situationen, wie z.B. Bushaltestellen, Schulen, Tiere usw., welche Bremsbereitschaft erfordern.

Mögliche Fragen zu

Wissen / Können

- Was sind die Vorteile, wenn in Gefahrensituationen Bremsbereitschaft erstellt wird?
- Weshalb ist an Verzweigungen mehrmaliges Beobachten aller an der Situation beteiligter Verkehrspartner unbedingt nötig?

Risikoanalyse

- Welche spezifischen Gefahren entstehen an Verzweigungen durch die Vielzahl verschiedener Fahrzeugkategorien?
- Wie kann das eigene Verhalten aussehen, damit an Verzweigungen trotz schlechter Sicht (Unübersichtlichkeit, Nacht, Regen usw.) kein Risiko eingegangen wird?

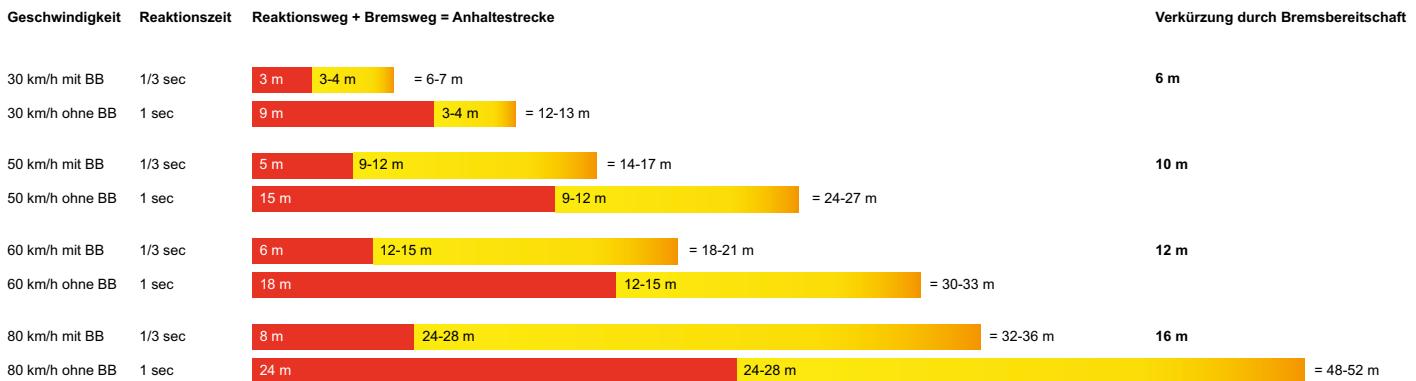
Selbsteinschätzung

- Viele Fahrzeugführer unterschätzen das Risiko an Gefahrenstellen, besonders wenn sie diese gut kennen. Was kann unternommen werden, damit dies nicht passiert?
- Viele Unfälle werden im Bereich von Verzweigungen verursacht. Welche Faktoren könnten dazu führen, dass diesen Gefahrenstellen zu wenig Aufmerksamkeit beigemessen wird?

Begriff der Bremsbereitschaft

Bremsbereitschaft erstellen heisst, sich psychisch und physisch auf die mögliche Gefahr einstellen und den Fuss vor das Bremspedal hinüberwechseln. Dabei bleibt der linke Fuss auf dem Abstützpunkt. Ausgekupert wird bei beabsichtigtem Anhalten erst kurz vor dem Stillstand.

Durch Bremsbereitschaft wird die durchschnittliche Reaktionszeit von einer Sekunde um bis zu 2/3 verkürzt. Die Geschwindigkeit gilt als angepasst, wenn bei Bedarf angehalten werden kann. Handlungsfähig bleibt, wer sich nicht überraschen lässt.



Bremsbereitschaft erstellen

Im Vorfeld einer kritischen Situation ist diese zu überwachen und Bremsbereitschaft zu erstellen. Die Geschwindigkeit ist der Situation anzupassen. Sobald eine mögliche Gefahr ausgeschlossen werden kann, ist die Bremsbereitschaft aufzuheben.

In Steigungen kann der rechte Fuss auf dem Gaspedal belassen werden; das Gas wird entsprechend der Steigung zurückgenommen.

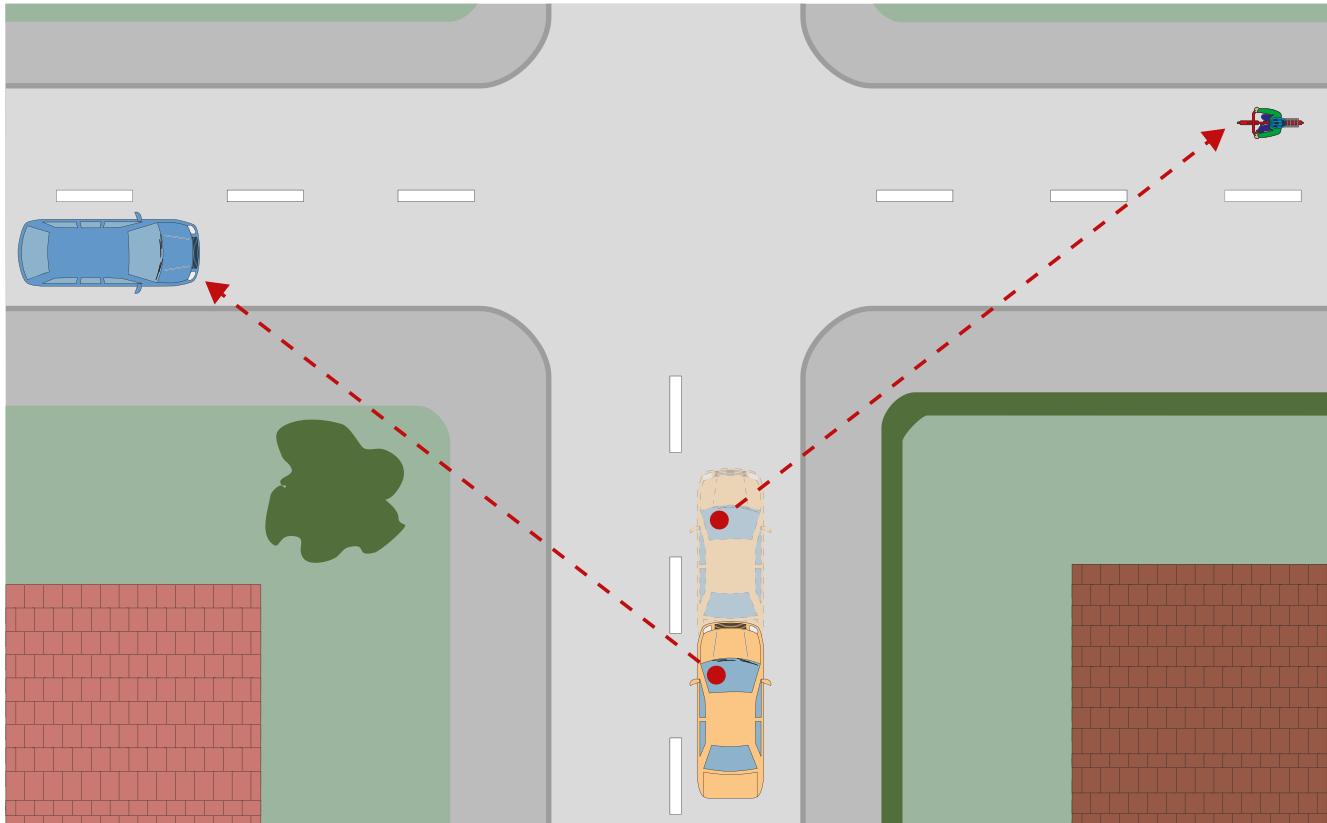
Mögliche Situationen:

- Im Bereich von Menschenansammlungen, unaufmerksamen Kindern oder Fußgängern
- Innerorts, auf unübersichtlichen Verzweigungen mit Rechtsvortritt
- Wenn Anzeichen dafür bestehen, dass sich ein anderer Straßenbenutzer nicht richtig verhalten wird
- Beim Vorbeifahren an Linienbussen, an Haltestellen, Schulen und Spitätern
- Auf unübersichtlichen, kurvenreichen und schmalen Straßen ausserorts, vor allem im Gefälle

Sichtpunkt und Entscheidungspunkt

Als Sichtpunkt wird jene Stelle bezeichnet, an welcher der Fahrer die Übersicht über die Situation erlangt. Am Entscheidungspunkt bestimmt er, ob er weiterfahren kann oder anhalten muss.

Absicht	<ul style="list-style-type: none">■ Die Situation mit angepasster Geschwindigkeit sicher befahren	Laufende Überprüfung der sich verändernden Situation und der Qualität der Handlung
Analyse	<ul style="list-style-type: none">■ Verkehrssituation (Vortrittverhältnis, Übersicht, Gefahren usw.) frühzeitig erkennen■ Sichtpunkt bestimmen	
Plan	<ul style="list-style-type: none">■ Mit angepasster Geschwindigkeit und Gangstufe den Sichtpunkt anfahren; die Situation sicher bewältigen	
Handlung	<p>Beobachtung</p> <ul style="list-style-type: none">■ Verkehrssituation nach der Mehrfachbeobachtung beurteilen <p>Kommunikation</p> <ul style="list-style-type: none">■ Wahl der Geschwindigkeit <p>Umsetzung</p> <ul style="list-style-type: none">■ Geschwindigkeit, wenn nötig Gangstufe anpassen■ Bremsbereitschaft erstellen■ Mit Mehrfachbeobachtung am Entscheidungspunkt entscheiden, ob weitergefahren wird oder angehalten werden muss	



5.8 Benützung von Fahrstreifen, Einspurstrecken, Radstreifen

Die Lernenden:

Wissen

- erklären die Vorschriften zum Befahren von Fahrstreifen und Einspurstrecken
- erklären das vorgeschriebene Verhalten bei Verminderungen von Fahrstreifen
- erklären das vorgeschriebene Verhalten und Vorsichtsmassnahmen bei Radstreifen
- unterscheiden die Blickführung zur Erkennung von Signalen und zur Erkennung von Markierungen

Können

- befahren Fahrstreifen und Einspurstrecken mit passender Spur-, Geschwindigkeits- und Abstandsgestaltung
- befolgen Vorgaben von Signalisationen und Markierungen
- verhalten sich gegenüber Verkehrspartnern rücksichtsvoll
- verzichten auf ihr Recht, wo dies die Verkehrssicherheit erfordert

Wollen

- zeigen Verantwortung beim Befahren von Fahrbahnen mit Mischverkehr und Strassen mit mehreren Fahrstreifen in gleicher Richtung
- anerkennen die Verantwortung und Haftung gegenüber Führern von motorlosen Fahrzeugen

Vorausgesetztes Wissen und Können

- Abgeschlossene Vorschulung
- Grundlagen Blickführung, Blicktechnik, Einfügen in den Verkehr, Anhalten
- Fahrbahnbenützung, Abbiegen
- Blickführung, Geschwindigkeitsgestaltung
- Gesetzliche Grundlagen: VRV Art. 8, 14

Situation für Schulung / Übung

- Straßen mit Fahrstreifen und Einspurpfeilen mit mässigem Verkehr

Methodische Hinweise

- Bei der Fahrstreifenbenützung sind die Lernenden besonders auf das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmender (Radfahrer, schwere Motorwagen usw.) zu sensibilisieren. Die Lernenden sollen sich in jeder Position bewusst sein, wie sich andere Verkehrsteilnehmende verhalten könnten, um die eigene Zeichengebung und Positionierung auf den Fahrstreifen entsprechend zu wählen.
- Das Einspuren auf Fahrstreifen mit Einspurpfeilen lässt sich auch zusammen mit Lichtsignalen behandeln.

Mögliche Fragen zu

Wissen / Können

- Mit welcher Blickführung können alle Verkehrspartner an einer Verzweigung richtig eingeschätzt werden?
- Wie wird auf Einspurstrecken richtig gefahren?

Risikoanalyse

- Warum sind Zweiradfahrer an Verzweigungen mit mehreren Fahrstreifen und Einspurstrecken besonders gefährdet?
- Weshalb sind diese Situationen bei schlechter Witterung oder in der Nacht gefährlicher?

Selbsteinschätzung

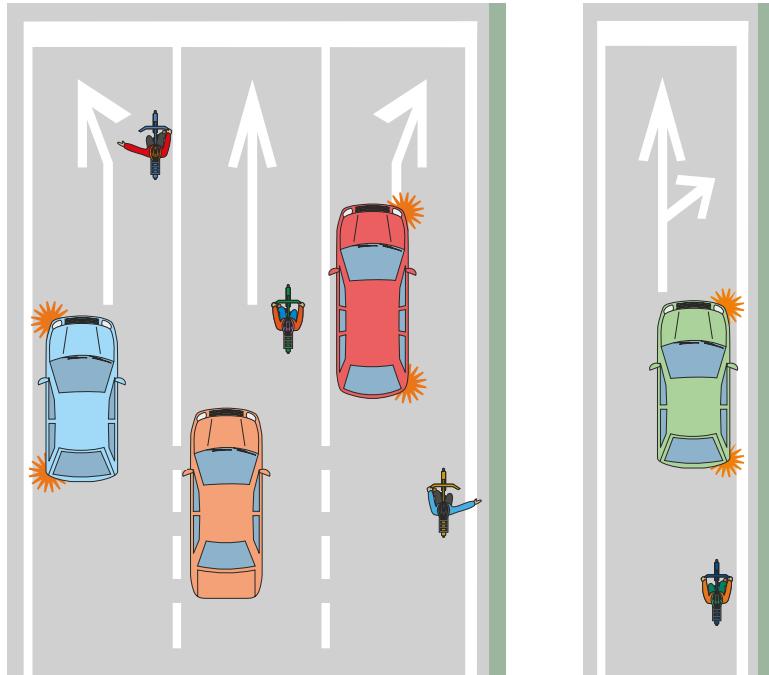
- Wie können schwächere Verkehrsteilnehmer im Bereich von Verzweigungen unterstützt werden?

Fahrbahnbenutzung bei Fahrstreifenaufteilung

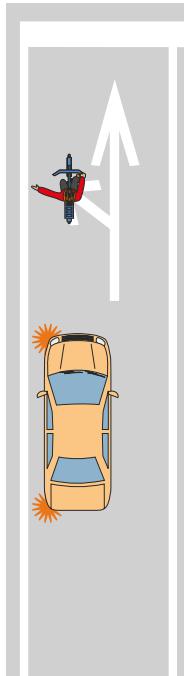
Innerhalb des Fahrstreifens *mit* Fahrradverkehr ist links zu fahren. Beim Fahren innerhalb des Fahrstreifens *ohne* Fahrradverkehr (z.B. wenn Radwege oder Radstreifen vorhanden sind), ist in der Mitte des Fahrstreifens zu fahren.

Beim Abbiegen nach rechts auf einem Fahrstreifen, der auch für geradeausfahrende Fahrzeuge bestimmt ist, sollen rechtsabbiegende Motorfahrzeuge frühzeitig, jedoch spätestens 15 Meter vor der Verzweigung ganz rechts fahren.

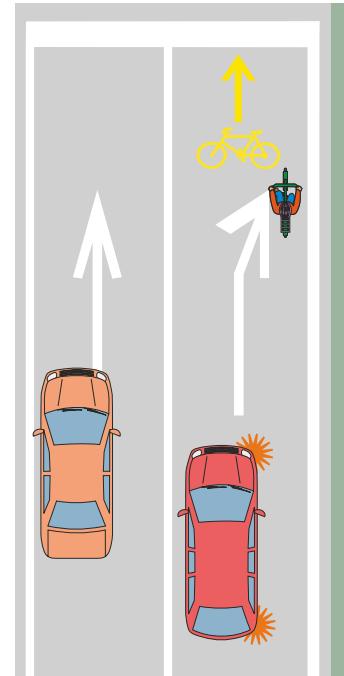
Ein Wechsel des Fahrstreifens ist nur gestattet, wenn keine ununterbrochenen Linien überfahren werden und der übrige Verkehr nicht behindert wird.



Auf Fahrstreifen, die das Linksabbiegen gestatten, dürfen Radfahrer zum Linksabbiegen vom Gebot des Rechtsfahrens abweichen.



Auf Rechtsabbiegegestreifen, auf denen die Fahrräder gemäss der Markierung entgegen dem allgemeinen Verkehr geradeaus fahren dürfen, dürfen diese vom Gebot des Rechtsfahrens abweichen.

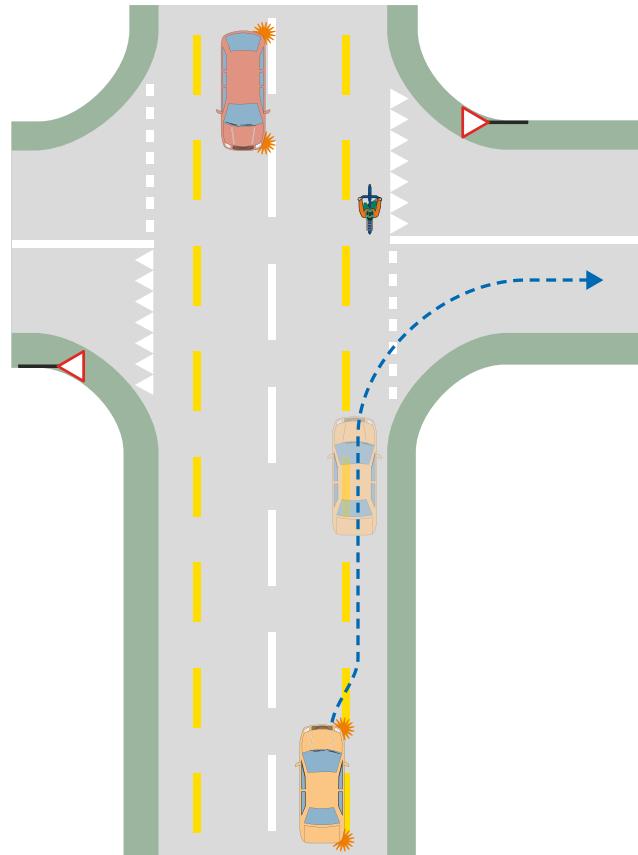


Fahren auf Radstreifen

Andere Fahrzeuge als Fahrräder dürfen den Radstreifen, der durch eine unterbrochene gelbe Linie begrenzt ist, benützen, sofern sie den Fahrradverkehr dadurch nicht behindern.

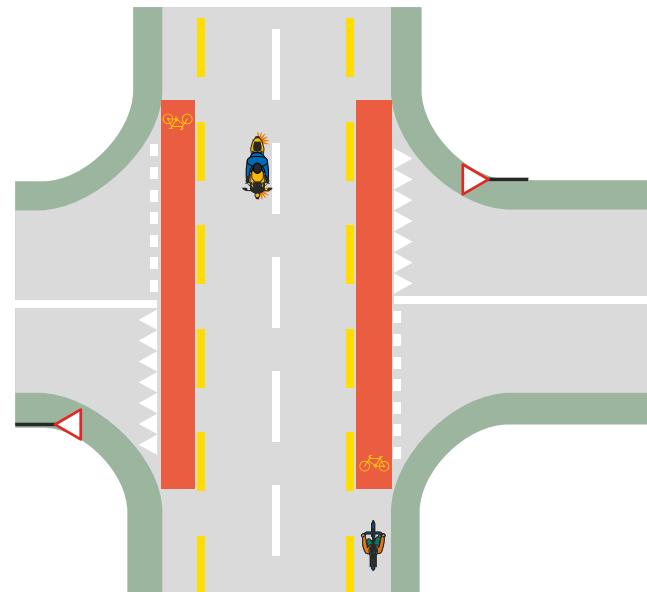
Einspuren auf Radstreifen

Wenn der Radstreifen durch eine unterbrochene Linie begrenzt ist, wird zum Rechtsabbiegen spätestens 15 m vor der Verzweigung ganz rechts zum Fahrbahnrand hin eingespurt. Vor dem Einspuren ist der Verkehr auf dem Radstreifen zu beachten.



Rote Einfärbung von Radstreifen

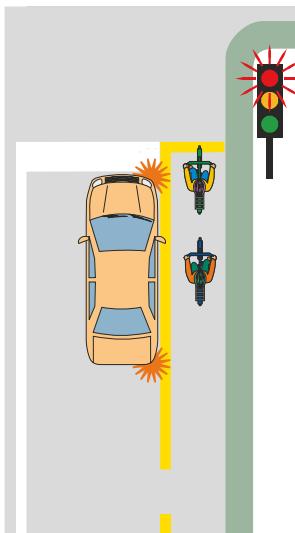
Die Markierung Rote Einfärbung von Radstreifen besteht aus einer abgegrenzten Kennzeichnung von bestimmten Radstreifenabschnitten mit roter Farbe. Eingefärbt wird jener Bereich, wo eine erhöhte Gefahr besteht, dass der motorisierte Verkehr beim Überfahren bzw. Queren des Radstreifens das Vortrittsrecht der Radfahrer missachtet.



Ununterbrochener Radstreifen

Bei ununterbrochenen Radstreifen wird bis zur gelben Linie eingespurt. Vor dem Abbiegen ist ein Kontrollblick nach rechts unerlässlich, weil die Fahrradfahrenden rechts vorbeifahren dürfen.

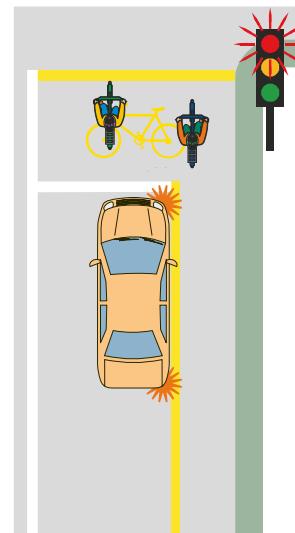
Häufig werden Lichtsignale mit einem Weitwinkelspiegel ergänzt. Dadurch werden Radfahrer, welche sich rechts neben dem Fahrzeug auf dem Radstreifen befinden, besser sichtbar.



Aufstellbereich für Radfahrer

Beim Aufstellbereich für Radfahrer ist bei Rot vor der weißen Haltelinie zu halten. Zum Rechtsabbiegen wird bis zur gelben Linie eingespurt.

Vor dem Abbiegen ist ein Kontrollblick nach rechts unerlässlich, weil Radfahrende, die rechts vorbeifahren, vortrittsberechtigt sind.



Notizen

5.9 Verhalten bei Lichtsignalanlagen

Die Lernenden:

- Wissen**
- erklären die Bedeutung der Lichtsignalphasen, unterschiedlichen Lichter und Zusatztafeln
 - erklären die durch Lichtsignale und Zusatztafeln bestimmten Vortrittsregeln
 - erklären das Verhalten bei ausser Betrieb gesetzten Lichtsignalen
 - beschreiben Massnahmen gegen Unfälle an Verzweigungen mit Lichtsignalen

- Können**
- befolgen die Bedeutung der Lichtsignale in Bezug auf Fahrtrichtung, Vortritt und Haltepflicht
 - verhalten sich bei Lichtsignalanlagen ausser Betrieb nach der Vortrittshierarchie

- Wollen**
- zeigen Bereitschaft, Verzweigungen mit Verkehrsregelung durch Lichtsignale partnerschaftlich und verantwortungsvoll zu befahren

Vorausgesetztes Wissen und Können

- Abgeschlossene Vorschulung
- Grundlagen der Blicktechnik und Orientierungstechnik
- Fahrbahnbenützung, Abbiegen
- Blickführung / Geschwindigkeitsgestaltung
- Benützung von Fahrstreifen, Einspurstrecken, Radstreifen
- Gesetzliche Grundlagen: VRV Art. 34 / SSV Art. 68, 69a und 70

Situation für Schulung / Übung

- Verzweigungen mit verschiedenen Arten von Lichtsignalen, mit und ohne Einspurpfeile

Methodische Hinweise

- Die Kenntnisse der verschiedenen Lichtsignalanlagen sind für dieses Thema grundlegend. Sie sollen vor der Fahrlektion thematisiert werden, da die Kenntnis der Unterschiede der Anlagen für das sichere Verhalten wichtig ist.

- Das Verhalten bei Lichtsignalanlagen kann nach oder zusammen mit dem Thema Benützung von Fahrstreifen, Einspurstrecken, Radstreifen bearbeitet werden. Es sollen verschiedene Situationen befahren werden, damit die Lernenden die Varianten richtig einschätzen und befahren.

Mögliche Fragen zu

Wissen / Können

- Welche Markierungen müssen wann beachtet werden?
- Lichtsignalanlagen geben klare Anweisungen. Was muss trotzdem beachtet werden?
- Wie kann ein bevorstehender Phasenwechsel erkannt werden und wie ist darauf zu reagieren?
- Wo ist bei einem Stau zu halten?

Risikoanalyse

- Welches Verhalten von Verkehrspartnern kann an Lichtsignalanlagen ein Risiko provozieren?
- Welche Risiken entstehen durch das Verhalten von Fußgängern oder Zweiradfahrern an Lichtsignalanlagen?
- Bei welchen Kombinationen von Lichtsignalen ist besondere Vorsicht geboten?

Selbsteinschätzung

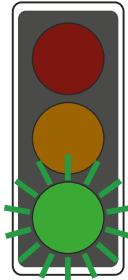
- Bei Lichtsignalanlagen ereignen sich häufig Unfälle. Wie kann dies durch das eigene Verhalten verhindert werden?
- Welches sind die grössten Stressfaktoren an Verzweigungen mit Lichtsignalanlagen, und wie können diese vermieden werden?

Vortrittshierarchie

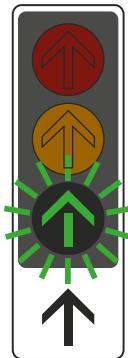
Zeichnungen und Weisungen gehen den Lichtsignalen, diesen den Vortrittsignalen und zugehörigen Markierungen und diese wiederum den vortrittsbezogenen Grundregeln vor.



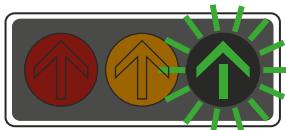
Lichtsignalanlagen



Bei «Flächengrün» (ohne Richtungspfeile) ist dem Gegenverkehr und den Fussgängern oder Benützern von fahrzeugähnlichen Geräten auf der Querstrasse der Vortritt zu lassen. Der Fahrzeugverkehr und die Fussgänger auf der Querstrasse haben Rot.

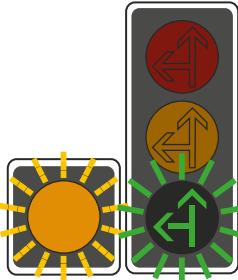


Grüne Pfeile gestatten, in die angezeigte Richtung zu fahren.
Schwarze Pfeile auf weisser Zusatztafel unter Lichtsignalen zeigen an, dass nur in die angezeigte Richtung gefahren werden darf.

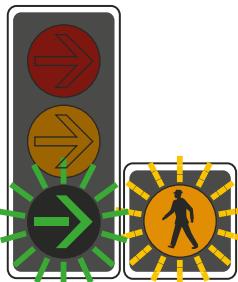


Horizontal angeordnete Lichtsignale findet man in der Regel über Einspurstrecken und über Strassen mit mehreren Fahrstreifen.

Gelbe Blinklichter

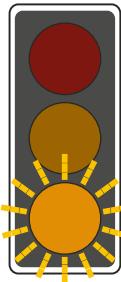


Blinkt neben einem Lichtsignal mit angezeigter Richtung gleichzeitig ein gelbes Licht, ist dem Gegenverkehr und den Fussgängern sowie Benützern von fahrzeugähnlichen Geräten auf der Querstrasse der Vortritt zu lassen.

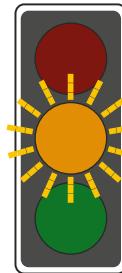


Blinkt neben einem Lichtsignal gleichzeitig ein gelbes Licht mit dem Fussgängersymbol, ist den Fussgängern auf der Querstrasse und den Benützern fahrzeugähnlicher Geräte den Vortritt zu lassen.

Gelbe Blinklichter



Oft werden Lichtsignale verwendet, welche anstelle eines grünen ein gelb blinkendes Licht aufweisen. Dieses blinkende Licht mahnt die Fahrzeugführenden zu besonderer Vorsicht. Es muss u.a. mit einmündenden Fahrzeugen gerechnet werden.



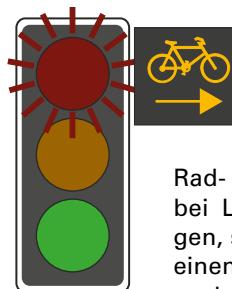
Bei ausgeschalteten Lichtsignalanlagen sind die Vortrittssignale und dazugehörige Markierungen oder die allgemeinen Vortrittsregeln zu beachten.

Lichter mit Fahrradsymbol



Lichter mit Fahrradsymbol richten sich an den Fahrzeuglenker von Fahrrädern und Motorfahrrädern. Diese Signale können unabhängig von den übrigen Lichtsignalanlagen gesteuert sein.

Lichtsignal mit Signaltafel für Radfahrer



Rad- und Motorfahrradfahrende dürfen bei Lichtsignalen bei Rot rechts abbiegen, sofern dies mit einer Signaltafel mit einem gelben Fahrrad und einem Pfeil nach rechts signalisiert ist. Die Kombination aus rotem Licht und der Signaltafel bedeutet für die zum Rechtsabbiegen Berechtigten kein Vortritt.

5.10 Kreisverkehrsplätze

Die Lernenden:

Wissen

- erklären die Vorschriften zu Vortritt und Zeichengabe zum Befahren von Kreisverkehrsplätzen
- erklären die Blickführung zum Befahren von Kreisverkehrsplätzen
- erklären die Spurwahl in Kreisverkehrsplätzen mit einem breiten Fahrstreifen
- erklären die Fahrstreifenwahl bei Kreisverkehrsplätzen mit mehreren Fahrstreifen und den Einfluss allfälliger Hinweissignale

Können

- beobachten den Verkehrsfluss bei Kreisverkehrsplätzen frühzeitig und passen Geschwindigkeit, Fahrstreifen- und Spurwahl an
- benützen Lücken unter Einhaltung der Mehrfachbeobachtung und des Mindestabstandes
- fahren durch rechtzeitige Zeichengebung und angepasste Spurwahl deutlich und wo möglich flüssig
- verhalten sich insbesondere gegenüber Radfahrern und Fussgängern rücksichtsvoll

Wollen

- zeigen Verantwortung, mit systematischer Blickführung und angepasster Geschwindigkeit Sicherheit und Verkehrsfluss zu gewährleisten

Vorausgesetztes Wissen und Können

- Abgeschlossene Vorschulung
- Grundlagen Blickführung, Orientierungstechnik, Einfügen in den Verkehr, Anhalten
- Fahrbahnbenutzung, Abbiegen
- Geschwindigkeitsgestaltung
- Gesetzliche Grundlagen: VRV Art. 41b / SSV Art. 24

Situation für Schulung / Übung

- Verschiedene einfache, später auch Kreisverkehrsplätze mit mehreren Fahrstreifen mit mässigem Verkehr

Methodische Hinweise

- Die Kreisverkehrsplätze sind je nach Schulungsort früher oder später in der Ausbildung zu thematisieren.
- Bereits zu Beginn der Ausbildung sind die Lernenden darauf hinzuführen, dass sie ihre Geschwindigkeitsgestaltung einerseits gemäss Vorschriften andererseits im Sinne eines flüssigen Verkehrs entwickeln. Sie sollen dabei andere Verkehrsteilnehmende, besonders Zweiradfahrer, beachten.
- Die frühzeitige Beobachtung ist eine wichtige Voraussetzung für eine angepasste Geschwindigkeit und regelmässigen Verkehrsfluss.

Mögliche Fragen zu

Wissen / Können

- Welche Möglichkeiten bestehen, um in einem Kreisverkehrsplatz den Verkehrspartnern die eigene Absicht frühzeitig mitzuteilen?
- Mit welchen Massnahmen kann der Zweiradverkehr geschützt werden?

Risikoanalyse

- Welche Risiken bestehen bei der Einfahrt in und bei der Ausfahrt aus einem Kreisverkehrsplatz?
- Wie können Konflikte mit Fahrradfahrenden oder Benutzern von fahrzeugähnlichen Geräten vermieden werden?

Selbsteinschätzung

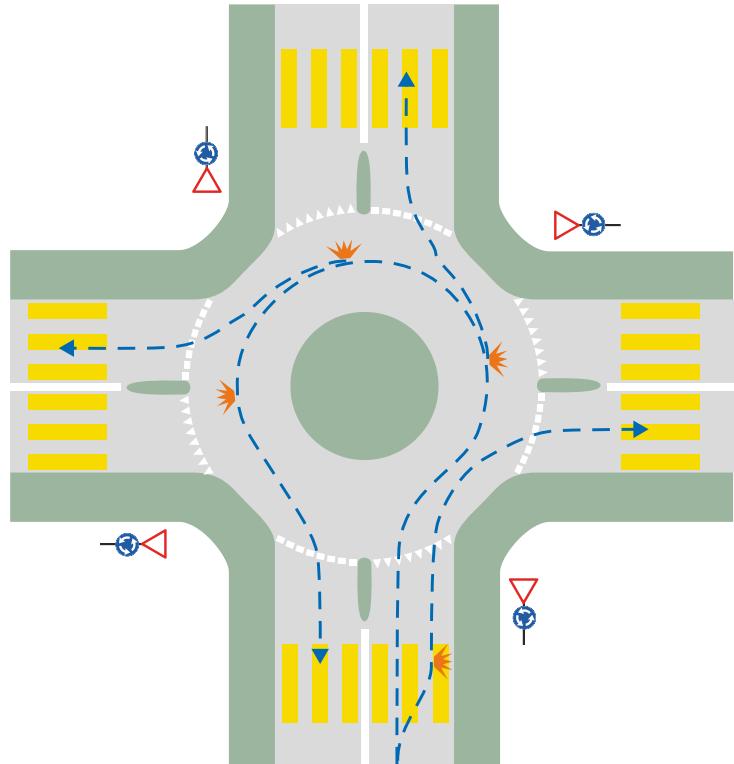
- Wenn beim Befahren eines Kreisverkehrsplatzes Stress empfunden wird, was könnten die Ursachen dafür sein?
- Wie können beim Befahren von Kreisverkehrsplätzen unsichere Verkehrspartner erkannt und unterstützt werden?

Grundsätzliches

Vor der Einfahrt in einen Kreisverkehrsplatz muss der Fahrzeuglenker die Geschwindigkeit mässigen und den im Kreisverkehrsplatz von links herannahenden Fahrzeugen den Vortritt lassen.

Einfahrt

- Bei der Annäherung an den Kreisverkehrsplatz frühzeitig analysieren, Geschwindigkeit anpassen und feststellen, ob sich von links ein Fahrzeug nähert. Den von links herannahenden Fahrzeugen (innerhalb und ausserhalb des Kreisverkehrsplatzes) ist der Vortritt zu gewähren
- Geeignete Lücken rechtzeitig erkennen
- Wenn möglich mit angepasster Geschwindigkeit einfahren
- Beim Rechtsabbiegen schon vor der Einfahrt in den Kreisverkehrsplatz beobachten, blinken und einspuren
- Bei Stau soll das Reissverschlussverkehr praktiziert werden, damit der Verkehrsfluss begünstigt wird

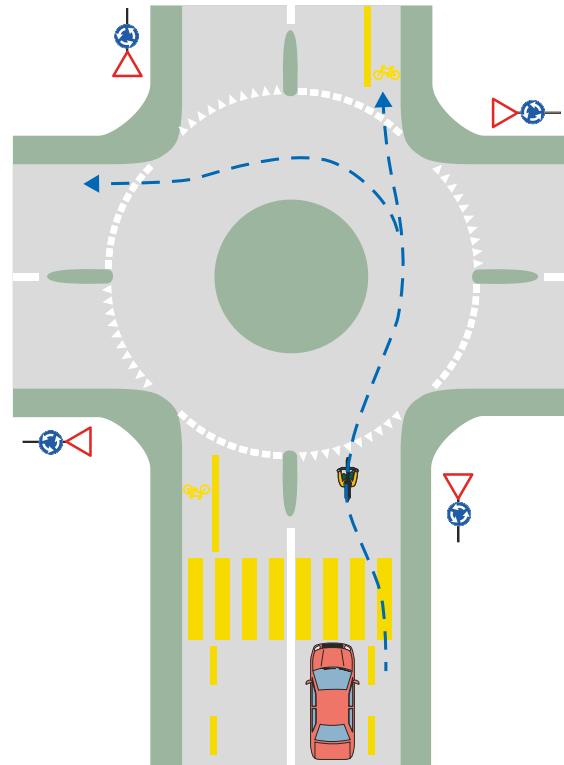


Ausfahrt

- Seitenblick vor dem Verlassen des Kreisverkehrsplatzes
- Die Ausfahrt ist durch Rechtsblinken anzugeben
- Wenn möglich einspuren (z.B. in grösseren Kreisverkehrsplätzen)

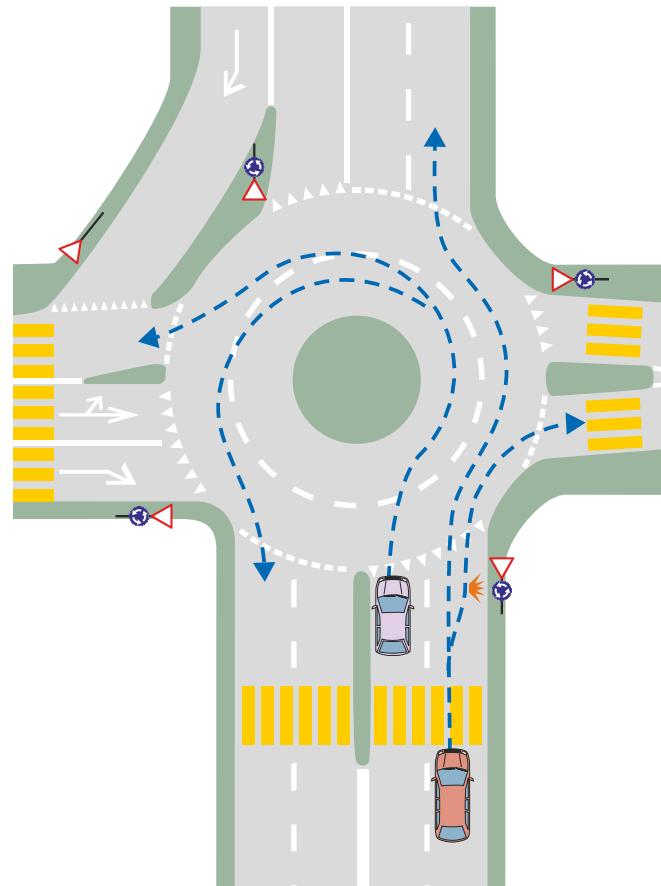
Fahrstreifenbenützung vor, im oder nach dem Kreisverkehrsplatz

Auf Kreisverkehrsplätzen können Radfahrer vom Gebot des Rechtsfahrens abweichen. Vor allem beim Geradeausfahren und Linksabbiegen wird Radfahrern empfohlen, in der Mitte des Fahrstreifens zu fahren. In diesem Fall bleiben Motorfahrzeuge für die Durchfahrt des Kreisverkehrsplatzes hinter den Radfahrern.



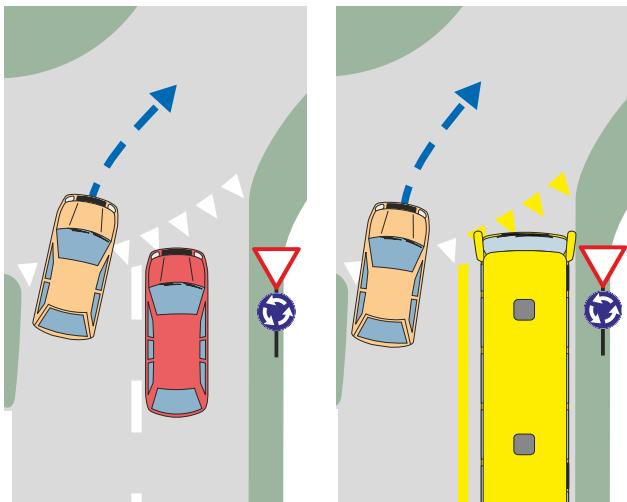
Kreisverkehrsplätze mit mehreren Fahrstreifen

- Bei Kreisverkehrsplätzen mit zwei Fahrstreifen ist gemäss den Vorgaben von allfälligen Vorwegweisen einzuordnen, andernfalls wird empfohlen, den rechten Fahrstreifen zum Rechtsabbiegen und Geraudeausfahren bzw. den linken zum Linksabbiegen und Wenden zu verwenden
- Hat die Ausfahrt gleich viele Fahrstreifen wie die Einfahrt, ist damit zu rechnen, dass auch Fahrzeuge, die sich im linken Fahrstreifen befinden, geradeaus fahren
- Wer in Kreisverkehrsplätzen mit zwei Fahrstreifen vom inneren in den äusseren Fahrstreifen wechselt, muss dies nach dem Beobachten anzeigen und ist nicht vortrittsberechtigt
- Besonders wichtig ist, dass parallel Fahrende beobachtet werden

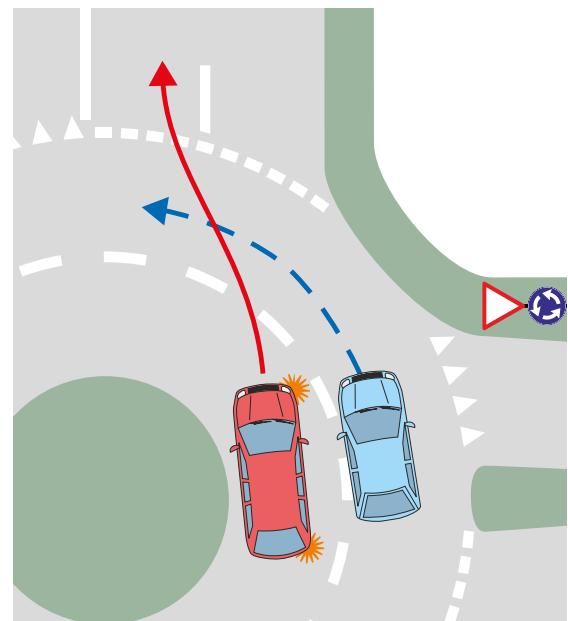


Gefahren bei Kreisverkehrsplätzen

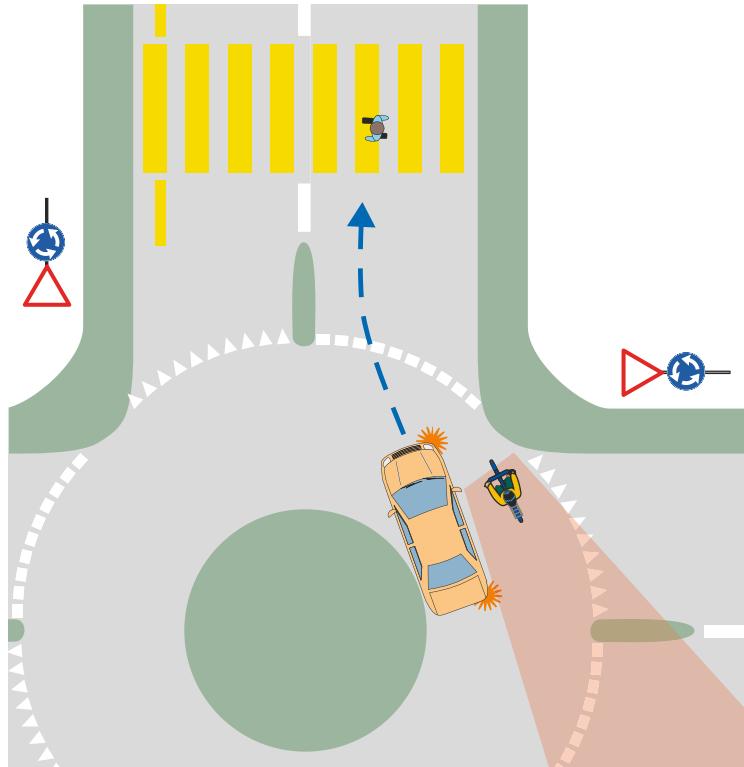
Wenn zwei parallele Fahrstreifen auf den gleichen Fahrstreifen eines Kreisverkehrsplatzes einmünden, ist gemäss Bundesgerichtsentscheid (BGE 127 IV 220) der Benutzer des linken Fahrstreifens vortrittsberechtigt, unter Vorbehalt des Vertrauensgrundsatzes. Trotzdem ist der Verkehr auf dem rechten Fahrstreifen zu beobachten.



In Kreisverkehrsplätzen mit zwei oder mehr Fahrstreifen ist vortrittsbelastet, wer den Fahrstreifen wechselt oder überquert.



Bei der Ausfahrt ist auf Zweiradfahrer zu achten, welche das Fahrzeug auf der rechten Seite überholen könnten, sowie auf Fußgänger nach dem Kreisverkehrsplatz.



Notizen



6

Hauptschulung

Zu erreichende Kompetenz:

Lernende führen das Fahrzeug mit angepasster Geschwindigkeit und situationsgerechter Blickführung unter Einhaltung der Verkehrsvorschriften auch in anspruchsvollen Verkehrssituationen partnerschaftlich, rücksichtsvoll und umweltbewusst.

6.1 Kreuzen

Die Lernenden:

- Wissen**
- beschreiben die Vorschriften, Gefahren und Vorsichtsmassnahmen beim Kreuzen auf schmalen Straßen und bei Engstellen
 - beschreiben die Vorschriften, Gefahren und Vorsichtsmassnahmen beim Kreuzen mit unterschiedlichen Fahrzeugkategorien
 - beschreiben die Bedeutung der Voraussicht und Vorausplanung für das Kreuzen
- Können**
- führen das Fahrzeug auf schmalen Straßen und bei Engstellen vorausschauend
 - verhalten sich frühzeitig defensiv, wenn das Kreuzen durch Fahrzeuge und aufgrund der Fahrbahnbreite schwierig ist
 - vermeiden unnötiges Rückwärtsfahren
- Wollen**
- zeigen Verantwortung im Umgang mit Verkehrspartnern in Engstellen

Vorausgesetztes Wissen und Können

- Abgeschlossene Vor- und Grundschulung
- Gesetzliche Grundlagen: VRV Art. 9

Situation für Schulung / Übung

- Schmale Straßen mit dichtem Verkehr (z.B. Quartierstrassen)

Methodische Hinweise

- Grundsätzlich sind die Lernenden dahin zu sensibilisieren, dass sie die Verkehrs vorschriften beim Kreuzen einhalten.
- Bei unsicheren Lernenden ist auf die Beobachtungspunkte hinzuweisen. Fahrlehrer sollten diese kommentieren. Dies hat rechtzeitig vor dem Kreuzen oder vor Hindernissen, Engstellen usw. zu geschehen, damit sich die Lernenden darauf vorbereiten können.
- Mit zunehmender Sicherheit sollen die Lernenden durch kommentiertes Fahren zeigen, wie sie beobachten und welche Überlegungen sie anstellen.

Mögliche Fragen zu

Wissen / Können

- Welche Verkehrsregeln bestehen bezüglich Kreuzen auf schmalen Straßen?
- Wie lässt sich eine Straße beschreiben, welche ein Halten auf halbe Sichtweite erfordert?

Risikoanalyse

- Welches sind Gefahren, die beim Kreuzen (situativ) vorkommen können?
- Welches sind Kreuzungsstellen, die eine erhöhte Gefahr beinhalten?

Selbsteinschätzung

- Wie können vor dem Kreuzen Reserven gebildet werden?

Unter Kreuzen wird das Begegnen von zwei in entgegengesetzter Richtung fahrenden Fahrzeugen verstanden.

Gesetzliche Grundlage

Ist auf schmaler Straße das Kreuzen nicht möglich, haben Anhängerzüge den Vortritt vor anderen Fahrzeugen und schwere Motorfahrzeuge vor leichten. Unter gleichartigen Fahrzeugen muss jenes zurückfahren, das sich näher bei einer Ausweichstelle befindet.

Besondere Situationen

In folgenden Situationen ist das Kreuzen erschwert oder unmöglich und erfordert Voraussicht, Spur- und/oder Geschwindigkeitsgestaltung:

- Bei Hindernissen
- Auf schmalen Straßen (Bau und Anlage der Straße)
- Bei schlechten Sicht- und Straßenverhältnissen

Die Geschwindigkeit muss angepasst werden an:

- Straßenbreite und Sichtverhältnisse (ist kreuzen möglich oder nicht)
- Seitlicher Abstand
- Art des Hindernisses (statisch, dynamisch)
- Art des Fahrzeuges (Motorwagen, Motorrad usw.)

Da Motorradfahrer nur schwierig rückwärtsfahren können, ist die Vorausplanung besonders wichtig.

6.2 Vortritt

Die Lernenden:

- Wissen**
- erklären die Rechte und Pflichten bei Vortrittsrecht und Vortrittsbelastung
 - erklären die Vortrittshierarchie
 - erklären die Grundregeln des Vortritts
 - erklären vorschriftsgemässes Verhalten bei signalisiertem Vortritt
- Können**
- befahren Vortrittssituationen pflichtbewusst und rücksichtsvoll
 - verständigen sich wo nötig zum Vortritt
 - verzichten wenn die Situation es erfordert auf ihr Vortrittsrecht
- Wollen**
- zeigen Verantwortung und Rücksichtnahme beim Befahren von Vortrittssituationen

Vorausgesetztes Wissen und Können

- Abgeschlossene Vor- und Grundschulung
- Gesetzliche Grundlagen: SVG Art. 26, 43 / VRV Art. 14, 15, 40

Situation für Schulung / Übung

- Innerorts, Nebenstrassen mit dichtem Verkehr und vielen Verzweigungen, Quartierstrassen

Methodische Hinweise

- Dieses Thema soll in verschiedenen Situationen geübt werden. Dabei sollen Lernende die Situationen mit den entsprechenden Vortrittsregelungen beschreiben und sich korrekt verhalten.
- Kritische Situationen sollen im Rahmen einer Zwischen- oder Schlussbesprechung richtiggestellt werden.

Mögliche Fragen zu

Wissen / Können

- Welches sind die Vorteile der Mehrfachbeobachtung?
- Wie kann ich erkennen, dass ein Verkehrspartner das Vortrittsrecht nicht beachten wird?

Risikoanalyse

- Viele Unfälle werden an bzw. auf Verzweigungen verursacht. Worin liegen die Ursachen dafür?
- Welche besonderen Risiken an Verzweigungen gehen von Fußgängern und Fahrradfahrern aus?
Selbsteinschätzung
- Welche Vortrittsregelungen bereiten Schwierigkeiten und warum?
- An Verzweigungen werden viele Unfälle aufgrund von falschen Einschätzungen der Distanzen, Wahrnehmungsdefiziten oder dem Übersehen von Verkehrspartnern verursacht. Wie ist dagegen vorzugehen?

Vertrauensgrundsatz

Der Vortrittsberechtigte kann sich auf sein Vortrittsrecht verlassen, sofern nicht Anzeichen dafür bestehen, dass sich ein anderer Verkehrsteilnehmer nicht richtig verhalten wird. Wer zur Gewährung des Vortritts verpflichtet ist, darf den Vortrittsberechtigten in seiner Fahrt nicht behindern.

Motorradfahrer werden oft wegen ihrer schmalen Silhouette übersehen. Distanz und Geschwindigkeit werden falsch eingeschätzt. Sichtbarkeit durch auffällige Bekleidung, gefahrene Spur, genügend Abstand, zum Beispiel hinter Sichthindernissen, können gefährliche Situationen entschärfen.

Befahren einer Verzweigung mit signalisiertem Vortritt

Im Interesse des Verkehrsflusses hat der Vortrittsberechtigte grundsätzlich den Vortritt auszuüben. Der Vortrittsberechtigte verzichtet jedoch in gewissen Situationen freiwillig auf sein Vortrittsrecht und ermöglicht dem Vortrittsbelasteten durch Handzeichen die Einfahrt in die vortrittsberechtigte Straße.

Vorgehen:

- Frühes Beobachten nach vorn und hinten
- Distanzen schätzen und Anpassen der Geschwindigkeit an die Verhältnisse
- Beobachten der Verzweigung
- Wenn nötig Bremsbereitschaft erstellen
- Orientierungstechnik an Verzweigungen mehrfach ausführen
- Verzweigung zügig befahren

Vorgehen bei Verzweigungen

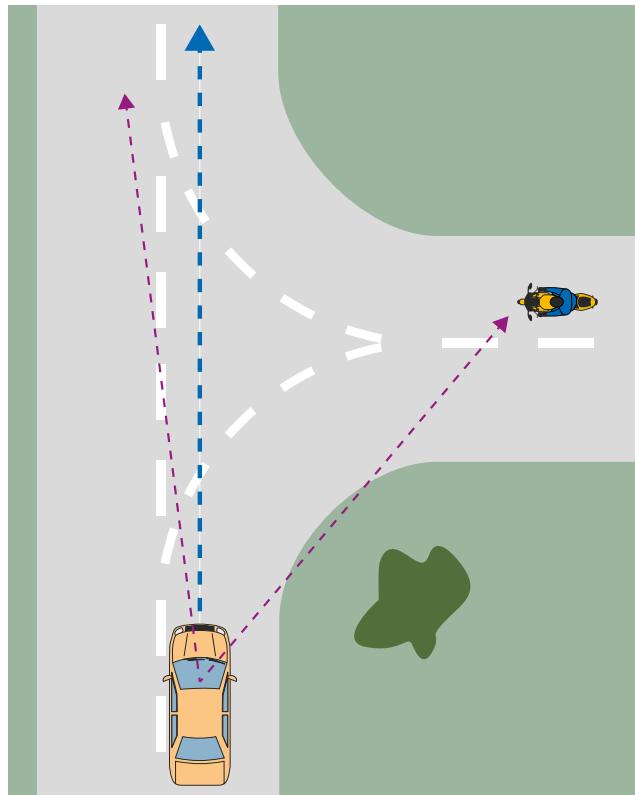
Das Vorgehen bei Verzweigungen richtet sich nach den entsprechenden Kapiteln der Grundschulung.

Auf Strassen mit Rechtsvortritt

Die Geschwindigkeit ist den Verhältnissen so anzupassen, dass der Vortritt gegenüber von rechts Kommenden gewährt und gegenüber von links Kommenden zügig ausgeübt werden kann.

In den nicht geregelten Fällen ist die Verständigung für die Weiterfahrt erforderlich.

Bei unübersichtlichen Verzweigungen ist die Fahrspur so zu wählen, dass die vortrieberechtigten Fahrzeuge nicht behindert werden.

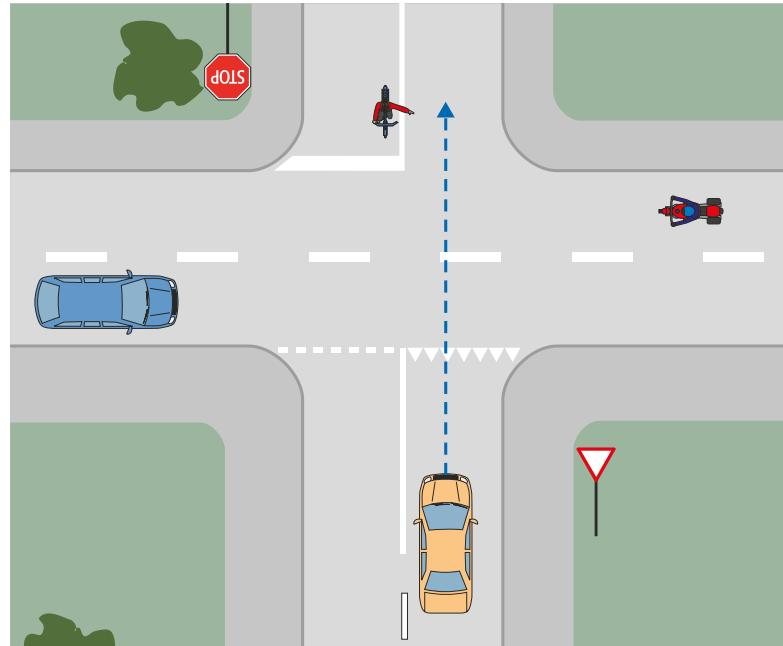


Kein Vortritt

Bei einer mit Kein Vortritt signalisierten Verzweigung muss nicht zwingend angehalten werden. Je nach Sichtverhältnissen, jedoch vor der Verzweigung, muss die Geschwindigkeit reduziert und psychische Bremsbereitschaft erstellt werden.

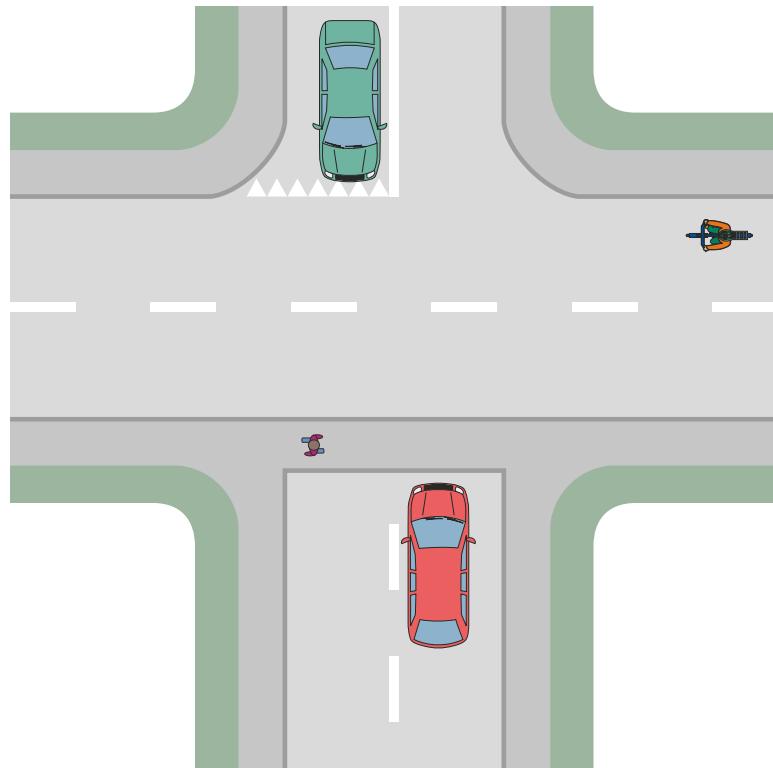
Stop

Bei einer mit Stop signalisierten Verzweigung muss zwingend bis zum vollständigen Stillstand angehalten werden. Die Beobachtung ist gleich wie bei einer mit Kein Vortritt signalisierten Verzweigung.



Trottoirüberfahrten

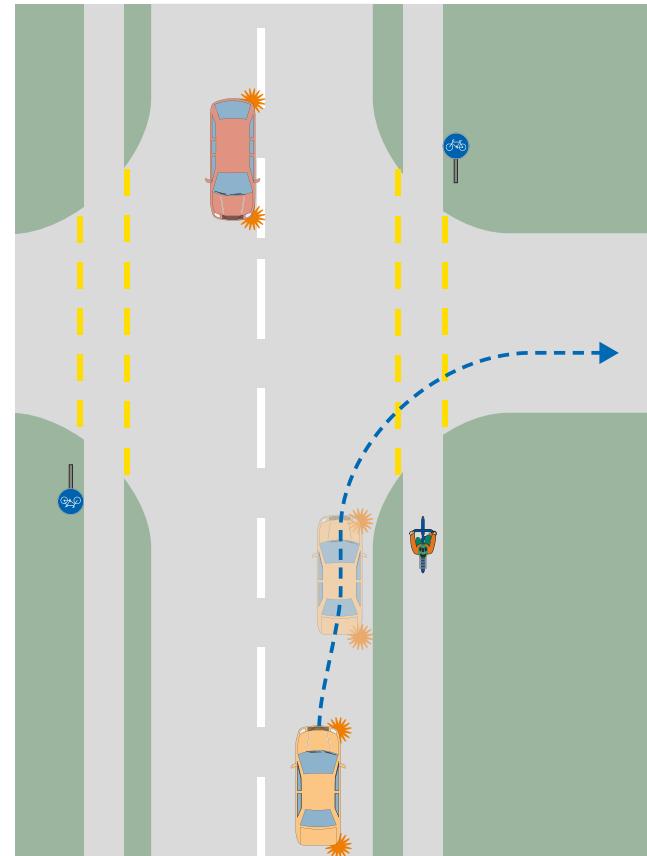
Wer über ein Trottoir auf eine Haupt- oder Nebenstrasse fährt, muss den Benützern dieser Strassen den Vortritt gewähren.



Radwege

Verläuft ein Radweg in einem Abstand von nicht mehr als zwei Meter entlang der Fahrbahn, gelten bei Verzweigungen für die Fahrradfahrenden die gleichen Vorfahrtsregeln wie für die Fahrzeugführer der anliegenden Fahrbahn.

Die Motorfahrzeugführer der anliegenden Fahrbahn haben beim Abbiegen den Fahrradfahrenden den Vorfahrt zu gewähren.



6.3 Verkehrspartner, Partnerkunde

Die Lernenden:

- Wissen**
- beschreiben typische Verhaltensweisen von Strassenbenützern
 - stellen sich nach den Merkmalen des 3-A-Trainings auf mögliches Verhalten von Verkehrspartnern in Verkehrssituationen ein
 - beschreiben alters-, fahrzeug- und situationsgerechte Vorsichtsmassnahmen
- Können**
- passen Geschwindigkeit und Fahrspur bewusst gegenüber Verkehrspartnern an
 - verhalten sich gegenüber Verkehrspartnern rücksichtsvoll und partnerschaftlich
 - kompensieren riskantes Verhalten von Verkehrspartnern durch Vorsichtsmassnahmen
- Wollen**
- zeigen Bewusstsein für alters- und situationsspezifisches Verhalten
 - zeigen Verantwortung gegenüber schwächeren Verkehrspartnern und wenn Anzeichen dafür bestehen, dass sich ein Strassenbenützer nicht richtig verhalten wird

Vorausgesetztes Wissen und Können

- Abgeschlossene Vor- und Grundschulung
- Gesetzliche Grundlagen: SVG 26, 33, 47 / VRV Art. 4, 6, 12, 40, 42, 43, 46-49 / SSV 11, 22a, 22b, 22c, 33, 74

Situation für Schulung / Übung

- Innerorts, Strassen mit dichtem Verkehr und verschiedenen Verkehrspartnern (z.B. Begegnungszone, Zone-30 usw.)

Methodische Hinweise

- Dieses Kapitel basiert auf dem Verkehrskunde-Unterricht. Die Thematik ist nicht isoliert zu betrachten und kann in die gesamte Fahrausbildung integriert werden. In diesem Kapitel soll sie explizit noch einmal in die Praxis umgesetzt werden.
- Insbesondere sind die Lernenden dahingehend zu sensibilisieren, dass sie in verschiedenen Situationen mögliche Konfliktpunkte erkennen oder abschätzen können und so eine vorausschauende und umsichtige Fahrweise entwickeln. Oft müssen Motorfahrzeugführer auch mit Fehlverhalten, unvorsichtigen oder unvorschriftsmässigen Verhaltensweisen der Verkehrspartner rechnen. Daher sollen die Lernenden ein rücksichtsvolles Verhalten entwickeln.
- Bei unsicheren Lernenden ist auf die Konfliktpunkte hinzuweisen. Fahrlehrer sollten diese kommentieren. Dies hat frühzeitig zu geschehen, damit sich die Neulenkenden darauf vorbereiten können.
- Mit zunehmender Sicherheit sollen die Lernenden durch kommentiertes Fahren zeigen, wie sie beobachten und welche Überlegungen sie anstellen.

Mögliche Fragen zu

Wissen / Können

- Auf welche Problematik will das 3-A-Training aufmerksam machen?
- Weshalb werden die meisten Unfälle zwischen 17 und 19 Uhr verursacht?

Risikoanalyse

- Welches sind die grössten Risiken in Bezug auf Fussgänger, Radfahrer, Motorradfahrer, Kinder und ältere Menschen?
- Welche Risiken gehen von schweren Fahrzeugen aus? Weshalb?

Selbsteinschätzung

- Welches sind die schwierigsten Verkehrspartner und weshalb?
- Welches sind die wichtigsten Taktiken im Umgang mit schwächeren oder schwierigen Verkehrspartnern?

Die Partnerkunde gemäss Verkehrskunde-Unterricht hilft den Lernenden, Verkehrspartner zu analysieren.

Im Folgenden werden einige Beispiele möglicher Risiken / Gefahren und Verhaltensweisen gegenüber Verkehrspartnern aufgeführt. Die Beispiele sind nicht abschliessend und im Fahrunterricht situativ zu ergänzen und zu schulen.

Grundsätzlich gilt: Möglichst früh die Absicht des anderen zu erkennen, Vertrauen gegenüber dem anderen Verkehrspartner zu haben, aber dennoch wachsam und kritisch sein.

Mit Blickkontakt, das heisst, dem Verkehrspartner in die Augen sehen, können viele Situationen klarer und mit entsprechenden Hinweisen (z.B. Handzeichen) kann dem Anderen weitergeholfen werden oder man bedankt sich für das Entgegenkommen.

Verhalten gegenüber Fussgängern und Personen mit fahrzeugähnlichen Geräten

Mögliche Risiken / Gefahren	Mögliche Massnahmen
Kinder können weder Geschwindigkeit noch Distanz der Fahrzeuge richtig einschätzen. Auch der Bremsweg ist für sie ein Fremdwort. Deshalb werden Kinder von den Verkehrsinstruktoren angewiesen, die Strasse erst zu überqueren, wenn die herannahenden Fahrzeuge ganz angehalten haben bzw. die Räder des Fahrzeuges stillstehen.	Fahrer sollen den Kindern keine Handzeichen geben, weil die Gefahr besteht, dass sie nicht mehr auf den restlichen Verkehr achten. Es wird empfohlen, ganz anzuhalten, um Kindern das Überqueren der Strasse zu ermöglichen.
Kinder sehen, hören, denken, fühlen und reagieren anders als Erwachsene und haben die Übersicht über komplexe Situationen, wie sie sich im Strassenverkehr präsentieren, noch nicht. Jugendliche sind in Gedanken abwesend, suchen den Wettbewerb, wollen imponieren und ihre Stärken ausprobieren. Betagte sind oft unentschlossen, brauchen mehr Zeit, können nicht mehr so rasch kombinieren und reagieren wie in jüngerem Alter.	Durch wiederholtes Hinschauen lässt sich laufend abklären, ob die jeweiligen Verkehrspartner ihre Aufmerksamkeit der Strasse und dem Verkehr zuwenden.

Mögliche Risiken / Gefahren	Mögliche Massnahmen
Fussgänger befinden sich in der Nähe von Fussgängerstreifen.	Es ist Bremsbereitschaft zu erstellen und Blickkontakt zu schaffen.
Fussgänger beabsichtigen, die Strasse auf einem Fussgängerstreifen zu überqueren.	Vor dem Fussgängerstreifen ist anzuhalten, um den Fussgängern das Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen. Dies gilt auch bei Fussgängern, die von links kommen. Bei Fussgängerstreifen ohne Verkehrsregelung, die durch eine Verkehrsinsel unterteilt sind, gilt jeder Teil des Überganges als selbständiger Streifen.
Im Kolonnenverkehr beabsichtigen Fussgänger die Strasse zu überqueren.	Den Fussgängern ist das Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen, auch wenn kein Fussgängerstreifen vorhanden ist.
Bei mit Lichtsignalanlagen geregelten Verzweigungen wird abgebogen.	Der Vortritt der Fussgänger ist bei entsprechender Regelung zu beachten.

Verhalten gegenüber Lenkenden von Fahrrädern, Motorfahrrädern usw.

Mögliche Risiken / Gefahren	Mögliche Massnahmen
Fahrradfahrende können in Kreisverkehrsplätzen, beim Linksabbiegen usw. vom Rechtsfahrgebot abweichen.	Fahrradfahrende kurz vor der Einfahrt in den Kreisverkehrsplatz bzw. vor der Verzweigung nicht überholen.

Mögliche Risiken / Gefahren	Mögliche Massnahmen
In Langsamfahrzonen dürfen Rad- und Motorfahrrad-fahrende rechts vorbeifahren. Es besteht die Gefahr, dass diese auch links überholen.	Rückwärtigen und seitlichen Verkehrsraum beobachten, im Speziellen vor jedem Versetzen der Fahrspur.
Bei Einfahrten auf Strassen mit Radstreifen besteht die Gefahr, dass Fahrradfahrer ohne Rücksicht auf den übrigen Verkehr auf die Fahrbahn einfahren.	Wenn Anzeichen bestehen, dass sich diese nicht richtig verhalten werden, auf das Vortrittsrecht verzichten. Fahrradfahrer beobachten und Absichten abschätzen. Allenfalls Gegenverkehr beobachten und Geschwindigkeit anpassen.

Verhalten gegenüber Lenkenden von Motorrädern

Mögliche Risiken / Gefahren	Mögliche Massnahmen
In Situationen mit langsamem Verkehr (Kolonnenverkehr, Staus, Zonen usw.) ist damit zu rechnen, dass sie ihre Position nicht beibehalten und rechts vorbeifahren oder links überholen.	Rückwärtigen und seitlichen Verkehrsraum beobachten.
Es besteht die Gefahr, dass Beschleunigung und Geschwindigkeit unterschätzt werden und Motorradfahrende dadurch gefährdet werden. Es besteht die Gefahr, dass sie übersehen werden, wenn sie z.B. beim Linksabbiegen durch die A-Säule verdeckt werden.	Vor allem beim Einfügen in den Verkehr genügend Abstand einplanen. Mehr Fachbeobachtung anwenden und Kontrollblick vor dem Abbiegen.

Mögliche Risiken / Gefahren	Mögliche Massnahmen
Ausserorts wird die Geschwindigkeit der Motorradfahrenden oft unterschätzt, vor allem auf kurvenreichen Strecken.	Auf der rechten Fahrbahnhälfte fahren und Kurven nicht schneiden.

Verhalten gegenüber schweren Motorwagen

Mögliche Risiken / Gefahren	Mögliche Massnahmen
Schwere Motorwagen benützen aufgrund ihrer Grösse teilweise die Gegenfahrbahn. Sie sind unter Umständen gezwungen, beim Abbiegen auf die Gegenfahrbahn auszuholen.	Ist das Überholen nicht sofort möglich, ausreichenden Sicherheitsabstand einhalten
Schwere Motorwagen verdecken den nachfolgenden Fahrzeugen durch ihre Grösse die Sicht, z.B. bei haltenden Fahrzeugen zum Güterumschlag, beim Ein- und Aussteigenlassen von Personen usw.	Beim Fahren wie auch beim Anhalten deutlich mehr Abstand halten.

Verhalten gegenüber Tieren

Mögliche Risiken / Gefahren	Mögliche Massnahmen
Tiere werden durch das Motorengeräusch beim Hinterherfahren unruhig.	Ist das Überholen nicht sofort möglich, ausreichenden Sicherheitsabstand einhalten.
Pferde sind Fluchttiere, durch plötzliche Geräusche wie das Aufheulen des Motors oder Hupen könnten die Tiere erschrecken.	Mit reduzierter Geschwindigkeit und möglichst grossem Abstand überholen; rasches Beschleunigen in hohen Drehzahlen oder Hupen sind zu unterlassen.

6.4 Fahrstreifenwechsel

Die Lernenden:

- Wissen**
- erklären die Vorschriften, Risiken und Vorsichtsmassnahmen bei Fahrstreifenwechseln
 - erklären die Vorschriften, Risiken und Vorsichtsmassnahmen bei Veränderung der Fahrbahnbreite und Verminderungen und Vermehrungen von Fahrstreifen
- Können**
- vermeiden unnötige Fahrstreifenwechsel
 - planen anhand von Signalen und Markierungen die Fahrstreifenwahl frühzeitig
 - beobachten den Verkehrsraum nach vorne, zur Seite und nach hinten aufmerksam
 - halten die Vorschriften zu Abständen und Richtungsanzeigen ein
 - beobachten mehrfach, um Verkehrspartner zu schützen
 - führen Fahrstreifenwechsel rücksichtsvoll und sicher aus
- Wollen**
- zeigen Verantwortung, mit systematischer Blickführung und angepasster Geschwindigkeit Sicherheit und Verkehrsfluss zu gewährleisten, wenn Fahrstreifenwechsel nötig sind

Vorausgesetztes Wissen und Können

- Abgeschlossene Vor- und Grundschulung
- Gesetzliche Grundlagen: VRV Art. 8, 13

Situation für Schulung / Übung

- Straßen mit zwei oder mehr Fahrstreifen, innerorts und ausserorts (ohne Markierung)
- Straßen mit Fahrstreifenunterteilung (mit Markierung)

Methodische Hinweise

- Die Geschwindigkeitsgestaltung, die Lückengröße und der Tote Winkel sind besonders zu beachten
- Dieses Vorgehen soll zuerst auf Straßen mit lockerem Verkehr geübt werden. Mit steigender Fertigkeit soll auch die Schwierigkeit der Strecke erhöht werden, damit Entscheidungskraft und Ausführungsgeschick weiter gefördert werden können
- Fahrstreifenwechsel finden auch in Kreisverkehrsplätzen mit mehreren Fahrstreifen statt, wenn zum Linksabbiegen links eingespurt und bei der Ausfahrt von innen nach außen gewechselt wird. Auch diese Situationen sollen geübt werden.

Mögliche Fragen zu

Wissen / Können

- Welchen Vorteil hat das versetzte Fahren auf Straßen mit mehreren Fahrstreifen?
- Welche Vorschriften bestehen bezüglich Fahrstreifenwechsel?

Risikoanalyse

- Welches ist das grösste Risiko beim Fahrstreifenwechsel?
- Weshalb ist ein Fahrstreifenwechsel nach rechts besonders risikobehaftet?
- Weshalb ist die Reihenfolge Beobachten, dann Blinken und Fahrstreifenwechsel besonders wichtig?

Selbsteinschätzung

- Wie ist die Geschwindigkeit bei einem Fahrstreifenwechsel zu gestalten?
- Wie kann ein Verkehrspartner unterstützt werden, wenn er einen Fahrstreifenwechsel vornehmen muss?

Fahrstreifenwechsel können nötig sein:

- Zum Überholen
- Zum Aufteilen des Verkehrs auf Straßen, wo mehrere Spuren zum gleichen Ziel führen
- Auf Autobahnen
- Bei Fahrstreifenverminderung
- Vor dem Umfahren von Hindernissen (z.B. Baustellen)
- Bei Lichtsignal-Systemen für die zeitweilige Sperrung von Fahrstreifen
- Bei Kreisverkehrsplätzen mit mehreren Fahrstreifen

Ablauf beim Fahrstreifenwechsel

Absicht	<ul style="list-style-type: none"> ■ Fahrstreifen sicher wechseln 	
Analyse	<ul style="list-style-type: none"> ■ Signalisation, Markierungen, nachfolgenden und seitlichen Verkehr sowie Straßenverlauf beachten ■ Verkehrssituation beobachten (Verzweigungen, Fahrzeuge, Fußgängerstreifen, Hindernisse, Baustellen usw.) ■ Absicht des vorausfahrenden Fahrzeugs abschätzen (z.B. Richtungs- oder Fahrstreifenwechsel) 	
Plan	<ul style="list-style-type: none"> ■ Den Fahrstreifen in einer geeigneten Lücke und mit ausreichendem Abstand zu anderen Fahrzeugen wechseln ■ Bei dichtem Verkehr Lücke für Fahrstreifenwechsel erbitten 	
Handlung	<p>Beobachtung</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Blick über die Rückspiegel und mittels Seitenblick zum rückwärtigen und seitlichen Verkehr ■ Einbezug der Fahrassistenzsysteme ■ Suchen und Finden einer geeigneten Lücke <p>Kommunikation</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Bei Erkennen der Lücke den Richtungsblinker stellen und wenn nötig Geschwindigkeit an allfälligen Verkehr der Parallelspur anpassen ■ Bei dichtem Verkehr Richtungsblinker stellen und Geschwindigkeit an den Verkehr der Parallelspur anpassen. Zum gewünschten Fahrstreifen hinziehen und Spur- und Spurverhalten der nachfolgenden Fahrzeuge und Reaktion der anderen Fahrzeuglenker beurteilen <p>Umsetzung</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Nach Erkennen der Lücke mit Kontrollblick den Fahrstreifen wechseln ■ Bei dichtem Verkehr erst Fahrstreifen wechseln, wenn Verkehrspartner die Lücke freigibt ■ Ohne geeignete Lücke Fahrstreifenwechsel nicht erzwingen ■ Abstände allenfalls wieder herstellen 	<p>Laufende Überprüfung der sich verändernden Situation und der Qualität der Handlung</p>

Gefahren

- Rechts vorbeifahrende Fahrzeuge
- Gleichzeitiger Wechsel von beiden Seiten auf denselben Fahrstreifen
- Abruptes Abbremsen von vorausfahrenden Fahrzeugen im Kolonnenverkehr
- Unbeabsichtigte Spurveränderung durch falsche Blickführung

Lichtsignal-System für die zeitweilige Regulierung von Fahrstreifen

Zur Regelung des Verkehrs auf Straßen mit mehreren Fahrstreifen und zur zeitweiligen Regulierung einzelner Fahrstreifen wird folgendes System von über der Fahrbahn angebrachten Lichtsignalen verwendet:



Der Verkehr auf dem betreffenden Fahrstreifen ist gestattet.



Der Fahrzeuglenker muss den betreffenden Fahrstreifen baldmöglichst in der angezeigten Richtung verlassen.



Der betreffende Fahrstreifen ist gesperrt.

6.5 Überholen und Vorbeifahren

Die Lernenden:

- Wissen**
- benennen den fahrzeugbedingten Platzbedarf für ein Überholen oder Vorbeifahren
 - beschreiben den Sinn eines Überholmanövers und den Grundsatz «Im Zweifel nie!»
 - erklären die Vorschriften für Überholende und Überholte beim Überholen und Vorbeifahren
 - beschreiben die Bedeutung des ausreichenden Abstandes nach vorne, zur Seite und nach hinten
 - beschreiben die Auswirkung des Geschwindigkeitsunterschiedes auf den Überholweg
 - beschreiben den einzuhaltenden Mindestabstand gegenüber Entgegenkommenden und die Auswirkung auf den Überholweg
- Können**
- überholen nur, wenn die Verkehrssituation dies gefahrlos erlaubt, ein deutlicher Nutzen für die Verkehrssituation besteht und ein passender Geschwindigkeitsunterschied zu fahren möglich ist
 - halten sich beim Überholen an die Mindestabstände gegenüber allen Verkehrsteilnehmern
 - beobachten und planen frühzeitig und entscheiden sich im Zweifel gegen ein geplantes Überholmanöver
- Wollen**
- zeigen Bewusstsein für die Risiken beim Vorbeifahren und Überholen und die mit wenig Fahrpraxis verbundenen Nachteile
 - zeigen Verantwortung, indem sie sich nicht zum Überholen verleiten lassen

Vorausgesetztes Wissen und Können

- Abgeschlossene Vor- und Grundschulung
- Verkehrspartner, Partnerkunde, 3-A-Training
- Gesetzliche Grundlagen: SVG Art. 34, 35, 44 / VRV Art. 8, 10, 11 / SSV Art. 26

Situation für Schulung / Übung

- Innerorts oder ausserorts

Methodische Hinweise

- Fehlerfreies und gefahrloses Überholen erfordert daher viel Erfahrung. Lernende sind deshalb bei Überholmanövern zu unterstützen. Vor allem sollen mögliche Gefahren immer wieder thematisiert werden.
- Eine Fahrlektion mit Überholmanövern ist schwer zu planen. Daher ist diese Thematik situativ und bei günstigen Gelegenheiten zu behandeln und zu üben. Die Grundlagen können zuerst innerorts mit dem Überholen von Radfahrern geübt werden.
- Bei Zweifeln ist auf Überholmanöver zu verzichten.

Mögliche Fragen zu

Wissen / Können

- Welche Voraussetzungen müssen erfüllt sein, damit ein Überholmanöver erlaubt ist?
- Was ist beim Überholen betreffend Abstände und Geschwindigkeitsgestaltung zu beachten?

Risikoanalyse

- Welches sind risikomindernde Faktoren beim Überholen (Mensch, Fahrzeug, Umwelt)?
- Weshalb sollte vor Kurven nicht überholt werden?
- Wie wird an stehenden Fahrzeugen sicher vorbeigefahren?

Selbsteinschätzung

- Welche Situationen könnten zu einem riskanten Überholmanöver verleiten?
- Wie kann jemand, der selber überholt wird, zur Sicherheit des Überholmanövers beitragen?

Überholen

- Beim Überholen ist gegenüber allen Straßenbenützern ausreichender Abstand zu wahren, insbesondere vor dem Ausbiegen, beim Wiedereinbiegen und vor dem Kreuzen allfällig entgegenkommender Fahrzeuge
- Überholen und Vorbeifahren an Hindernissen ist nur gestattet, wenn der nötige Raum übersichtlich und frei ist und der Gegenverkehr nicht behindert wird
- Wer überholt, muss auf die übrigen Straßenbenützer, namentlich auf jene, die er überholen will, besonders Rücksicht nehmen, insbesondere mit ausreichend seitlichem Abstand

- Vorausfahrenden und überholenden Fahrzeugen beim Überholen nur folgen, wenn der Gegenverkehr beobachtet und die Situation eingeschätzt werden kann
- Fußgänger können durch vorausfahrende Fahrzeuge verdeckt werden, daher sind vor Fußgängerstreifen keine langsam fahrenden, bremsenden oder haltenden Fahrzeuge zu überholen

Grundregel für das Überholen

Kann nicht jede Gefahr ausgeschlossen werden, oder bestehen Unsicherheiten beim Einschätzen der Situation, gilt folgender Grundsatz: **Im Zweifel nie!**

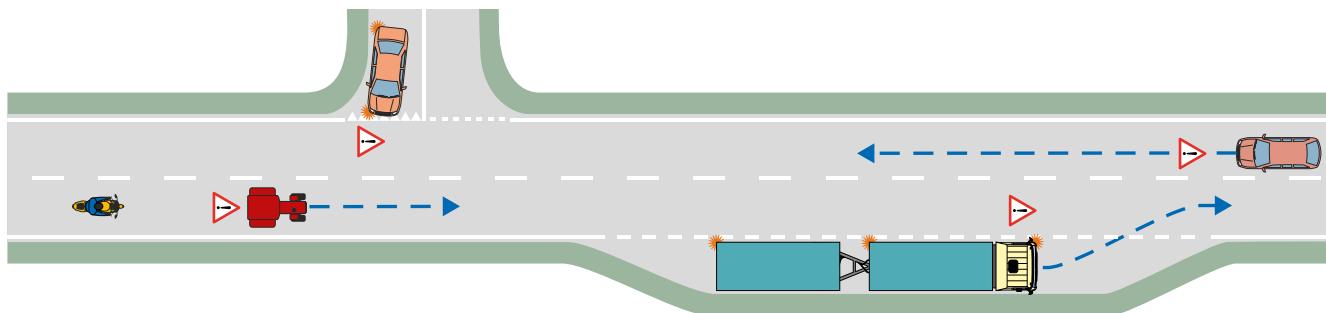


Vorbeifahren

Innerorts auf Straßen mit mehreren Fahrstreifen in der gleichen Richtung ist das Rechtsvorbeifahren an andern Fahrzeugen gestattet, sofern diese nicht halten, um Fußgängern oder Benutzern von fahrzeugähnlichen Geräten den Vortritt zu lassen. Das Rechtsüberholen durch Ausschwenken und Wiedereinbiegen ist jedoch untersagt.

Zeichengebung

Aus- und Wiedereinbiegen sind anzusegnen. Um Gefahrensituationen zu vermeiden, kann situativ auf das Anzeigen des Wiedereinbiegens verzichtet werden.



Vorgehen beim Überholen

Absicht	<ul style="list-style-type: none"> ■ Vorausfahrendes Fahrzeug sicher überholen 	
Analyse	<ul style="list-style-type: none"> ■ Notwendigkeit und Nutzen überprüfen ■ Signalisation, Markierungen, Gegenverkehr, nachfolgenden Verkehr, Sichtweite und Straßenverlauf beachten ■ Verkehrssituation vor dem vorausfahrenden Fahrzeug beobachten (Verzweigungen, Lückengröße, Fahrzeuge, Fußgängerstreifen, Hindernisse, Baustellen usw.) ■ Länge des vorausfahrenden Fahrzeuges abschätzen (z.B. Anhängerzüge, Traktor mit mehreren Anhängern usw.). ■ Absicht des vorausfahrenden Fahrzeuges abschätzen (z.B. Richtungswechsel, Überholen, usw.) 	
Plan	<ul style="list-style-type: none"> ■ Das vorausfahrende Fahrzeug mit ausreichendem Abstand zügig überholen ■ Bei Gefahr das Überholmanöver sicher abbrechen 	
Handlung	<p>Beobachtung</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Blick zum Gegenverkehr und über die Rückspiegel und mittels Seitenblick zum rückwärtigen und seitlichen Verkehr <p>Kommunikation</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Richtungsblinker stellen ■ Fahrspur verändern <p>Umsetzung</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 1. Geeigneten Gang wählen, Abstand zum zu überholenden Fahrzeug wahren ■ 2. Ausbiegen, allenfalls beschleunigen ■ 3. Überholen ■ 4. Mit genügend Abstand wieder einbiegen ■ 5. Weiterfahren ohne Behinderung des Überholten 	Laufende Überprüfung der sich verändernden Situation und der Qualität der Handlung

6.6 Verhalten gegenüber öffentlichen Verkehrsmitteln

Die Lernenden:

Wissen

- unterscheiden rechtliche Voraussetzungen für Schienenfahrzeuge im Strassenverkehr und Fahrzeug, die dem Strassenverkehrsgesetz unterstehen
- erklären die Vortrittsregeln, Gefahren und Vorsichtsmaßnahmen gegenüber öffentlichen Verkehrsmitteln

Können

- wählen auf Strassenabschnitten mit Schienen und Markierungen die Spur und Geschwindigkeit so, dass sie sich und andere nicht gefährden, insbesondere bei schlechten Strassen- und Witterungsbedingungen
- verhalten sich gegenüber Schienenfahrzeugen und anderen Fahrzeugen öffentlicher Verkehrsmittel vorschriftsgemäß
- befahren Fahrbahnbereiche, auf denen öffentliche Verkehrsmittel verkehren, unter Einhaltung der Vortrittsregeln und mit der notwendigen Vorausplanung nur, wo dies erlaubt ist
- schaffen gegenüber öffentlichen Verkehrsmitteln Reserven und verzichten auf ihr Vortrittsrecht, wo es die Situation erfordert

Wollen

- zeigen Verantwortung gegenüber Schienenfahrzeugen und anderen Fahrzeugen, die Personen transportieren

Vorausgesetztes Wissen und Können

- Abgeschlossene Vor- und Grundschulung
- Gesetzliche Grundlagen: SVG 38, 48 / VRV Art. 6, 11, 17-19, 24, 25, 31, 45 / SSV Art. 34, 74
- Besonderheit: Die Strassenbahn ist dem Eisenbahngesetz unterstellt

Situation für Schulung / Übung

- Innerorts, Strassen mit dichtem Verkehr und öffentlichen Verkehrsmitteln (Bus, Strassenbahn), Bahnübergänge mit und ohne Schranken innerorts und ausserorts

Methodische Hinweise

- Rund um die öffentlichen Verkehrsmittel gibt es in der Regel viele Fußgänger auf den angrenzenden Trottoirs, Haltestellen oder Fußgängerstreifen. Daher existieren viele Vorschriften und Verhaltensweisen, welche diesbezüglich zu beachten sind.
- Die Situationen sind je nach Ort sehr vielfältig. Die Lernenden sollen sich in möglichst vielen unterschiedlichen Situationen zurechtfinden und daraus das sichere Verhalten ableiten.
- Trotz Schranken und Signalen sollen sich die Lernenden bei jedem Überqueren von Bahnübergängen vergewissern, dass kein Zug herannahmt und sich so verhalten, dass sie nicht auf Bahnübergängen anhalten müssen.

Mögliche Fragen zu

Wissen / Können

- Wie ist der Vortritt gegenüber einer Straßenbahn geregelt?
- Wie ist das Verhalten gegenüber einem Bus, der die Haltestelle verlassen will?
- Wie kann man erkennen, dass ein Bus bzw. eine Straßenbahn demnächst wegfährt?

Risikoanalyse

- Welche besonderen Risiken bestehen im Umfeld von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (ÖV)?
- Welche Risiken bestehen beim Fahren auf Straßen mit öffentlichem Verkehr (Straßenbahn, Bus usw.)?

Selbsteinschätzung

- In welcher Situation empfiehlt es sich, an einer stehenden Straßenbahn mit Verkehrsinsel nicht vorbeizufahren?
- Bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs gibt es häufig eilige Fahrgäste. Wie können diesbezüglich riskante Situationen möglichst ausgeschlossen werden?
- Welche Situationen im Zusammenhang mit dem ÖV werden als besonders stressvoll empfunden?

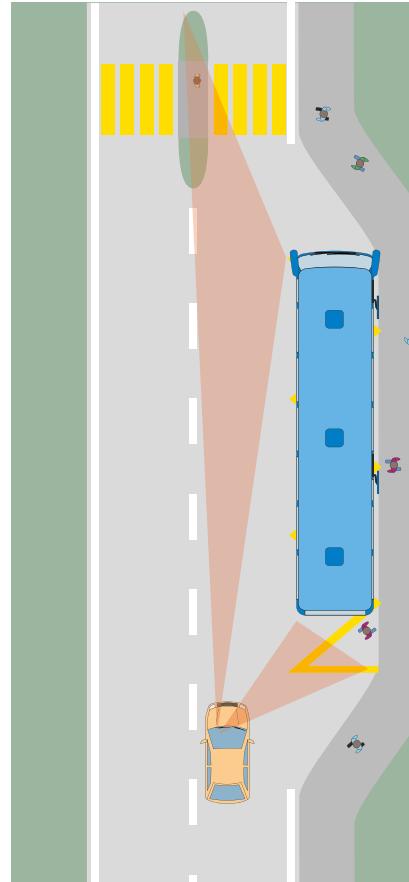
Verhalten bei Bushaltestellen in Haltebuchten

Ist für den Bus eine Haltebucht vorhanden, kann mit der nötigen Vorsicht vorbeigefahren werden.

Folgende Punkte sind zu beachten:

- Geschwindigkeit reduzieren und Bremsbereitschaft erstellen; Fußgänger könnten direkt vor dem Bus unerwartet auf die Straße treten
- Genügend seitlichen Abstand einhalten

Kündigen Fahrer des Busses im Linienverkehr innerorts auf einer Haltestelle an, dass sie wegfahren wollen, ist ihnen die Wegfahrt zu ermöglichen.



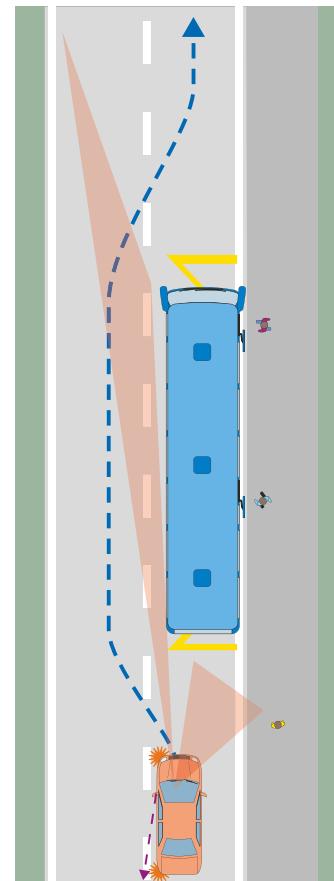
Verhalten bei Bushaltestellen auf der Fahrbahn

Befindet sich die Haltestelle auf der Fahrbahn, darf der Bus überholt werden, wenn dies Situation und Übersicht zulassen.

Folgende Punkte sind zu beachten:

- Auch wenn zügig überholt werden soll, Geschwindigkeit reduzieren und Bremsbereitschaft erstellen, Fußgänger könnten direkt vor dem Bus unerwartet auf die Straße treten.
- Muss hinter dem Bus angehalten werden, ist darauf zu achten, dass das Fahrzeug keine Fußgängerstreifen und Einmündungen blockiert.

Hält ein entgegenkommender Bus, ist auf Fußgänger zu achten, welche die Fahrbahn überqueren.



Verhalten gegenüber Schulbussen

Die Fahrzeugführenden dürfen gekennzeichnete, stehende Schulbusse, welche die Warnblinklichter eingeschaltet haben, nur langsam und besonders vorsichtig überholen, nötigenfalls müssen sie anhalten.

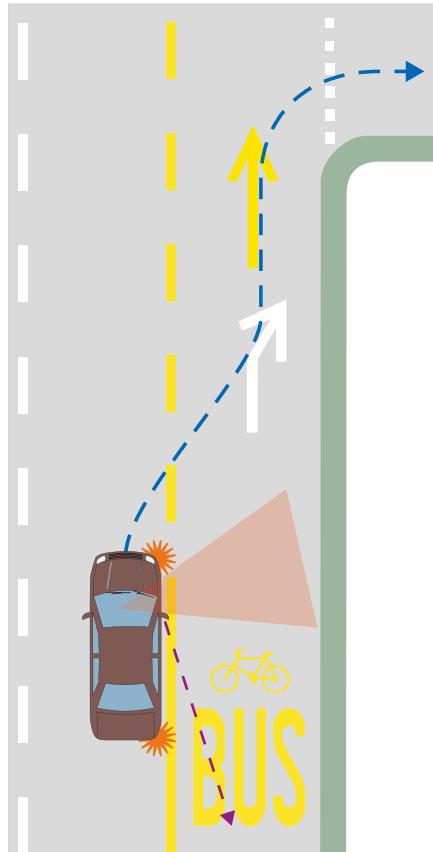
Auch hier gilt beim Überholen: Im Zweifel nie!

Bus-Streifen

Bus-Streifen dürfen nur von Bussen im öffentlichen Linienverkehr sowie von Fahrzeugen, für welche eine signalierte Ausnahme angebracht ist, benutzt werden.

Beim Abbiegen auf Straßen mit Bus-Streifen ist entlang der gelben Linie einzuspuren, außer wenn weiße Einspurpfeile das Einspuren gestatten. Dabei ist auf Fahrzeuge auf dem Bus-Streifen zu achten.

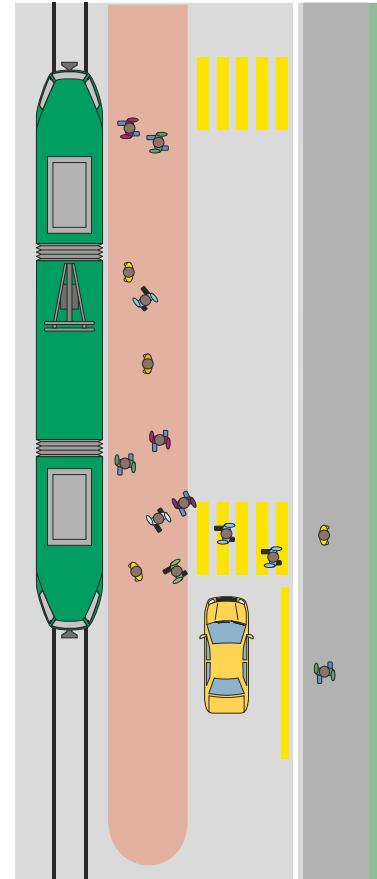
Andere Fahrzeuge dürfen den Bus-Streifen nur benutzen, wenn eine entsprechende Markierung oder Signalisation dies erlaubt.



Verhalten bei Strassenbahnhaltestellen

Hält eine Strassenbahn in der Fahrbahnmitte und Passagiere können auf Schutzinseln aussteigen, kann an der Strassenbahn rechts vorbeigefahren werden. Es ist aber damit zu rechnen, dass die aussteigenden Passagiere, ohne auf den Strassenverkehr zu achten, den Fußgängerstreifen oder die Fahrbahn betreten. Die Fahrweise ist entsprechend anzupassen.

An jeder Haltestelle ist damit zu rechnen, dass Personen herbeieilen, um die haltende Strassenbahn oder den Bus noch zu erreichen. Dabei schenken sie dem Strassenverkehr in der Regel wenig bis gar keine Aufmerksamkeit.

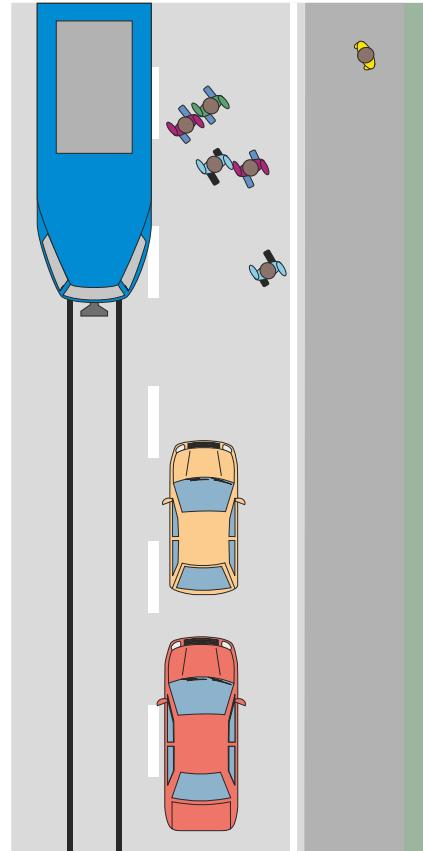


Verhalten bei Strassenbahnhaltestellen ohne Schutzinsel

Oft sind Strassenbahnhaltestellen mit Lichtsignalen geregelt. Ist dies nicht der Fall, sind die nachstehenden Regeln zu beachten.

Die haltende Strassenbahn darf nur in langsamer Fahrt gekreuzt und überholt werden. Sie wird, wo eine Schutzinsel vorhanden ist, rechts überholt, sonst nur links.

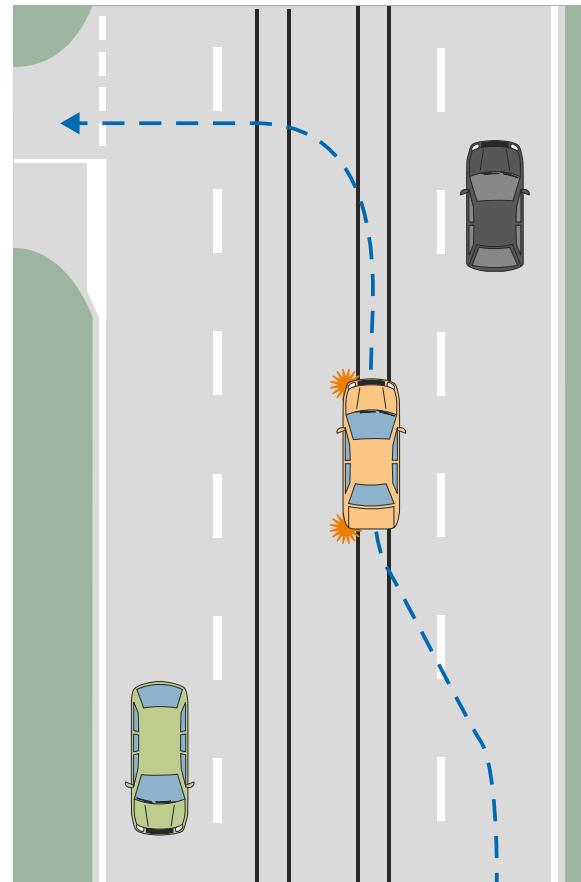
Müssen bei Haltestellen ohne Schutzinsel die Fahrgäste einer Bahn oder Strassenbahn auf die Verkehrsseite aussteigen, so haben die auf der gleichen Strassenhälfte verkehrenden Fahrzeuge zu halten, bis die Fahrgäste die Fahrbahn freigegeben haben.



Einspuren auf Strassenbahngleisen

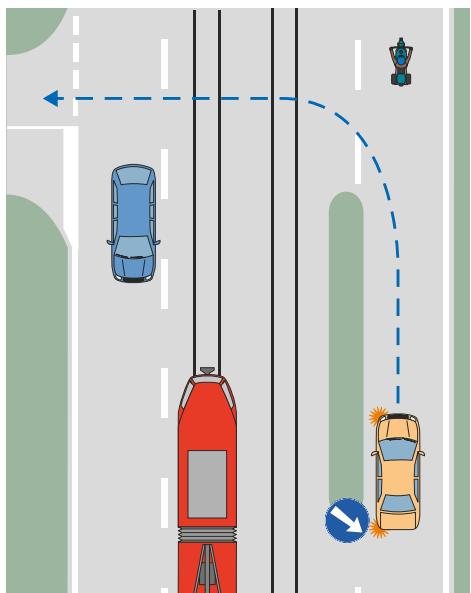
Verlaufen Strassenbahngleise parallel zur Fahrbahn, dürfen Linksabbieger diese zum Einspuren benützen, wenn keine Strassenbahn herannaht. Dabei ist zu beachten, dass die Strassenbahn nicht behindert wird.

Verlaufen die parallelen Strassenbahngleise in einem baulich hervorgehobenen Streifen (zum Beispiel begrünt), ist das Einspuren auf sowie das Abbiegen über diesen Streifen verboten. In diesem Fall muss bis zur nächsten Wendemöglichkeit weitergefahren werden.

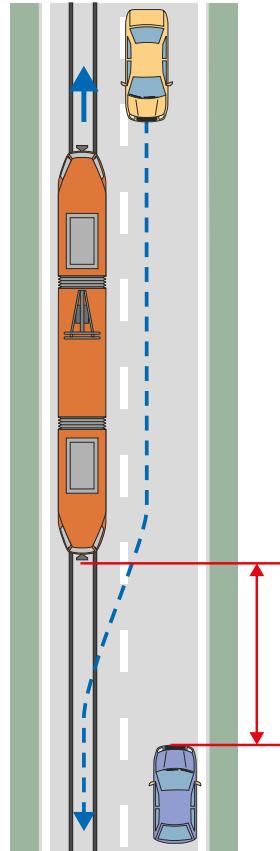


Haltestelle mit Schutzinsel

Die Durchfahrt zwischen Schutzinseln ist gestattet, wenn keine Strassenbahn herannaht oder sich dort befindet; auf Fussgänger ist besonders Rücksicht zu nehmen. Befindet sich vor der Schutzinsel das Signal «Hindernis rechts umfahren», darf nicht auf die Strassenbahngleise eingespurt werden.



Fährt eine Strassenbahn auf der linken Fahrbahnhälfte in die gleiche Richtung, ist auf genügend Abstand hinter der Strassenbahn zu achten. Weil der Gegenverkehr auf die rechte Fahrbahnhälfte hin ausweichen muss.



Verhalten vor Bahnübergängen

Vor Bahnübergängen ist anzuhalten, wenn Signale Halt gebieten oder Schranken sich schliessen und wo solche fehlen, wenn Eisenbahnfahrzeuge herannahen.

Überqueren von Bahnübergängen

Beim Überqueren von Bahnübergängen sind folgende Punkte zu beachten:

- Vor dem Überqueren Kontrollblick nach links und rechts
- Geschwindigkeit vor unübersichtlichen oder unebenen Bahnübergängen anpassen
- Bahnübergang ohne Verzögerung überqueren
- Im Kolonnenverkehr den Bahnübergang erst dann überqueren, wenn auf der anderen Seite des Übergangs genügend Platz für das ganze Fahrzeug vorhanden ist

Zusätzlich bei Bahnübergängen ohne Schranken

- Vor unübersichtlichen Bahnübergängen ohne Schranken nötigenfalls anhalten
- Auf Bahnübergängen ohne Schranken dürfen Fahrzeugführende niemanden überholen, ausgenommen – bei guter Übersicht – Fussgänger, Benutzer von fahrzeugähnlichen Geräten und Radfahrer.

Bei übrigen Übergängen

Auf Übergängen über Verbindungsgleise, die nicht wenigstens durch ein Andreaskreuz gekennzeichnet sind, sowie auf Übergängen über Rollbahnen haben die Straßenbenutzer den Vortritt. Vorbehalten bleibt die Verkehrsregelung durch Lichtsignalanlagen oder Hilfspersonen.

6.7 Mithalten / Abstände / Kolonnenfahren

Die Lernenden:

- Wissen**
- beschreiben die Vorschriften, Gefahren und Sicherheitsvorkehrungen beim Kolonnenfahren hinter- und nebeneinander
 - beschreiben die notwendigen Mindestabstände
 - beschreiben die Wichtigkeit der Aufmerksamkeit beim Fahren im Kolonnenverkehr
- Können**
- halten wo möglich beim Kolonnenfahren mit
 - halten Abstände nach vorne und Seite beim Fahren und im Stillstand ein
 - verlangsamen ihr Fahrzeug wo nötig mit frühzeitiger und gemässigter Bremsung, auch beim Anhalten
- Wollen**
- zeigen Bereitschaft, mit Aufmerksamkeit und angepasster Fahrweise im Kolonnenverkehr sicher zu fahren

Vorausgesetztes Wissen und Können

- Abgeschlossene Vor- und Grundschulung
- Gesetzliche Grundlagen: VRV Art. 4, 8, 12

Situation für Schulung / Übung

- Strassen mit einem oder mehreren Fahrstreifen mit viel Verkehr, innerorts und ausserorts

Methodische Hinweise

- Das Thema soll beim Fahren auf Durchgangsstrassen mit vielen Verkehrspartnern geübt werden.
Wünschenswert sind dabei Lichtsignalanlagen, Kreisverkehrsplätze und wenn möglich auch Verkehrsregelung durch die Polizei oder andere Verkehrsdienste

Mögliche Fragen zu

Wissen / Können

- Wie kann herausgefunden werden, ob genügend Abstand zum vorderen Fahrzeug besteht?
- Welcher Beitrag kann geleistet werden, um den Verkehrsfluss bei Kolonnenverkehr zu fördern?
- Welchen Sinn ergibt der Reissverschlussverkehr?

Risikoanalyse

- Welche Risiken entstehen beim hintereinander Fahren im Kolonnenverkehr?
- Welches sind Ursachen einer Massenkarambolage?

Selbsteinschätzung

- Was ist die besondere Gefahr für einen Fahrzeugführer, wenn er hinter einem Sichthindernis (Lieferwagen, Lastwagen, Autobus) zu wenig Abstand einhält?
- Weshalb halten die meisten Fahrzeugführer zu wenig Abstand?
- Wie verhält man sich gegenüber einem «Drängler»?

Mithalten

Es ist besonders darauf zu achten, dass die Fahrdynamik (Geschwindigkeit, Verzögern, Beschleunigen und Nutzen des Schwungs) durch vorausschauendes Handeln nach Möglichkeit dem allgemeinen Verkehrsfluss angepasst wird. Dabei sind Höchstgeschwindigkeiten einzuhalten.

Abstände

Der Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug muss jedoch laufend den Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen angepasst werden. Bei hohen Geschwindigkeiten, schlechter Sicht, schlechten Strassenverhältnissen oder beim Fahren hinter einem grossen Fahrzeug ist der Abstand zu vergrössern.

Bei jeder Geschwindigkeit ist ein Abstand von mindestens zwei Sekunden einzuhalten.

Kolonnenverkehr

Auch beim Fahren im Kolonnenverkehr ist möglichst weit vorauszuschauen. Es soll nicht nur auf das unmittelbar vorausfahrende Fahrzeug geachtet werden, sondern nach Möglichkeit auch auf die Geschwindigkeitsveränderung (Bremslichter) der vorausfahrenden Fahrzeuge.

Auf unnötig grosse Abstände ist zu verzichten, da sonst der Stauraum unnötig verlängert wird.

Bei Kolonnenverkehr oder Stau sind Verzweigungen, Fussgängerstreifen, Gleise der Strassenbahn usw. frei zu halten, damit übrige Strassenbenutzer nicht behindert werden.

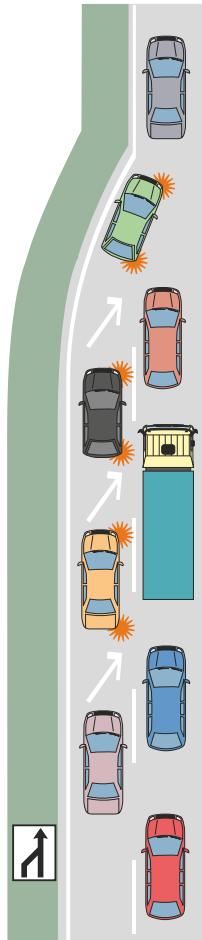
Im langsamten Kolonnenverkehr ist dem Radfahrer, wo möglich, Platz zu lassen.

Rechts vorbeifahren

Beim Fahren in parallelen Kolonnen sowie innerorts auf Strassen mit mehreren Fahrstreifen in der gleichen Richtung ist das Rechtsvorbeifahren an andern Fahrzeugen gestattet, sofern diese nicht halten, um Fußgängern oder Benützern von fahrzeugähnlichen Geräten den Vortritt zu lassen. Das Rechtsüberholen durch Ausschwenken und Wiedereinbiegen ist jedoch untersagt.

Reissverschlussverkehr

Ist auf Strassen mit mehreren Fahrstreifen in eine Richtung das durchgehende Befahren eines Fahrstreifens nicht möglich oder endet ein Fahrstreifen, so ist unmittelbar vor Beginn der Verengung den am Weiterfahren gehinderten Fahrzeugen abwechselungsweise der Übergang auf den benachbarten Fahrstreifen zu ermöglichen.



6.8 Lückenbenützung

Die Lernenden:

- Wissen**
- beschreiben die Vorschriften, Gefahren und Sicherheitsvorkehrungen bei der Lückenbenützung
 - beschreiben die notwendige Lückengrösse unter Einbezug der eigenen Fahrkompetenz und Leistung des Fahrzeugs
 - unterscheiden das Einbiegen nach rechts und links und das Überqueren von Fahrbahnen
- Können**
- beziehen Abstände für nachfolgende Fahrzeuge in die Einschätzung der Lückengrösse ein
 - nutzen nur der eigenen Fahrkompetenz und der Leistung des Fahrzeugs entsprechende Lücken
 - beobachten und planen frühzeitig und entscheiden sich im Zweifel gegen eine geplante Lückenbenützung
- Wollen**
- zeigen Bereitschaft, sich in der Lückenbenützung defensiv zu verhalten, ohne den Verkehrsfluss unnötig zu mindern

Vorausgesetztes Wissen und Können

- Abgeschlossene Vor- und Grundschulung
- Gesetzliche Grundlagen: VRV Art. 14, 15

Situation für Schulung / Übung

- Verkehrsreiche Strassen, Einmündungen in Strassen mit Warteraum in der Fahrbahnmitte

Methodische Hinweise

- Die Lückenbenützung wird schon im Zusammenhang mit dem Thema Vortritt und mit Kreisverkehrsplätzen thematisiert. Auf Strassen mit hohem Verkehrsaufkommen und ohne Regelung durch Lichtsignale ist das Einfügen in den Verkehr oft nicht einfach. Daher sollen für dieses Thema möglichst verkehrsreiche Strassen und Einmündungen mit Warteraum gewählt werden. So können Beobachtung und Beurteilung geschult werden.
- Auch bei diesem Thema sind unsichere Lernende zuerst zu unterstützen, und bei zunehmender Erfahrung ist ihr Vorgehen kommentieren zu lassen.

Mögliche Fragen zu

Wissen / Können

- Welche Vorbereitung ist nötig, damit ein Einmündungsmanöver gefahrlos durchgeführt werden kann?
- Welches ist der Sinn einer Wartefläche und wie wird sie genutzt?

Risikoanalyse

- Welche Risiken entstehen, wenn der Verkehr von hinten drängelt?
- Welche speziellen Risiken bestehen beim Einmünden ausserorts?

Selbsteinschätzung

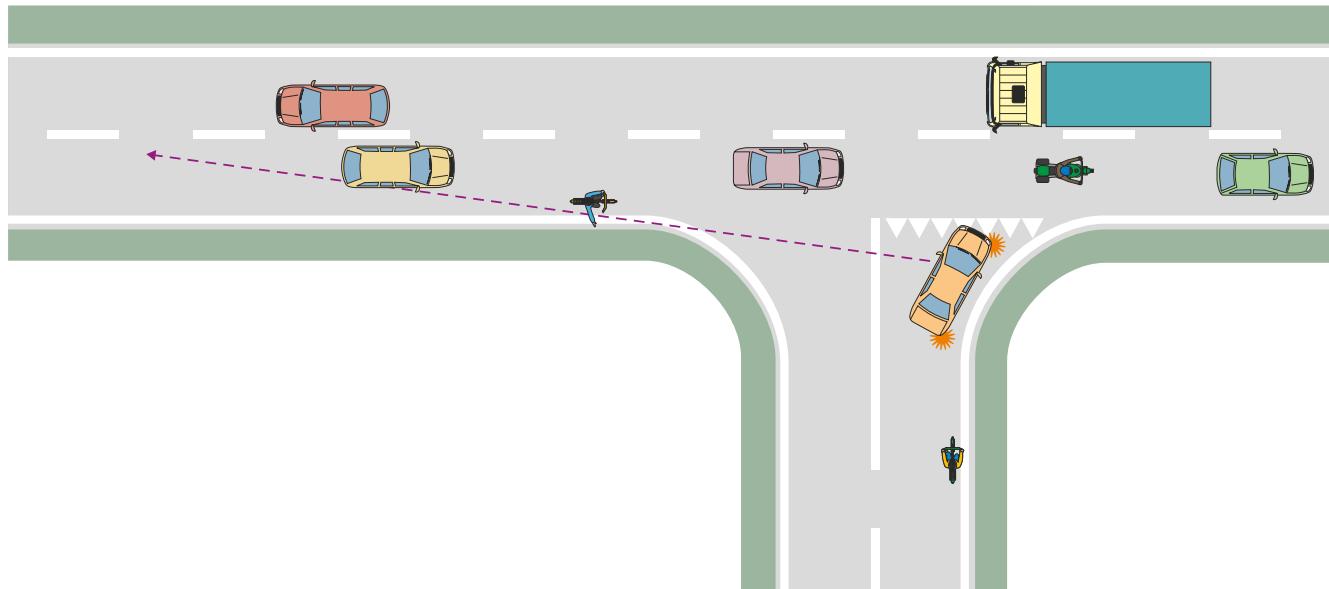
- Welche Reaktion ist angezeigt, wenn lange auf eine Lücke im Verkehr gewartet werden muss?
- Wie kann der Einmündungswunsch eines Verkehrspartners wahrgenommen werden?
- Wie kann dieser Wunsch unterstützt werden?

Lückenbenützung in verkehrsreiche Strasse nach rechts

Grundsätzlich ist beim Abbiegen gemäss Kapitel «Grundschulung» vorzugehen.

Zusätzlich zu beachten ist in solchen Situationen:

- Besonders den Verkehr von links beobachten und eine geeignete Lücke suchen; je schneller der Verkehr von links fährt, desto grösser muss die Lücke sein.
- Beim Einfädeln in den Verkehr ist das Spurverhalten an die Verkehrsverhältnisse anzupassen.

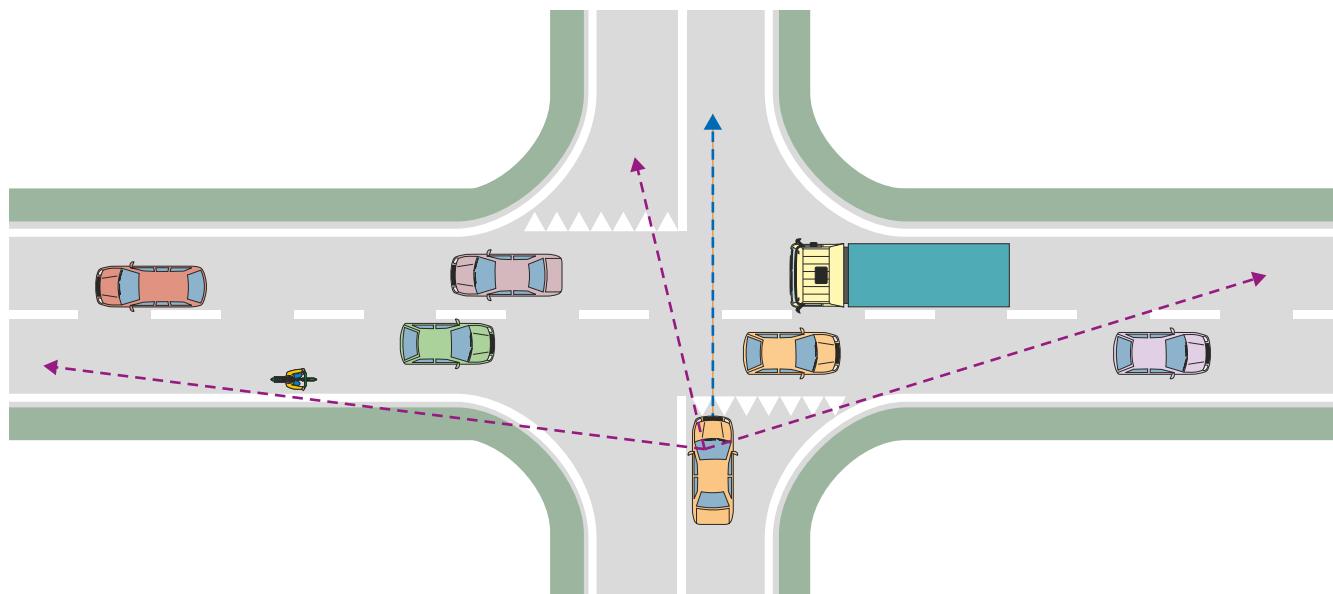


Lückenbenützung beim Überqueren von verkehrsreichen Strassen

Grundsätzlich ist beim Überqueren gemäss Kapitel «Grundschulung» vorzugehen.

Zusätzlich zu beachten ist in solchen Situationen:

- Besonders den Verkehr auf der Querfahrbahn beobachten und eine geeignete Lücke suchen; je schneller der Verkehr auf der Querfahrbahn fährt, desto grösser muss die Lücke für das Überqueren sein.
- Beim Überqueren ist das Spurverhalten an die Verkehrsverhältnisse anzupassen.

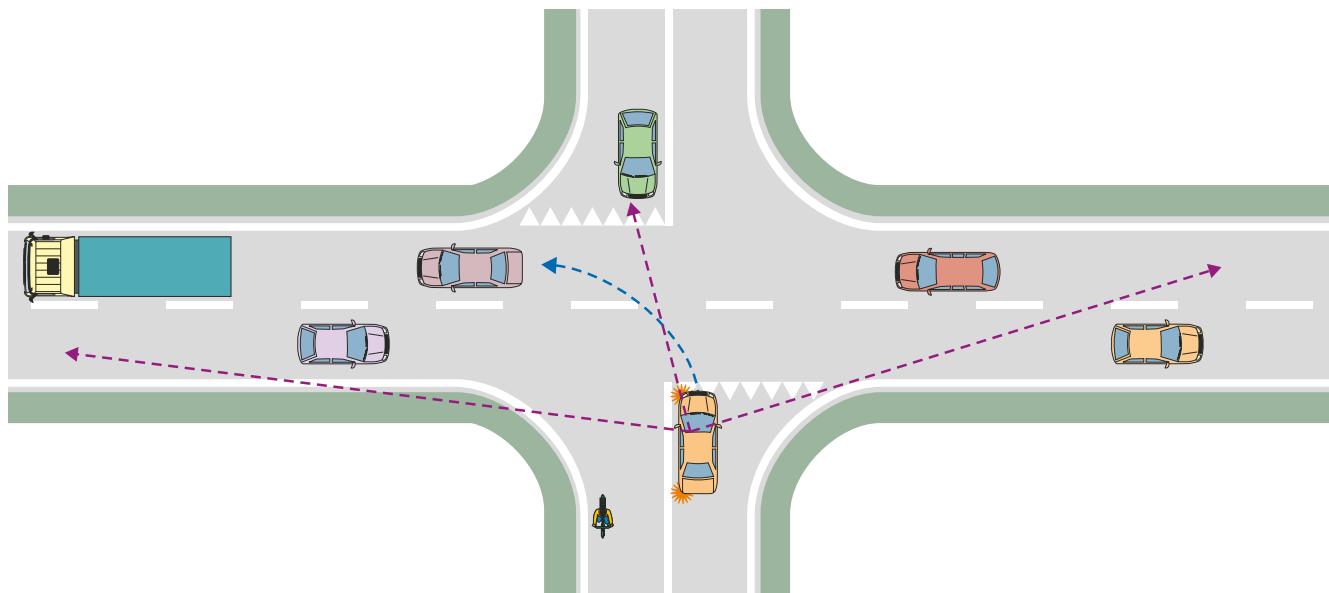


Lückenbenützung in verkehrsreiche Strassen nach links

Grundsätzlich ist beim Abbiegen gemäss Kapitel «Grundschulung» vorzugehen.

Zusätzlich zu beachten ist in solchen Situationen:

- Verkehr beobachten und eine geeignete Lücke suchen; je schneller der Verkehr auf der Querfahrbahn fährt, desto grösser muss die Lücke für das Überqueren und Einfädeln sein.
- Beim Überqueren und Einfädeln in den Verkehr ist das Spurverhalten an die Verkehrsverhältnisse anzupassen.



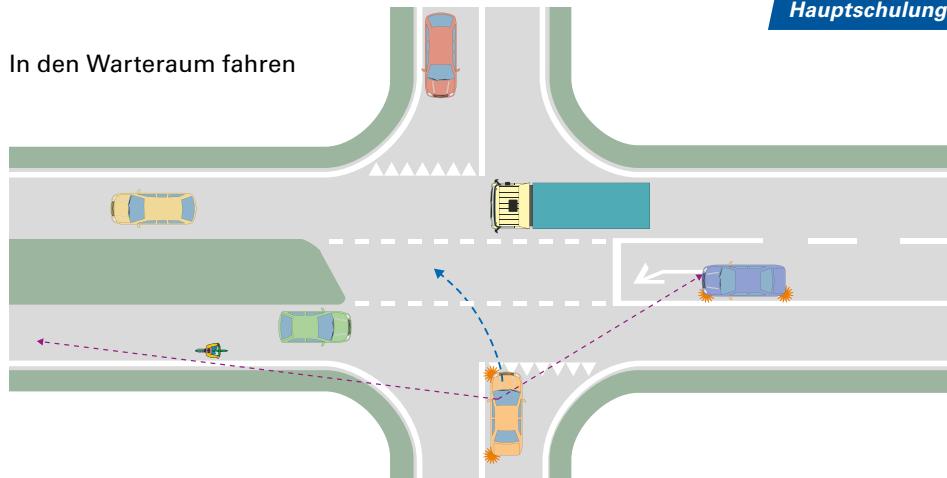
Lückenbenützung in verkehrsreiche Straßen nach links mit Warter Raum

Grundsätzlich ist beim Abbiegen gemäss Kapitel «Grundschulung» vorzugehen.

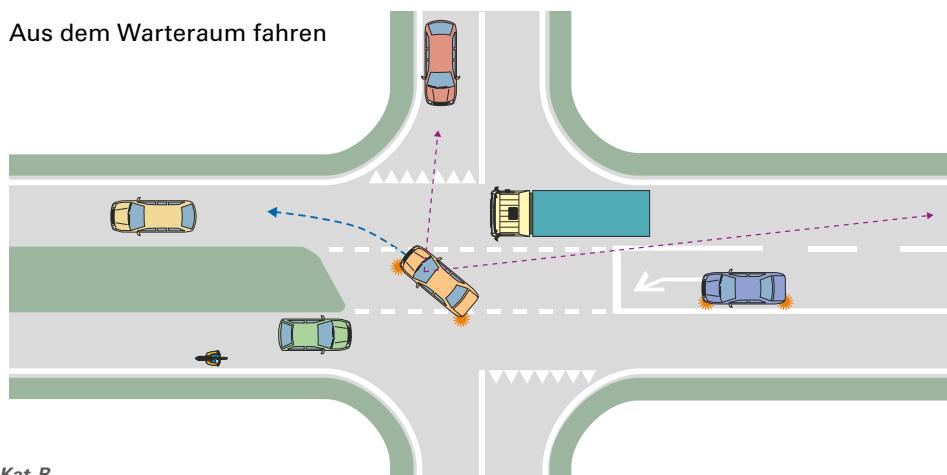
Zusätzlich zu beachten ist in solchen Situationen:

- Besonders Verkehr von links und Linkssabbieger von rechts beobachten und eine geeignete Lücke suchen.
- In den Warter Raum «vorziehen».
- Besonders Verkehr von rechts (und allenfalls Gegenverkehr) beobachten.
- Beim Einfädeln in den Verkehr ist das Spurverhalten an die Verkehrsverhältnisse anzupassen.

In den Warter Raum fahren



Aus dem Warter Raum fahren



6.9 Fahren auf besonderen Strassen

Die Lernenden:

- Wissen**
- beschreiben typische Verhaltensweisen auf besonderen Strassen mit unbefestigtem Belag, Berg- und Bergpoststrassen und in Tunnels
 - bestimmen nach den Merkmalen der TBR-Technik die passende Spur- und Geschwindigkeitsgestaltung
 - beschreiben von Verkehrspartnern ausgehende Risiken und Vorsichtsmassnahmen
- Können**
- passen Geschwindigkeit und Fahrspur bewusst an die besondere Strasse an
 - kompensieren riskantes Verhalten von Verkehrspartnern durch Vorsichtsmassnahmen
- Wollen**
- zeigen Bereitschaft, auf besonderen Strassen nicht nur das eigene Verhalten anzupassen sondern Fehlverhalten von Verkehrspartnern zu kompensieren
 - zeigen Bewusstsein, dass Zweiradfahrer auf besonderen Strassen durch die Fahrbahnbeschaffenheit einem grösseren Risiko ausgesetzt sein können, wodurch das Mithalten im Verkehr eingeschränkt werden kann

Vorausgesetztes Wissen und Können

- Abgeschlossene Vor- und Grundschulung
- Gesetzliche Grundlagen: VRV Art. 9, 38, 39 / SSV Art. 45

Situation für Schulung / Übung

- Schmale Bergstrassen, Bergpoststrassen, Naturstrassen, Tunnels, usw.

Methodische Hinweise

- Die Lernenden sind insbesondere für eine vorausschauende Fahrweise zu sensibilisieren. Gegenverkehr, Kreuzen usw. sollen rechtzeitig erkannt werden.
- Beim Befahren von Tunnels sind die Lernenden auf die Gefahren und die Besonderheiten aufmerksam zu machen. Sie sollen unter anderem auch erfahren, dass bei Ein- und Ausfahrten von Tunnels die Verhältnisse (Witterung, Licht usw.) in Sekundenbruchteilen ändern können und die Augen Zeit für die Adaptation benötigen.
- Naturstrassen gibt es zwar immer weniger, jedoch sollen auch diese im Fahrunterricht befahren werden. Durch das Fahren einer längeren Strecke auf Naturstrasse soll das Fahrgefühl für das Fahrzeug, insbesondere beim Bremsen und Kurvenfahren, geübt werden. Diese Erfahrungen sollen den Lernenden auch helfen, Baustellendurchfahrten angstfrei bewältigen zu können.

Mögliche Fragen zu

Wissen / Können

- Was kann im Hinblick auf allfällige Ereignisse (Panne, Brand, Stau, Unfall usw.) im Tunnel vorgekehrt werden?
- Wie beeinflusst die Gangwahl auf Bergstrecken die Verkehrssicherheit und die Ökonomie?

Risikoanalyse

- Welche besonderen Risiken gehen auf Bergstrecken von Motorradfahrern, Anhängerzügen, Gesellschaftswagen usw. aus?
- Welche besonderen Risiken bestehen bei der Einfahrt in bzw. bei der Ausfahrt aus Tunnels?

Selbsteinschätzung

- Weshalb wird auf Bergstrecken häufig besonders «sportlich» gefahren, und was könnte dazu verleiten?
- Welche Massnahmen sind bezüglich «Sicherheit vor der Abfahrt in die Skiferien» zu treffen?

Fahren auf Bergstrassen

Auf Bergstrassen ist es wichtig, vorausschauend zu fahren, um den Gegenverkehr und auf engen Strassen Ausweichstellen rechtzeitig zu erkennen und allenfalls riskantes Kreuzen zu vermeiden.

Fahren in starkem Gefälle

In starkem Gefälle ist der Gang so zu wählen, dass die Motorbremswirkung optimal eingesetzt werden kann. Die Grundgeschwindigkeit sollte durch die Wahl des Gangs gehalten werden, die Bremsen sind zur Geschwindigkeitsreduzierung vor Kurven unterstützend einzusetzen. Bei längerem Bremsen können die Bremsen überhitzen und in ihrer Bremswirkung nachlassen oder sogar ausfallen (Bremsfading).

Kreuzen auf Bergstrassen

Grundsätzlich ist gemäss Kapitel «Kreuzen» zu kreuzen. Zusätzlich ist auf Bergstrassen zu beachten:

- Dem Grundsatz «Besser anhalten als riskant kreuzen» ist Folge zu leisten.
- Nur dort kreuzen, wo die Strassenränder genügend Festigkeit aufweisen.
- Können gleichartige Fahrzeuge nicht kreuzen, haben die abwärtsfahrenden Fahrzeugführenden rechtzeitig anzuhalten oder zurückzufahren, ausser das andere befindet sich nahe bei einer Ausweichstelle.
- Auf signalisierten Bergpoststrassen müssen die Fahrzeugführenden die Zeichen und Weisungen der Führer von Fahrzeugen im öffentlichen Linienverkehr beachten.
- In Berggebieten ist mit Tieren auf der Fahrbahn, verschmutzter Fahrbahn, Steinschlag, Fahrbahnverengungen (z.B. Restschnee, Murgänge), vereisendes Schmelzwasser und extremen Lichtwechseln (z.B. in Galerien und Wäldern) zu rechnen.

Fahren in Tunnels

Einzelne Verkehrsteilnehmende könnten sich in Tunnels unwohl fühlen oder sich unbewusst falsch verhalten (z.B. Verlangsamen der Fahrt).

Bei der Einfahrt ist zu beachten:

- Signalisation (Lichtsignalanlage, Überholverbot, usw.)
- Abblendlicht einschalten
- Radio einschalten
- Sonnenbrille abnehmen
- Tunnellänge erkennen
- Geschwindigkeit möglichst beibehalten
- Belüftung einstellen (z.B. Anlaufen der Scheiben verhindern, Umluft bei längeren Tunnels usw.)
- Bei schlechter Witterung können die Scheiben auch von aussen her beschlagen, daher Scheibenwischer wenn nötig betätigen



Merke

**Bei der Fahrt durch einen Tunnel gilt:
Abstand halten**

Bei der Ausfahrt ist zu beachten:

- Witterungs- und Strassenverhältnisse
- Lichtwechsel

Fahren auf Naturstrassen

Auf Naturstrassen ist die Geschwindigkeit so zu wählen, dass keine Steine weggeschleudert werden, welche Personen verletzen oder Fahrzeuge beschädigen könnten. Da die Haftung der Reifen auf Naturstrassen geringer ist, muss den reduzierten Antriebs-, Brems- und Seitenführungskräften Rechnung getragen werden.

Naturstrassen sind häufig stark gewölbt (bombiert), damit das Wasser besser abfließen kann und sich keine Pfützen bilden. In solchen Fällen muss allenfalls die Fahrspur so gewählt werden, dass das Fahrzeug mit der Unterseite den Untergrund nicht streift.

Vor allem bei trockenem Wetter ist beim Fahren auf Naturbelag langsam zu fahren, um starke Staubaufwirbelungen zu vermeiden.

6.10 Fahren bei Nacht und schlechten Sicht-, Witterungs- und Strassenverhältnissen

Die Lernenden:

- | | |
|---------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Wissen | <ul style="list-style-type: none">■ beschreiben Vorschriften, Risiken und Vorsichtsmassnahmen bei Nacht, schlechten Sicht-, Witterungs- und Strassenverhältnissen■ erklären die Vorschriften zur Beleuchtung in diesen Situationen■ beschreiben Auswirkungen auf Reaktions- und Bremsweg unter Berücksichtigung der Geschwindigkeit und Bodenhaftung |
| Können | <ul style="list-style-type: none">■ beleuchten das Fahrzeug den Sicht- und Witterungsverhältnissen entsprechend■ passen Geschwindigkeit und Fahrspur den Verhältnissen an■ verzichten bei kritischen Verhältnissen auf unnötige Fahrten |
| Wollen | <ul style="list-style-type: none">■ zeigen Bewusstsein für die eigenen Grenzen und die Grenzen des Fahrzeugs■ zeigen Bewusstsein für die Risiken bei anspruchsvollen Sicht-, Witterungs- und Strassenverhältnissen■ anerkennen, dass Zweiradfahrer durch Silhouette und fahrzeugspezifische Beleuchtung weniger gut zu erkennen sind |

Vorausgesetztes Wissen und Können

- Abgeschlossene Vor- und Grundschulung
- Gesetzliche Grundlagen: SVG Art. 32 / VRV Art. 4, 30, 31, 32 / SSV Art. 5, 6, 8, 9

Situation für Schulung / Übung

- Innerorts und ausserorts bei Nacht, Nebel, starkem Regen, Schneefall usw.

Methodische Hinweise

- Die Behandlung dieses Themas ist abhängig von den äusseren Bedingungen. Die Grundlagen werden im Verkehrskunde-Unterricht erarbeitet.
- Das Fahren bei schlechten Sicht- oder Strassenverhältnissen kann situativ, z.B. bei Auftreten von Nebel, Regen, Schnee usw. einbezogen werden. Unter Umständen ist es nötig, diese Themen bereits in die Grundschulung einzubeziehen.
- Fahren bei Nacht und schlechten Sichtverhältnissen soll geübt werden, da die Wahrnehmung und die daraus angepasste Fahrweise ein wichtiger Bestandteil der Fahrausbildung darstellen. Die Sehschärfe reduziert sich bei Dämmerung und bei Nacht entscheidend. Fahrlehrer, die bemerken, dass Lernende im Dunkeln wenig oder gar nichts erkennen, sollten diesen raten, einen Augenarzt aufzusuchen, um die Ursache abklären zu lassen.
- Fahren bei Nacht und schlechten Sichtverhältnissen setzt eine einwandfreie, automatisierte Bedienung des Fahrzeuges voraus.

Mögliche Fragen zu

Wissen / Können

- Welche Einrichtungen am Fahrzeug unterstützen eine sichere Nachtfahrt?
- Wie und wann werden die Elemente der Sicherheitsausstattung sinnvoll eingesetzt?

Risikoanalyse

- Welches sind besondere Risiken von Nachfahrten?
- Welche Risiken bestehen bei schlechten Witterungsverhältnissen wie Nebel, Schneetreiben usw.?

Selbsteinschätzung

- Was kann z.B. bei starkem Nebel, in der Nacht usw. unternommen werden, um Fußgänger und Fahrradfahrer zu schützen?
- Welche Vorbereitungen sind im Vorfeld einer Regen- und/oder Nachtfahrt sinnvoll?

Fahren bei Nacht

Bei Dämmerung oder bei Nacht bestehen folgende Gefahren:

- Nichtanpassen der Geschwindigkeit an die Sichtweiten
- Schwierige Distanztäuschungen
- Schwarz-Weiss-Sehen
- Kurze Sichtweiten, vor allem beim Fahren mit Abblendlicht
- Blendung entgegenkommender Fahrzeuge, vor allem bei nasser Fahrbahn
- Übersehen von Fußgängern und Radfahrern, besonders dunkel gekleidete oder solche, die kein Licht oder lichtreflektierendes Material benutzen, dies vor allem bei schlechter Witterung und unbeleuchteten Straßen

Massnahmen

- Geschwindigkeit den Sichtverhältnissen anpassen
- Abstand zu vorausfahrenden Fahrzeugen und zum rechten Fahrbahnrand vergrößern
- In der Nähe von Fußgängerstreifen und bei fehlendem Trottoir innerorts bewusst auf Fußgänger achten

Bedienung der Beleuchtung

- Ausserorts wann immer möglich Fernlicht benützen
- Rechtzeitig abblenden: Beim hintereinander Fahren und vor dem Kreuzen mit anderen Verkehrsteilnehmenden, Schienenfahrzeugen usw.
- Bei längerem Halten (z.B. vor Bahnübergängen, Baustellen oder Lichtsignalanlagen) kann auf die Standlichter umgeschaltet werden
- Innerorts ist nach Möglichkeit auf den Gebrauch der Fernlichter zu verzichten
- Nebellichter und Nebelschlusslichter dürfen nur verwendet werden, wenn die Sicht wegen Nebels, Schneetreibens oder starken Regens erheblich eingeschränkt ist

Blicktechnik bei Nacht (unbeleuchtete Straßen)

- Der Blick bewegt sich zwischen rechtem Fahrbahnrand und Mitte der Fahrbahn möglichst weit nach vorne
- Rechts vom Licht der entgegenkommenden Fahrzeuge vorbei blicken (z.B. an Randlinie blicken)
- Bei Blendung Geschwindigkeit reduzieren und Entgegenkommenden gegebenenfalls zum Abblenden auffordern
- Beachten, dass der beleuchtete Straßenbereich in Kurven kürzer ist als auf geraden Strecken

Fahren bei schlechten Sicht-, Witterungs- und Straßenverhältnissen

Beim Fahren bei schlechten Sicht-, Witterungs- und Straßenverhältnissen bestehen folgende Gefahren:

- Die Haftung der Reifen ist geringer
- Die Sicht kann durch beschlagene Spiegel und Scheiben beeinträchtigt werden
- Seitenwind, Brücken bei kalten Temperaturen, Schmelzwasserbereiche, vereiste Fahrbahnen, Baustellen usw. erschweren den Verkehr

Massnahmen

- Der reduzierten Übertragung von Antriebs-, Brems- und Seitenführungskräften ist Rechnung zu tragen
- Geschwindigkeit den Sicht-, Witterungs- und Straßenverhältnissen anpassen
- Abstand zu vorausfahrenden Fahrzeugen und zum rechten Fahrbahnrand vergrößern
- Die Lüftung, Klimaanlage, Scheibenwischer, Scheiben, bzw. Spiegelheizung usw. sind so einzustellen, dass die Scheiben nicht beschlagen



7

Perfektionsschulung

Zu erreichende Kompetenz:

***Lernende führen das Fahrzeug
vorschriftsgemäss, sicher,
partnerschaftlich, verantwortungs-
voll und umweltbewusst durch
den Strassenverkehr.***

7.1 Fahren nach Wegweiser / Zielfahren / Navigation

Die Lernenden:

- Wissen**
- beschreiben Aufstellungsort von Hinweissignalen und ihren Vorsignalen innerorts und ausserorts
 - unterscheiden die Bedeutung der Farben von Signalen zur Wegweisung
 - beschreiben Planung und Durchführung von Fahrten mit Navigationsgeräten
- Können**
- planen Fahrten zu bestimmten Fahrzielen mit unterschiedlichen Hilfsmitteln
 - fahren selbstständig unter Einhaltung der Verkehrsregeln nach Wegweisern, Zielen oder Navigationsgeräten
 - verhalten sich beim Feststellen von falsch gewählten Fahrstreifen oder Fahrtrichtungen vorschriftsgemäss
- Wollen**
- zeigen Bereitschaft, Zielfahrten rechtzeitig zu planen und ausreichend Zeitreserven einzukalkulieren

Vorausgesetztes Wissen und Können

- Abgeschlossene Vor-, Grund- und Hauptschulung
- Gesetzliche Grundlagen: SVG Art. 44 / VRV Art. 3 Abs. 1, 8 Abs. 1 und 2 / SSV Art. 51-55
- Alle Verkehrsregeln, sämtliche Aspekte der Verkehrssinnbildung, insbesondere Verkehrssehen, Verkehrsumwelt und Grundlagen für eine vorausschauende Fahrweise

Situation für Schulung / Übung

- Innerorts können Nahziele verwendet werden
- Ausserorts möglichst nach Fernzielen über eine längere Strecke fahren

Methodische Hinweise

- Um die Selbständigkeit der Lernenden zu schulen, soll einerseits vor Verzweigungen mit Vorwegweisern und Wegweisern eine Ortschaft anstelle der Fahrtrichtung angegeben werden. Andererseits kann auch durch Definieren eines Fahrziels eine Fahrstrecke durch die Lernenden selbstständig gesucht und angefahren werden.
- Fahren nach Wegweisern soll nach Möglichkeit in einer für die Lernenden unbekannten Region stattfinden, selbstständiges Zielfahren in einer bekannten Umgebung.
- Beim Fahren nach Wegweisern und beim Zielfahren sind sämtliche bisher behandelten Aspekte der Grund- und Hauptschulung, besonders auch die Spur- und Spurgestaltung, zu berücksichtigen.
- Navigationssysteme in Fahrzeugen und auf Smartphones sollen in die Ausbildung einbezogen werden. Die Lernenden geben einen Zielort ein und fahren nach den Anweisungen des Navigationssystems.

Mögliche Fragen zu

Wissen / Können

- Wie kann der Verkehrsfluss gewährleistet werden?
- Wie unterstützen die Farben und Formen der Wegweiser die eigene Routenwahl?
- Welche gesetzlichen Bestimmungen gelten, wenn man auf einer Nebenstrasse in eine Ortschaft einfährt?

Risikoanalyse

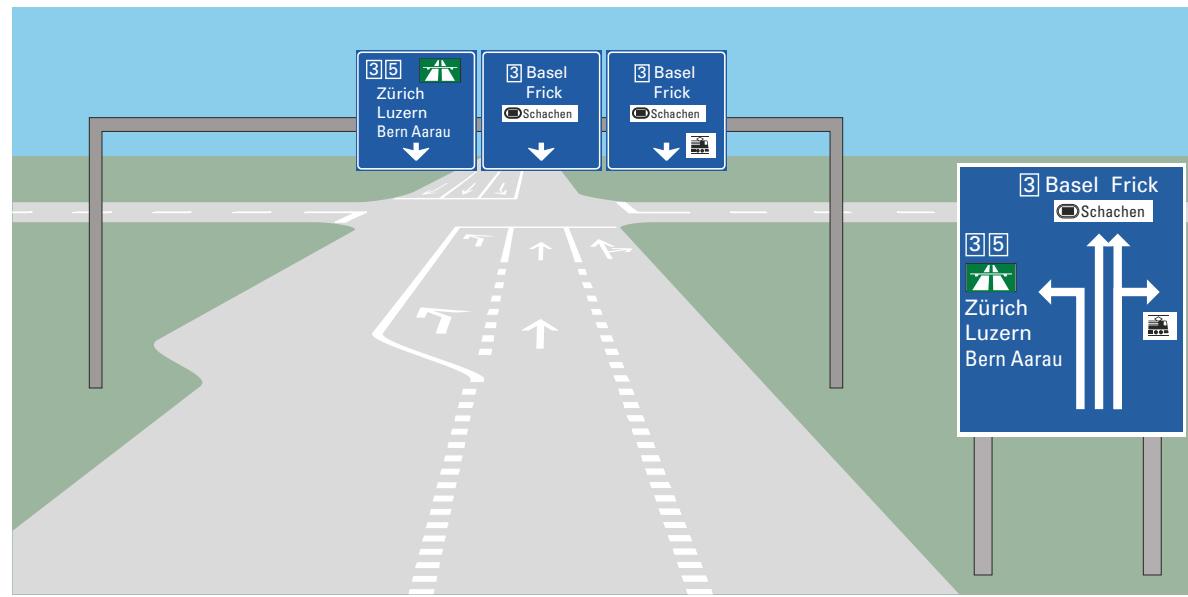
- Welches besondere Risiko besteht, wenn in einer Gegend gefahren wird, die unbekannt ist?
- Welche Risiken bestehen beim Fahren nach Navigationsgerät?

Selbsteinschätzung

- Welche Faktoren sind beim Planen einer Fahrt auf einer unbekannten Strecke zu beachten?
- Wie können besondere Gefahren aufgrund von Ortsunkenntnis verhindert werden?

Fahren nach Vorwegweiser, Wegweiser und Einspurttafeln

Eine vorausschauende Fahrweise hilft die Fahrstrecke möglichst früh zu erkennen und die Spur- und Spurgestaltung dementsprechend anzupassen.



Vorwegweiser

Auf Vorwegweisern ist die Anzahl Fahrstreifen und deren Fahrtrichtung zu erkennen.
Die Reihenfolge der auf den Vorwegweisern aufgeführten Ortschaften ist in der Regel distanzabhängig.
Fehlt die Angabe eines Fahrziels, ist dem Verlauf der Strasse zu folgen.

Wegweiser

Wegweiser sind im Bereich von Strassenverzweigungen angebracht und geben kaum Möglichkeit zum Vorausplanen.
Die Reihenfolge der auf den Wegweisern aufgeführten Ortschaften ist in der Regel distanzabhängig.

Einspurtafel

Einspurtafeln sind grundsätzlich über den Fahrstreifen angebracht.

Zielfahren

Mögliche Fahrziele sind Bahnhöfe, öffentliche Parkplätze und -häuser, Einkaufszentren, Freizeiteinrichtungen, Weg nach Hause usw.
Nach Erreichen des Ziels soll das selbstständige Abstellen des Fahrzeuges miteinbezogen werden.

Navigation

Die Aufmerksamkeit darf durch Informationssysteme nicht beeinträchtigt werden.
Die Bedienung eines Navigationssystems hat während dem Stillstand des Fahrzeuges zu erfolgen.

7.2 Fahren auf Autobahnen und Autostrassen

Die Lernenden:

- Wissen**
- erklären die Voraussetzungen, die Lernfahrer für das Befahren von Autobahnen und Autostrassen erfüllen müssen
 - erklären die Vorschriften, Risiken und Vorsichtsmassnahmen zum Befahren von Autobahnen und Autostrassen
 - erklären die unterschiedlichen fahrzeugbezogenen Höchstgeschwindigkeiten, die sie beim Einfahren und Befahren der Autobahn und Autostrasse in die Geschwindigkeitsgestaltung einzubeziehen haben
- Können**
- befahren Autobahnen und Autostrassen nur, wenn sie die Voraussetzungen dazu erfüllen
 - beobachten frühzeitig und beschleunigen situationsgerecht
 - halten sich beim Einfahren an die Mehrfachbeobachtung und fahren spurgenau mit dem notwendigen Abstand ein
 - fahren vorausschauend und flüssig
 - halten beim Hintereinanderfahren, vor, während und nach dem Überholen ausreichend Abstand ein
 - verlassen die Autobahnen und Autostrassen bei Ausfahrten sicher und ohne den Verkehrsfluss unnötig zu behindern
- Wollen**
- zeigen Bewusstsein für die Gefahren durch höhere Geschwindigkeiten und Geschwindigkeitsunterschiede

Vorausgesetztes Wissen und Können

- Abgeschlossene Vor-, Grund- und Hauptschulung
- Gesetzliche Grundlagen: VRV Art. 5, 8 Abs. 5, 27, 35, 36

Situation für Schulung / Übung

- Autobahnen und Autostrassen

Methodische Hinweise

- Fahrschüler dürfen Autobahnen und Autostrassen erst befahren, wenn sie prüfungsreif sind. Dies bedeutet, dass die Vor-, Grund- und Hauptschulung abgeschlossen sein muss.
- Bei der Einfahrt von Autobahnen und Autostrassen ist das Einschätzen der Geschwindigkeitsunterschiede schwierig. Daher soll erreicht werden, dass die Fahrschüler möglichst zügig beschleunigen.
- Ein mehrfaches Beobachten gibt einen Anhaltspunkt über die Geschwindigkeit der anderen Fahrzeuge. Fahrschüler und Verkehrsgeschehen sind aufmerksam zu beobachten, damit nötigenfalls unterstützend eingegriffen werden kann.
- Die Autobahn ist aufgrund längerer Beschleunigungsstreifen vor der Autostrasse auszubilden.

Mögliche Fragen zu

Wissen / Können

- Welche Vor- und Nachteile bietet die Autobahn?
- Auf Autobahnen darf schneller als auf den übrigen Strassen gefahren werden. Welche Möglichkeiten gibt es, um das mit der höheren Geschwindigkeit verbundene Risiko zu entschärfen?

Risikoanalyse

- Welche besonderen Risiken birgt das Einfahren auf eine Autobahn?
- Welches ist die häufigste Unfallart auf der Autobahn und was kann vorbeugend dagegen unternommen werden?
- Welche Risiken bestehen bezüglich Geschwindigkeitsempfindung nach dem Verlassen der Autobahn?

Selbsteinschätzung

- Welche Gefahren entstehen durch Drängeln und wie reagiert man selber darauf?
- Was könnte dazu verleiten, auf einer Autobahn mit überhöhter Geschwindigkeit zu fahren?
- Wie kann rechtzeitig erkannt werden, dass eine Übermüdung vorliegt, und was kann dagegen unternommen werden?
- Wie ist Aufmerksamkeitsdefiziten und Ermüdungserscheinungen entgegenzuwirken?

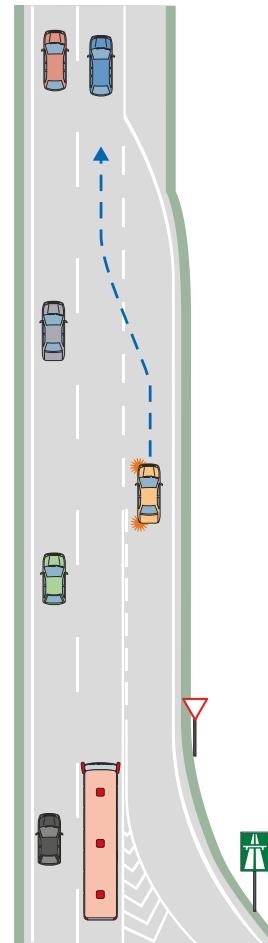
Einfahren auf Autobahnen und Autostrassen

Das Einfahren soll wie folgt ablaufen:

Absicht	<ul style="list-style-type: none">■ In den Verkehr auf der Autobahn / Autostrasse einfügen	<p>Laufende Überprüfung der sich verändernden Situation und der Qualität der Handlung</p>
Analyse	<ul style="list-style-type: none">■ Die Geschwindigkeit und das Verkehrsaufkommen beurteilen	
Plan	<ul style="list-style-type: none">■ Mit angepasster Geschwindigkeit und Gangwahl sicher in eine geeignete Lücke in den Verkehr einfügen	
Handlung	<p>Beobachtung</p> <ul style="list-style-type: none">■ Verkehr auf der Autobahn / Autostrasse abschätzen■ Mögliche Lücke für das Einfügen suchen■ Unmittelbar vor dem Einfügen Kontrollblick ausführen <p>Kommunikation</p> <ul style="list-style-type: none">■ Den Blinker erst betätigen, wenn das Einfügen möglich ist <p>Umsetzung</p> <ul style="list-style-type: none">■ Fahrzeug rasch auf die Geschwindigkeit des Verkehrs auf dem rechten Fahrstreifen beschleunigen■ Sofern Markierungen und Verkehrsverhältnisse es erlauben, den Beschleunigungsstreifen verlassen und Blinker zurückstellen	

Zu beachten

- Benutzer der Autobahnen und Autostrassen haben den Vortritt vor Fahrzeugen auf den Zufahrtsstrecken.
- Bis zum Ende der Doppellinie ist das Vorbeifahren rechts auf dem Beschleunigungsstreifen gestattet.
- Bei stockendem Verkehr den Reissverschlussverkehr anwenden.

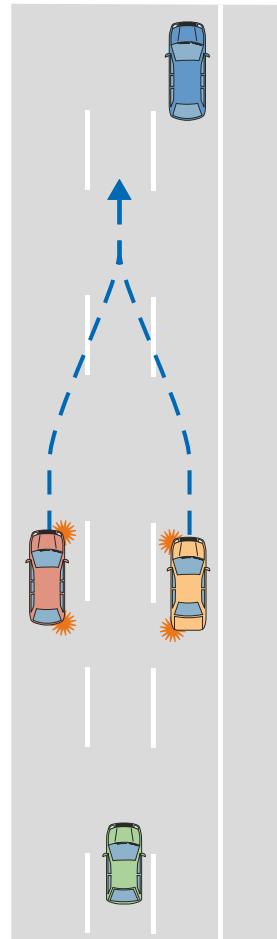


Fahrbahnbenützung und Geschwindigkeitsgestaltung

- Während der Fahrt ist in regelmässigen Abständen der rückwärtige Verkehr zu beobachten.
- Auf Autobahnen und Autostrassen mit mehreren Fahrstreifen ist der äusserste Fahrstreifen rechts zu benützen, ausser beim Überholen und beim Fahren in parallelen Kolonnen.
- Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit kann nur unter optimalen Verhältnissen gefahren werden. Es ist auf eine gleichmässige Geschwindigkeit zu achten.
- Mithalten beim Hintereinanderfahren kann unter Berücksichtigung des Zwei-Sekunden-Mindestabstandes erfolgen.
- Die Geschwindigkeit muss auch auf Autobahnen und Autostrassen angepasst werden, besonders bei Nacht beim Fahren mit Abblendlicht, wegen möglichem Aquaplaning, starkem Seitenwind, schneebedeckter Fahrbahn oder Sichtbehinderungen durch Nebel oder Blendung.
- Nach Möglichkeit sind Fahrassistenzsysteme einzusetzen.

Autobahnen mit mehr als zwei Fahrstreifen

Besonders bei Fahrstreifenwechseln in den mittleren Fahrstreifen ist auf einen gleichzeitigen Wechsel des Verkehrs aus den äusseren Fahrstreifen links oder rechts zu achten.



Überholen auf Autobahnen und Autostrassen

Das Überholen auf Autobahnen und Autostrassen ist grundsätzlich identisch mit dem Überholen auf übrigen Strassen. Dabei ist jedoch verstärkt auf folgendes zu achten:

- Den nachfolgenden Verkehr auf allen Fahrstreifen beobachten
- Geschwindigkeit vor dem Ausschwenken dem Verkehr des linken Fahrstreifens anpassen
- Die Fahrstreifenwechsel nach links und rechts sind anzuseigen

Rechts vorbeifahren

In folgenden Fällen darf rechts an andern Fahrzeugen vorbeigefahren werden:

- bei Kolonnenverkehr auf dem linken oder mittleren Fahrstreifen
- auf Einspurstrecken, sofern für die einzelnen Fahrstreifen unterschiedliche Fahrziele signalisiert sind
- sofern der links liegende Fahrstreifen mit einer Sicherheitslinie oder bei Doppellinien-Markierung mit einer linksseitig angebrachten Sicherheitslinie abgegrenzt ist, bis zum Ende der entsprechenden Markierung, insbesondere auf dem Beschleunigungsstreifen von Einfahrten
- auf dem Verzögerungsstreifen von Ausfahrten

Gefahren beim Fahren auf Autobahnen und Autostrassen

Beim Fahren auf Autobahnen und Autostrassen bestehen verschiedene Gefahren. Die anschliessende Aufzählung ist stichwortartig und nicht abschliessend. Details werden im Verkehrskunde-Unterricht thematisiert:

- Einfahrten
- Baustellen (Fahrstreifenverengungen, Fahrstreifenreduktion, usw.)
- Reizarmut
- Ablenkung
- Aquaplaning
- Geschwindigkeitsdifferenz zwischen verschiedenen Fahrzeugarten
- Schmale Pannenstreifen
- Plötzliches Auftreten von Stau
- Pannenfahrzeuge
- Plötzliche Fahrstreifenwechsel anderer Verkehrsteilnehmender
- Falschfahrer
- Tiere oder Gegenstände auf der Fahrbahn
- Tunnels
- Nebelbänke

Kolonnenverkehr / Stau

Beim Auffahren auf stockenden Kolonnenverkehr bzw. Stau ist folgendermassen vorzugehen:

- Nachfolgende Fahrzeuge mit Warnblinker warnen
- Rettungsgasse für hilfeleistende Fahrzeuge bilden
- Genügend Abstand halten
- Innerhalb der Kolonne den Mindestabstand einhalten, um die Kolonne nicht unnötig lang werden zu lassen. Bei stehenden Kolonnen aufschliessen.

Bei dichten Kolonnen auf beiden Fahrstreifen darf die rechte Kolonne, wenn die linke vorübergehend langsamer fährt, ihre Geschwindigkeit beibehalten und an den Fahrzeugen der linken Kolonne rechts vorbeifahren.

Pannenstreifen-Umnutzung

Bei der Pannenstreifen-Umnutzung (PUN) werden Pannenstreifen in den Spitzenzeiten als Fahrstreifen genutzt. Ziel ist, auf den betreffenden Abschnitten die Reisezeit zu stabilisieren, d.h. Staus und Stockungen zu verhindern und gleichzeitig die Verkehrssicherheit zu verbessern sowie den Schadstoffausstoss zu senken. Die Signale und Markierungen sind zu befolgen. Die Markierung des Pannenstreifens ist in diesem Fall nicht mehr relevant.

Rücksichtnahme gegenüber einfahrenden Fahrzeugen

Anschlüsse sind vorausschauend zu beobachten und der einfahrende Verkehr ist rechtzeitig zu erkennen. Auf den linken Fahrstreifen darf nur ausgewichen werden, wenn keine nachfolgenden Fahrzeuge behindert werden. Dies soll grundsätzlich vor Erreichen des Beschleunigungsstreifens erfolgen. Ansonsten ist auf den Fahrstreifenwechsel zu verzichten und durch Anpassen der Geschwindigkeit kann eine Lücke für das einfahrende Fahrzeug geschaffen werden.

Ausfahrten von Autobahnen und Autostrassen

Es ist darauf zu achten, dass der Verkehr durch das Ausfahren nicht behindert wird. Es sollte nur dann mit dem Verzögern begonnen werden, wenn es die Situation (Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnisse) erfordert. Das Verlassen der Autobahn oder Autostrasse soll wie folgt ablaufen:

- Spätestens 500 m vor der Ausfahrt den rechten Fahrstreifen befahren, Überholmanöver beenden
- 200 Meter vor der Ausfahrt den Blinker betätigen, falls nötig die Geschwindigkeit den Verhältnissen anpassen, ohne einzuspuren
- Am Anfang des Verzögerungsstreifens ausfahren
- Auf dem Verzögerungsstreifen, dem weiteren Verlauf der Ausfahrt angepasst, verzögern und Blinker ausschalten

Zu beachten:

Es besteht die Gefahr, dass die effektiv gefahrene Geschwindigkeit nach dem Verlassen der Autobahn unterschätzt wird, weil das Geschwindigkeitsempfinden an die Geschwindigkeit der Autobahn adaptiert ist. Daher soll die Geschwindigkeit rechtzeitig der signalisierten Geschwindigkeit und den Verhältnissen in der Ausfahrt angepasst werden. Die Kontrolle muss über die Geschwindigkeitsanzeige erfolgen.

7.3 Besondere Verkehrspartner und -situationen

Die Lernenden:

- Wissen**
- analysieren schwierige Verkehrssituationen und leiten verantwortungsbewusstes Verhalten ab
 - bestimmen Strategien, mit denen sie anspruchsvolle Verkehrssituationen sicher bewältigen
- Können**
- verhalten sich gegenüber schwierigen Verkehrspartnern und in fordernden Verkehrssituationen nach den 10 taktischen Regeln für sicheres Fahren
 - verzichten auf Nachahmung von Fehlverhalten
- Wollen**
- zeigen Bewusstsein, dass Fehlverhalten von Verkehrspartnern unabsichtlich passieren kann
 - zeigen Verantwortung, indem sie sich auch in anspruchsvollen Situation nicht belehren und sich nicht zu Fehlverhalten verleiten lassen

Vorausgesetztes Wissen und Können

- Abgeschlossene Vor-, Grund- und Hauptschulung

Situation für Schulung / Übung

- Innerorts und ausserorts, Strassen mit möglichst viel Verkehr sowie unterschiedlich schwierigen oder speziellen Verkehrssituationen

Methodische Hinweise

- Am Ende der Ausbildung sollen sämtliche Inhalte gefestigt werden
- Die Komplexität der Schulungssituationen ist von der Ausbildungsregion abhängig
- Anhand der 10 taktischen Regeln aus dem Verkehrskunde-Unterricht wird eine sichere, vorausschauende und partnerschaftliche Fahrweise angestrebt. Die Fahrstrecke ist so zu wählen, dass Innerorts- und Ausserortsstrecken sowie Autobahn oder Autostrassen enthalten sind. Es sollen einfache und komplexere Verkehrssituationen selbstständig durch die Lernenden befahren werden. Ebenso sind Manöverteile einzubauen

Mögliche Fragen zu

Wissen / Können

- Woran lässt sich ein sicherer Fahrer erkennen?
- Woran lässt sich ein rücksichtsvoller Fahrer erkennen?

Risikoanalyse

- Welche Risiken bestehen in Situationen, in welchen sich Verkehrsteilnehmende nicht korrekt verhalten?
- Welche Verkehrssituationen können durch Toleranz sicherer verlaufen?

Selbsteinschätzung

- Was wird an der eigenen Fahrweise als grösstes Unfallrisiko betrachtet?
- Welches Potenzial wird bei sich selber im Umgang mit schwächeren Verkehrsteilnehmenden erkannt?

Als Grundlage für dieses Thema dienen sämtliche Inhalte der Vor-, Grund, Haupt- und Perfektionsschulung sowie die verkehrssinnbildenden Grundlagen.

Verhalten gegenüber Fahrzeugen mit besonderen Warnsignalen

- Feststellen, woher sich das Einsatzfahrzeug nähert und wohin es fährt
- Fahrbahn wenn nötig freigeben
- Bei Lichtsignalanlagen, falls nötig, vorsichtig über die Haltelinie fahren. Dabei ist auf nachfolgenden und querenden Verkehr zu achten
- Engpässe sind freizugeben



8

Fahrmanöver

Zu erreichende Kompetenz:

Lernende führen Fahrmanöver und das Rückwärtsfahren geplant, sicher und zweckmäßig durch und berücksichtigen die eigenen Grenzen und die Grenzen des Fahrzeugs.

8 Fahrmanöver

Die Fahrmanöver sind zwar als separates Kapitel gegliedert, jedoch sollen die einzelnen Übungen dem Ausbildungsstand der Lernenden und den Ortsverhältnissen angepasst, nach abgeschlossener Vorschulung in die Grund-, Haupt- und Perfektionsschulung integriert werden.

Zu beachten ist, dass die Manöver nach steigendem Schwierigkeitsgrad dargestellt sind. Durch das Vertiefen der einzelnen Manöver lernen die Fahrschüler die Fahrzeugbedienung zu verfeinern und zu optimieren.

Genereller methodischer Hinweis zur Manöverschulung

Bei Ausübung der Manöver sollen die Lernenden zu Beginn nicht unter Zeitdruck stehen. Es soll auf eine exakte Ausführung Wert gelegt werden.

Ziele der Manöverschulung

Die Lernenden erkennen den zweckmässigen und richtigen Einsatz des jeweiligen Manövers und vollziehen dies stets gemäss nachfolgendem Ablauf:

Beobachten → Planen → Vorbereiten → Ausführen

An geeigneten Stellen soll den Lernenden die Zweckmässigkeit der verschiedenen Manöver im Verkehrsaltag vor Augen geführt werden. Dabei soll auf die Systematik und Komplexität besonders geachtet werden, so dass für niemanden ein zusätzliches Risiko besteht.

Blick- und Orientierungstechnik beim Manövrieren

- In allen Manövern empfiehlt sich, weit vorne die Fahrziele zu suchen (möglichst wenig Fixationen)

Die Blicktechnik ist der jeweiligen Situation und Gegebenheit anzupassen. Langsame oder schnelle Fahrmanöver verlangen unterschiedliche Blicktechniken. Der Blick zum Ziel ist immer förderlich, sofern der zeitliche Ablauf stimmt.

Notizen

8.1 Abstellen, Sichern und Wegfahren in Steigung und Gefälle

Die Lernenden:

- | | |
|---------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Wissen | <ul style="list-style-type: none">■ beschreiben den Ablauf beim Wegfahren in Steigung und Gefälle■ beschreiben den Ablauf beim Abstellen in Steigung und Gefälle■ erklären der Betriebsanleitung des Fahrzeugs entsprechende Massnahmen und Vorschriften zur Sicherung des Fahrzeugs gegen das Wegrollen in Steigung und Gefälle■ beschreiben die Vorschriften zum Abstellen von Fahrzeugen ausserhalb von Parkfeldern |
| Können | <ul style="list-style-type: none">■ sichern das Fahrzeug nach Herstellervorgaben und Vorschriften wirkungsvoll gegen Wegrollen■ halten und fahren in Steigungen und Gefällen mit und ohne Fahrassistentensysteme und mit Hilfe der Feststellbremse sicher und ohne zurückrollen an |
| Wollen | <ul style="list-style-type: none">■ zeigen Bewusstsein für die Kräfte, welche in Steigungen und Gefälle auf das Fahrzeug und dessen Sicherungsmassnahmen wirken |

Vorausgesetztes Wissen und Können

- Abgeschlossene Vorschulung
- Gesetzliche Grundlagen: VRV Art. 22

Situation für Schulung / Übung

- Auf verkehrsarmen Strassen mit Steigungen und Gefälle

Methodische Hinweise

- Zu Beginn leichtere, später stärkere Steigungen und Gefälle (über 10%) wählen.
- Die Lernenden sollen die Kräfte in Steigungen und Gefälle spüren und erfahren, wie sich diese auf die Sicherungsmassnahmen und das Anfahren auswirken.

Mögliche Fragen zu

Wissen / Können

- Welche Vorschriften bestehen für das Abstellen eines Fahrzeuges in Steigungen und Gefälle?
- Welche zusätzlichen Massnahmen müssen in starken Steigungen und im Gefälle getroffen werden?

Risikoanalyse

- Welche Risiken bestehen, wenn das Fahrzeug nur durch Anziehen der Feststellbremse gesichert wird?
- Welchen Einfluss haben Beladung und Witterung auf das Sichern eines Fahrzeuges in starken Steigungen und im Gefälle?

Selbsteinschätzung

- Welche Ursache könnte dazu führen, dass Fahrer ihre Fahrzeuge in Steigungen trotz den nötigen Kenntnissen nicht wirkungsvoll sichern?

Das Vorgehen beim Anhalten und beim Sichern des Fahrzeuges ist in den Kapiteln 3.4, 3.5 und 3.9 beschrieben.

Zusätzliche Sicherung in starken Steigungen und im Gefälle

In starken Steigungen oder im Gefälle könnten die Feststellbremse und das Getriebe nicht ausreichen, um das Fahrzeug wirkungsvoll gegen ein Wegrollen zu sichern. Zusätzlich sind je nach Situation die Räder einzuschlagen oder ein Unterlegekeil unter einem der Hinterräder anzubringen.

8.2 Rückwärtsfahren

Die Lernenden:

- Wissen**
- erklären die Vorschriften zu Vortritt, Geschwindigkeit und Richtungsanzeige zum Rückwärtsfahren
 - beschreiben Sitzposition, Blickrichtung und Rundumkontrolle beim Rückwärtsfahren
 - benennen die Situationen, in denen eine Hilfsperson beigezogen werden muss
 - bestimmen in welchen Situationen für das Rückwärtsfahren die Fahrbahnseite zu wechseln ist
- Können**
- nehmen die passende Sitzposition ein
 - verschaffen sich Sicht und Gehör durch geöffnete Fenster
 - fahren das Fahrzeug unter Einhaltung der Rundumkontrolle kontrolliert langsam, zielgerichtet und spurtreu rückwärts
- Wollen**
- zeigen Bewusstsein für die Gefahren beim Rückwärtsfahren und die notwendigen Sicherheitsvorkehrungen

Vorausgesetztes Wissen und Können

- Abgeschlossene Vorschulung
- Grundlagen Blickführung, Blicktechnik, Einfügen in den Verkehr, Anhalten
- Fahrbahnbenützung, Abbiegen
- Blickführung, Geschwindigkeitsgestaltung
- Gesetzliche Grundlagen: SVG Art. 34, 36, 37, 45 / VRV Art. 17, 18, 27, 30, 36, 37, 39

Situation für Schulung / Übung

- Straßen mit wenig Verkehr

Methodische Hinweise

- Rückwärtsfahren ist – wo Weiterfahren oder Wenden möglich ist – verboten. Ausgenommen sind Ausbildungs- und Prüfungssituationen. Deshalb ist das Abbiegen in Fahrtrichtung rechts zu üben und zu prüfen. Das Rückwärtsfahren über freie Flächen und das Linksabbiegen sind auch in Ausbildungs-

- und Prüfungssitzungen zu vermeiden, da sie in der Praxis nicht zur Anwendung kommen.
- Besonders das Beobachten rund um das Fahrzeug ist eingehend zu thematisieren.
 - Anfänglich soll das Rückwärtsfahren auf ebenen, geraden Strecken, später auf übersichtlichen Verzweigungen, in Steigungen, Gefällen und übersichtlichen Kurven geübt werden.

Mögliche Fragen zu

Wissen / Können

- Wann ist Rückwärtsfahren erlaubt?
- Wie kann Rückwärtsfahrten vermieden werden?

Risikoanalyse

- Welche Risiken entstehen beim Rückwärtsfahren?
- Wie können die durch den Toten Winkel bedingten Risiken verringert werden?

Selbsteinschätzung

- In welchen Situationen entscheidet man sich gegen eine Rückwärtsfahrt?
- Was ist der heikelste Punkt beim Rückwärtsfahren?

Grundsatz

Über längere Strecken ist das Rückwärtsfahren nur zulässig, wenn das Weiterfahren oder Wenden nicht möglich ist. Das Rechtsfahrgebot gilt auch beim Rückwärtsfahren, dies bedeutet, dass für die Rückwärtsfahrt auf die linke Strassenseite zu wechseln ist. Beim Rückwärtsfahren können mit ganz oder zumindest teilweise geöffnetem Fenster Geräusche oder Warnungen besser wahrgenommen werden.

Rückwärtsfahren

- Körperhaltung
- Blick- und Orientierungstechnik
- Lenkradbedienung
- Abstand zum Fahrbahnrand bis 0.5 m
- Vor dem Drehen des Lenkrades Rundumkontrolle
- Seitenwechsel, Halten und Abbiegen sind anzugeben

Rückwärtsfahren bei eingeschränkter Sicht

Bei Fahrzeugen mit eingeschränkter Sicht nach hinten ist zum Rückwärtsfahren eine Hilfsperson beizuziehen, wenn nicht jede Gefahr ausgeschlossen ist.

8.3 Wenden

Die Lernenden:

- Wissen**
- erklären die Vorschriften, Risiken und Vorsichtsmassnahmen beim Wenden
 - unterscheiden Merkmale von öffentlichem und privatem Grund
 - erklären die Vorteile des Wendens vorwärts auf Kehr-, Kreisverkehr- und anderen Plätzen
- Können**
- wenden das Fahrzeug wenn möglich mit U-Turn vorwärts führen Wendemanöver mit Rückwärtsfahren nur in ausreichend übersichtlichen Situationen aus
 - verschaffen sich Sicht und Gehör
 - befolgen die Vortrittsregeln und lassen vortrittsberechtigte Strassenbenutzer während dem Manöver passieren
 - führen ein Wendemanöver mit maximal Schrittgeschwindigkeit durch
 - zeigen Anhalten, Richtungsänderungen und Wegfahren an
 - wenden die Rundumkontrolle und Mehrfachbeobachtung während dem ganzen Manöver an
- Wollen**
- zeigen Bereitschaft, das Fahrzeug wenn möglich vorwärts zu wenden
 - anerkennen, dass eine gute Übersicht zwingend ist wenn ein Fahrzeug rückwärts gewendet werden muss

Vorausgesetztes Wissen und Können

- Abgeschlossene Vorschulung
- Rückwärtsfahren
- Gesetzliche Grundlagen: SVG Art. 36, 39 / VRV Art. 17

Situation für Schulung / Übung

- In Industriezonen und Quartieren mit wenig Verkehr

Methodische Hinweise

- Die Lernenden sollen in fortgeschrittener Ausbildung Ort und Art des Wendemanövers bestimmen

Mögliche Fragen zu

Wissen / Können

- Unter welchen Voraussetzungen kann ein Wendemanöver sicher ausgeführt werden?
- Wie kann ein Wendemanöver vermieden werden?

Risikoanalyse

- Wie kann ein bevorstehendes Wendemanöver kommuniziert werden?
- Welche Risiken bestehen bei Wendemanövern?

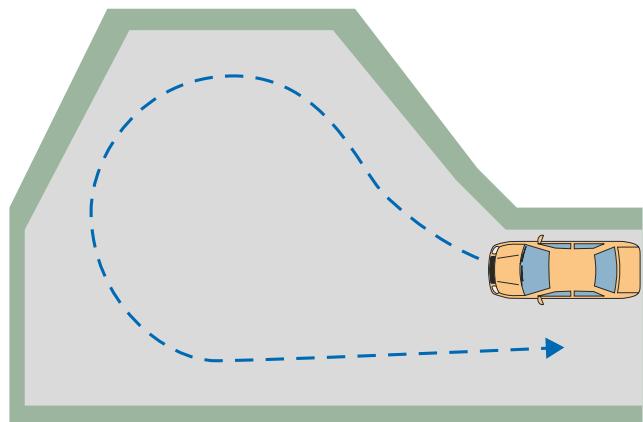
Selbsteinschätzung

- Welche äusseren Einflüsse können zu einem riskanten Wendemanöver verleiten?

Grundsätze

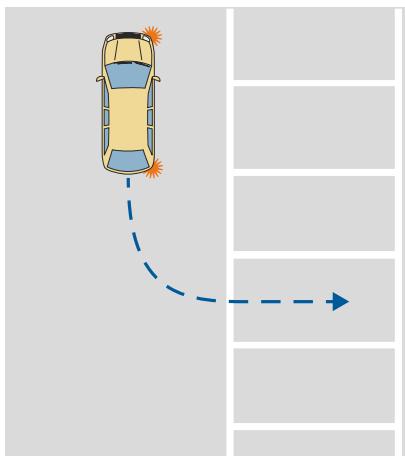
Es ist möglichst vorwärtsfahrend zu wenden und die sicherste und einfachste Variante zu wählen.

Beim Rückwärtsfahren können mit ganz oder zumindest teilweise geöffnetem Fenster Geräusche oder Warnungen besser wahrgenommen werden.



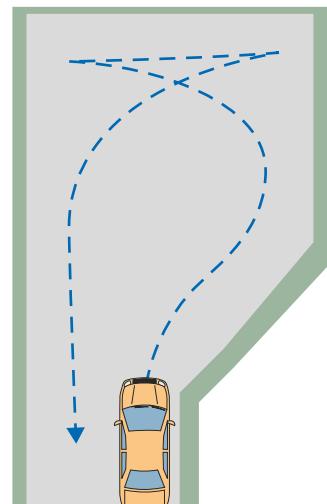
Wenden rückwärts in Ausweichstelle

Aus Verkehrssicherheitsgründen sind nur geeignete übersichtliche Stellen zu benützen und es ist rückwärts in den verkehrsarmen Raum zu fahren.



Wenden vorwärts zwischen Begrenzung

Dieses Wendemanöver dient als Übung für die Fahrzeugbeherrschung, es fordert die Koordination der Blicktechnik, Lenktechnik und Geschwindigkeitsgestaltung besonders.



Absicht	<ul style="list-style-type: none">■ Wenden	
Analyse	<ul style="list-style-type: none">■ Erkennen der Wendemöglichkeit	
Plan	<ul style="list-style-type: none">■ Rückwärts in die Wendemöglichkeit fahren■ Wo möglich vorwärts wenden, wenn nötig anhalten und rückwärts wenden	
Handlung	<p>Beobachtung</p> <ul style="list-style-type: none">■ Verkehr mit Rundumkontrolle überwachen <p>Kommunikation</p> <ul style="list-style-type: none">■ Blinker nach rechts stellen■ Geschwindigkeit frühzeitig mässigen <p>Umsetzung</p> <ul style="list-style-type: none">■ Sofort nach der Wendemöglichkeit am rechten Fahrbahnrand anhalten■ Rückwärts einfahren; Ausschwenken der Fahrzeugfront beachten■ Soweit zurückfahren, bis die Fahrzeugfront nicht mehr auf die Fahrbahn ragt■ Vor der Wegfahrt Verkehr beobachten und Blinker in Fahrtrichtung stellen	Laufende Überprüfung der sich verändernden Situation und der Qualität der Handlung

8.4 Parkieren schräg

Die Lernenden:

- Wissen**
- unterscheiden das Parkieren schräg vorwärts zum Parkieren rechtwinklig vorwärts
- Können**
- nehmen mit dem Fahrzeug die dem Wendekreis entsprechende Ausgangsposition ein und befolgen dabei die Vorschriften zu Vortritt und Zeichengabe
 - verschaffen sich Sicht und Gehör
 - beobachten vor der Manöverausführung mit Rundumkontrolle und Mehrfachbeobachtung
 - führen ein Parkiermanöver mit maximal Schrittgeschwindigkeit durch
 - parkieren das Fahrzeug parallel und mittig im Parkfeld, wenn nötig mit wirkungsvoller Korrektur
- Wollen**
- zeigen Bewusstsein für die Gefahren beim Ein- und Ausparkieren, die mit entsprechend vorsichtiger Ausführung zu kompensieren sind

Vorausgesetztes Wissen und Können

- Abgeschlossene Vorschulung
- Rückwärtsfahren
- Gesetzliche Grundlagen: VRV Art. 17, 19, 20

Situation für Schulung / Übung

- Übungsplatz, Parkplatz mit wenig Verkehr

Methodische Hinweise

- Es ist vorwärts und rückwärts zu üben
- Das Parkieren soll nach Möglichkeit mit und ohne Assistenzsysteme geübt werden

Mögliche Fragen zu

Wissen / Können

- Was beeinflusst die Wahl in ein links oder rechts liegendes Parkfeld zu fahren?
- Welche sicherheitsrelevanten Aspekte gilt es beim Parkieren zu beachten?

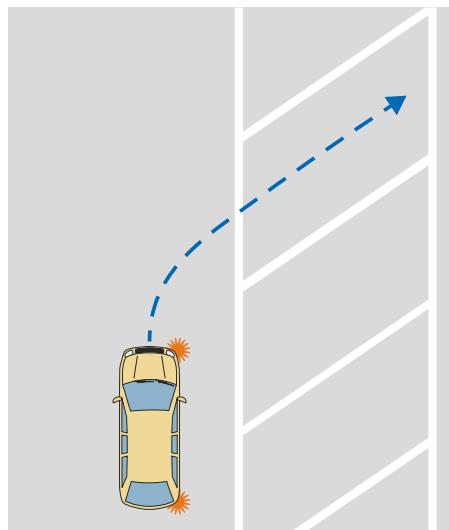
Risikoanalyse

- Welche Risiken bestehen beim Parkieren bezüglich Zweiradfahrenden und Fussgängern?
- Welche Risiken bestehen bei einem Parkmanöver?

- Wie kann das Geschehen rund um das Fahrzeug beim Parkieren unter Kontrolle gehalten werden?

Selbsteinschätzung

- Welcher Teil wird beim Parkieren in ein schräg zur Fahrbahn liegendes Parkfeld als schwierigsten empfunden?



Korrektur

Misslingt der erste Versuch, ist in Vorwärtsfahrt unter Beobachtung des Verkehrs zu korrigieren.

Verlassen des Parkfeldes

Das Parkfeld ist im stumpfen Winkel zur Strasse zu verlassen.

8.5 Parkieren rechtwinklig

Die Lernenden:

Wissen

- erklären die Vorschriften, Risiken und Vorsichtsmassnahmen beim Ein- und Ausparkieren
- unterscheiden Merkmale von öffentlichem und privatem Grund
- benennen an welchen Orten und in welchen Situationen vorwärts oder rückwärts Parkieren notwendig oder möglich ist
- benennen Vorschriften zum Abstellen des Fahrzeugs wie Parkscheibe, Parkuhr, zeitliche Vorgaben usw.

Können

- nehmen mit dem Fahrzeug die dem Wendekreis entsprechende Ausgangsposition ein und befolgen dabei die Vorschriften zu Vortritt und Zeichengabe
- verschaffen sich Sicht und Gehör
- beobachten vor der Manöverausführung mit Rundumkontrolle und Mehrfachbeobachtung
- führen ein Parkiermanöver mit maximal Schrittgeschwindigkeit durch
- parkieren das Fahrzeug parallel und mittig im Parkfeld, wenn nötig mit wirkungsvoller Korrektur

Wollen

- zeigen Bewusstsein für die Gefahren beim Ein- und Ausparkieren, die mit entsprechend vorsichtiger Ausführung zu kompensieren sind

Vorausgesetztes Wissen und Können

- Abgeschlossene Vorschulung
- Rückwärtsfahren
- Gesetzliche Grundlagen: VRV Art. 17, 19 und 20

Situation für Schulung / Übung

- Übungsplatz, Parkplatz mit wenig Verkehr

Methodische Hinweise

- Es sind verschiedene Varianten (vorwärts, rückwärts, mit rechtwinkligem Einfahren oder Ausschwenken) zu üben
- Das Parkieren soll nach Möglichkeit mit und ohne Assistenzsysteme geübt werden

Mögliche Fragen zu

Wissen / Können

- Was beeinflusst die Wahl, vorwärts, rückwärts, links oder rechts in ein rechtwinklig zur Strasse liegendes Parkfeld zu fahren?

Risikoanalyse

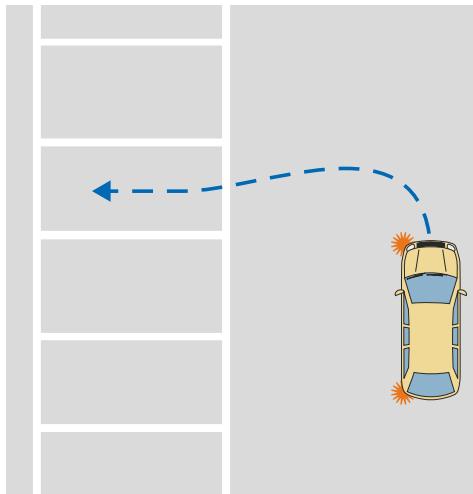
- Welche Risiken bestehen bei einem Parkmanöver?
- Wie kann das Geschehen rund um das Fahrzeug beim Parkieren unter Kontrolle gehalten werden?

Selbsteinschätzung

- Welcher Teil ist beim rechtwinkligen Parkieren der schwierigste?
- Wann wird auf ein rechtwinkliges Parkmanöver verzichtet?

Parkieren rechtwinklig vorwärts

Absicht	<ul style="list-style-type: none">■ Parkieren rechtwinklig vorwärts	
Analyse	<ul style="list-style-type: none">■ Erkennen der Parklücke und der Situation	
Plan	<ul style="list-style-type: none">■ Vorwärts in die Parklücke fahren	
Handlung	<p>Beobachtung</p> <ul style="list-style-type: none">■ Verkehr hinten, vorne und seitlich beachten <p>Kommunikation</p> <ul style="list-style-type: none">■ Blinker nach links stellen■ Geschwindigkeit mässigen <p>Umsetzung</p> <ul style="list-style-type: none">■ Auf der Höhe der zweiten Linie bzw. dem vorherigen Parkfeld mit ausreichend Abstand zum Parkfeld anhalten■ Vorwärts anfahren■ Links einlenken und in das Parkfeld einfahren■ Kurz bevor das Fahrzeug parallel zum Parkplatz steht, Räder gerade drehen und anhalten, sobald das Fahrzeug im Parkfeld ist	Laufende Überprüfung der sich verändernden Situation und der Qualität der Handlung



Korrektur

Misslingt der erste Versuch, ist in Rückwärtssfahrt unter Beobachtung des Verkehrs zu korrigieren.

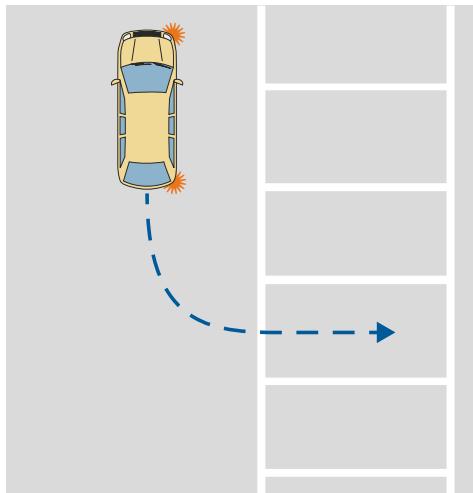
Verlassen des Parkfeldes

Um ausreichend Abstand zu nebenstehenden Fahrzeugen zu wahren, ist beim Ausparkieren eine halbe Fahrzeuglänge geradeaus zu fahren und erst danach einzulenken.

Parkieren rechtwinklig rückwärts

Es soll wo möglich rückwärts parkiert werden, da das Verlassen des Parkfeldes und das Einfügen in den Verkehr in Vorwärtsfahrt sicherer ist.

Absicht	<ul style="list-style-type: none">■ Parkieren rechtwinklig rückwärts	<p>Laufende Überprüfung der sich verändernden Situation und der Qualität der Handlung</p>
Analyse	<ul style="list-style-type: none">■ Erkennen der Parklücke und der Situation	
Plan	<ul style="list-style-type: none">■ Rückwärts in die Parklücke fahren	
Handlung	<p>Beobachtung</p> <ul style="list-style-type: none">■ Verkehr hinten, vorne und seitlich beachten <p>Kommunikation</p> <ul style="list-style-type: none">■ Blinker nach rechts stellen■ Geschwindigkeit mässigen <p>Umsetzung</p> <ul style="list-style-type: none">■ Auf der Höhe der dritten Linie bzw. dem zweiten Parkfeld anhalten■ Rückwärts anfahren■ Rechts einlenken, dabei im Aussenspiegel die Distanz zum Parkfeldrand oder zu allenfalls parkierten Fahrzeugen abschätzen■ Kurz bevor das Fahrzeug parallel zum Parkfeld steht, Räder gerade drehen und zurückfahren, bis das Fahrzeug im Parkfeld ist	



Korrektur

Misslingt der erste Versuch, ist in Vorwärtsfahrt unter Beobachtung des Verkehrs zu korrigieren.

Verlassen des Parkfeldes

Um ausreichend Abstand zu nebenstehenden Fahrzeugen zu wahren, ist beim Ausparkieren eine halbe Fahrzeugglänge geradeaus zu fahren und erst danach einzulenken.

8.6 Parkieren seitwärts

Die Lernenden:

- | | |
|---------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Wissen | <ul style="list-style-type: none">■ erklären die Vorschriften, Risiken und Vorsichtsmassnahmen beim Ein- und Ausparkieren auf der Fahrbahn■ unterscheiden Merkmale von öffentlichem und privatem Grund■ benennen an welchen Orten und in welchen Situationen vorwärts oder rückwärts Parkieren notwendig oder möglich ist■ benennen die Vorteile des Parkierens auf der rechten Strassenseite■ benennen Gefahren und Vorsichtsmassnahmen beim Rückwärtsfahren gegen ein Trottoir■ benennen Vorschriften zum Abstellen des Fahrzeugs wie Parkscheibe, Parkuhr, zeitliche Vorgaben usw. |
| Können | <ul style="list-style-type: none">■ nehmen mit dem Fahrzeug die platzsparende Ausgangsposition ein und befolgen dabei die Vorschriften zu Vortritt und Zeichengabe■ verschaffen sich Sicht und Gehör■ beobachten vor der Manöverausführung mit Rundumkontrolle und Mehrfachbeobachtung■ führen ein Parkiermanöver mit maximal Schrittgeschwindigkeit durch■ parkieren das Fahrzeug parallel und nah zum Fahrbahnrand, wenn vorhanden innerhalb der Parkfeldmarkierung, wenn nötig mit wirkungsvoller Korrektur■ schaffen bei Bedarf vor dem Abstellen den minimal nötigen Raum zum Wegfahren |
| Wollen | <ul style="list-style-type: none">■ zeigen Bewusstsein für die Gefahren beim Ein- und Ausparkieren, die mit entsprechend vorsichtiger Ausführung zu kompensieren sind■ zeigen Verantwortung beim Parkieren und Aussteigen auf Straßen mit unterschiedlichem Verkehrsaufkommen |

Vorausgesetztes Wissen und Können

- Abgeschlossene Vorschulung
- Rückwärtsfahren
- Gesetzliche Grundlagen: VRV Art. 17, 19, 20

Situation für Schulung / Übung

- Parkplätze längs einer Strasse mit wenig Verkehr; entlang oder längs am Rande eines Platzes

Methodische Hinweise

- Es sind verschiedene Varianten zu üben.
- Das Parkieren soll nach Möglichkeit mit und ohne Assistenzsysteme geübt werden.

Mögliche Fragen zu**Wissen / Können**

- Was beeinflusst die Wahl, vorwärts oder rückwärts in ein längsseitig zur Strasse liegendes Parkfeld zu fahren?
- Welche sicherheitsrelevanten Aspekte sind beim Parkieren zu beachten?

Risikoanalyse

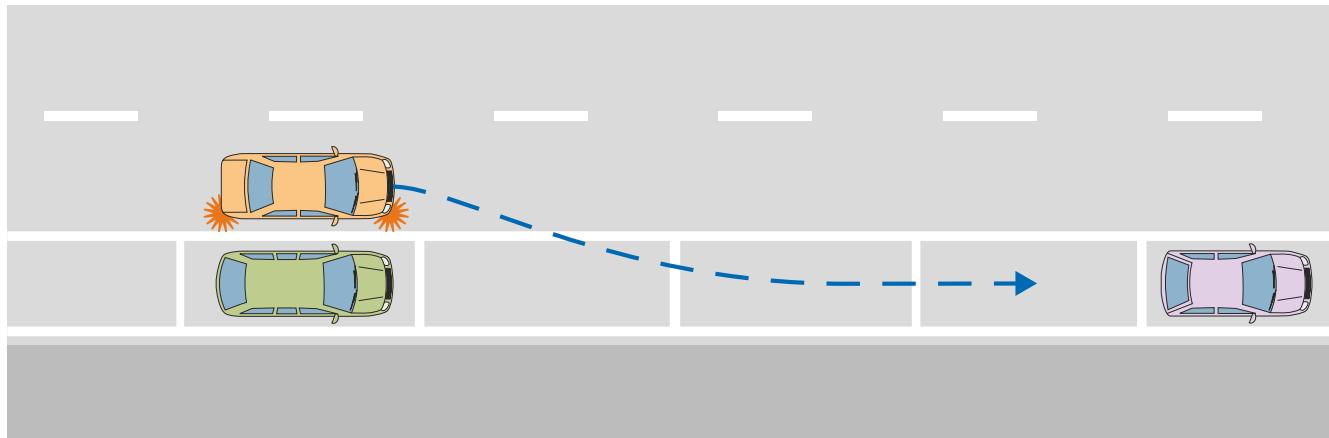
- Welche Risiken bestehen beim Parkieren bezüglich Zweiradfahrenden und Fussgängern?
- Welche Risiken bestehen bei einem Parkmanöver?

Selbsteinschätzung

- Wann soll auf ein Parkmanöver seitwärts verzichtet werden?
- Wie verhält man sich, wenn sich beim Rückwärtsparkieren ungeduldige Verkehrsteilnehmende bemerkbar machen?

Parkieren seitwärts vorwärts

Absicht	<ul style="list-style-type: none">■ Parkieren seitwärts vorwärts	
Analyse	<ul style="list-style-type: none">■ Erkennen der Parklücke (mind. 3 Parkfelder oder 4 Fahrzeuglängen)	
Plan	<ul style="list-style-type: none">■ Vorwärts seitwärts in die Parklücke fahren	
Handlung	<p>Beobachtung</p> <ul style="list-style-type: none">■ Verkehr hinten, vorne und seitlich beachten <p>Kommunikation</p> <ul style="list-style-type: none">■ Blinker nach rechts stellen■ Geschwindigkeit mässigen <p>Umsetzung</p> <ul style="list-style-type: none">■ Mit aussteigenden Personen und wegfahrenden Fahrzeugen rechnen■ Nach dem letzten Fahrzeug ist frühzeitig und gefahrlos in die freie Parklücke und möglichst rasch an den Rand zu fahren■ Kurz vor dem Anstossen der Räder am Fahrbahnrand: Räder parallel zum Rand stellen■ Mit gleichem Abstand zum Rand vorziehen, bis der Wagen parallel zum Rand steht	Laufende Überprüfung der sich verändernden Situation und der Qualität der Handlung

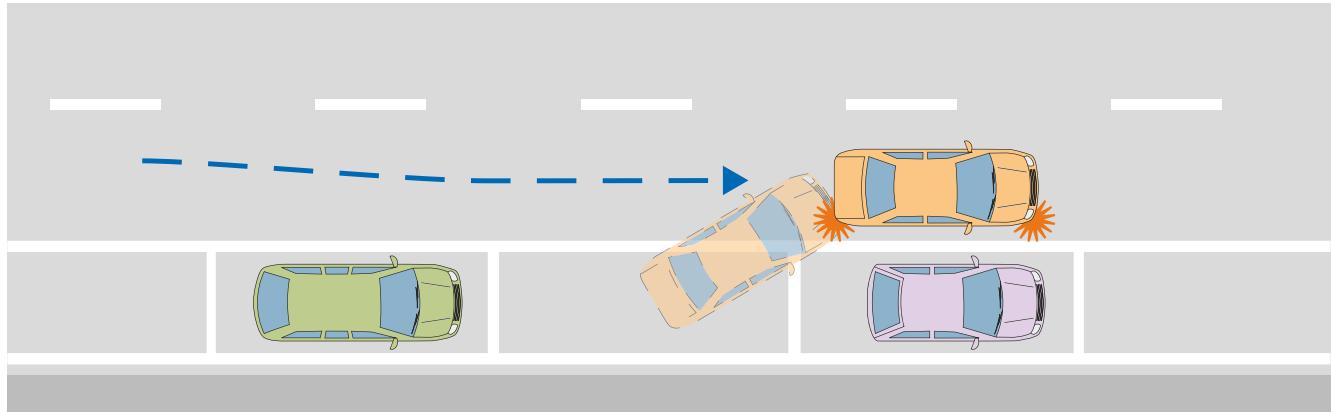


Sind Parkfelder vorhanden, muss das Fahrzeug innerhalb eines Feldes stehen.

Parkieren seitwärts rückwärts

Absicht	<ul style="list-style-type: none">■ Parkieren seitwärts rückwärts	
Analyse	<ul style="list-style-type: none">■ Erkennen der Parklücke (mind. 1 Parkfeld oder 1 ½ Fahrzeuglängen)	
Plan	<ul style="list-style-type: none">■ Rückwärts seitwärts in die Parklücke fahren	
Handlung	<p>Beobachtung</p> <ul style="list-style-type: none">■ Verkehr hinten, vorne und seitlich beachten <p>Kommunikation</p> <ul style="list-style-type: none">■ Blinker nach rechts stellen■ Geschwindigkeit mässigen <p>Umsetzung</p> <ul style="list-style-type: none">■ Mit aussteigenden Personen und wegfahrenden Fahrzeugen rechnen■ Parallel neben dem parkierten Fahrzeug anhalten■ Unter Beobachtung des Verkehrs einparkieren	Laufende Überprüfung der sich verändernden Situation und der Qualität der Handlung

Sind Parkfelder vorhanden, muss das Fahrzeug innerhalb eines Feldes stehen.



Korrekturen

- Stösst das hintere Rad an den Fahrbahnrand und ist vorne genügend Raum, kann die Korrektur im Parkfeld erfolgen.
- Um Missverständnissen vorzubeugen, ist bei der Ausführung von Korrekturen der Blinker *nicht* zu betätigen.

8.7 Überraschungsbremsung

Die Lernenden:

Wissen

- beschreiben die notwendige Blickführung
- unterscheiden Normalbremsungen von Überraschungsbremsungen und Bremsungen in Notsituationen
- benennen geeignete Übungsorte
- beschreiben das Vorgehen, die Gefahren und nötige Sicherheitsvorkehrungen für eine schnelles, sicheres Bremsen
- beschreiben Einflussfaktoren auf Reaktions- und Bremsweg
- beschreiben die Auswirkung unterschiedlicher Schuhe auf den Anhalteweg

Können

- führen auf Anweisung des Fahrlehrers eine schnelle, sichere Bremsung bis zum Stillstand durch (Grundlage)
- führen durch simulierten Überraschungsmoment ausgelöst eine reaktionsschnelle, kraftvolle, sichere Bremsung sehr nahe am kürzestmöglichen Bremsweg bis zum Stillstand durch (Aufbau)

Wollen

- zeigen Bewusstsein für die Kräfte, die bei einer schnellen Bremsung wirken
- zeigen Bewusstsein für die Wirkung der Fahrassistentensysteme
- zeigen Bereitschaft, durch vorausschauende Fahrweise schnelle und brüské Bremsungen zu vermeiden

Vorausgesetztes Wissen und Können

- Abgeschlossene Vorschulung
- Gesetzliche Grundlagen: VRV Art. 17, 19, 20

Situation für Schulung / Übung

- Übungsplatz, Pisten, möglichst verkehrslose Strassen, Naturstrassen, nasse Strassen usw.

Methodische Hinweise

- Einfache Varianten einer Überraschungsbremsung sind ab Vorschulung aufbauend zu üben.
- Diese Übung kann auf unterschiedlichen Untergründen (Kies, nasse Fahrbahn, Schnee usw.) aus unterschiedlichen Geschwindigkeiten durchgeführt werden. Dabei sollen die Lernenden die Wichtigkeit des kraftvollen und schnellen Betätigens des Bremspedals spüren, um dabei allfällige Angst vor Überraschungsbremsungen abzubauen. Es ist bis zum Stillstand zu bremsen.
- Alle Verzögerungs- und Bremsübungen erfordern eine gute Absicherung durch den Fahrlehrer, der sich durch Blick in die Spiegel über die Situation hinter dem Schulungsfahrzeug informiert. Fahrlehrer weisen die Lernenden zu solchen Kontrollblicken an. Überraschungsbremsungen sollen bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten durchgeführt werden.
- Der Bremsweg kann den Lernenden mit Hilfe von Kegeln aufgezeigt werden. Nach der Bremsung können die Lernenden die Länge des Reaktionsweges aufgrund der entsprechenden Geschwindigkeit abschreiten, wodurch sie diese Distanzen besser einschätzen und überblicken können.
- Der ABS-Eingriff wird akustisch hörbar und zeigt den Lernenden auf, dass die maximale Haftung der Reifen erreicht und genügend Bremsdruck auf das Bremspedal ausgeübt wurde.

Mögliche Fragen zu

Wissen / Können

- Welchen Einfluss haben technische Hilfen wie ABS / EBS / auf die Wirkung der Bremsung bzw. auf den Bremsweg?
- Welchen Einfluss hat ein Bremsassistent auf die Reaktionszeit bzw. auf den Bremsweg?

Risikoanalyse

- Welchen Einfluss hat die Art der Schuhe auf die Wirkung einer Überraschungsbremsung?
- Worin besteht die Gefahr, wenn das Bremspedal zu wenig stark getreten wird?

Selbsteinschätzung

- Welchen Einfluss können technische Hilfen wie ABS, EBS oder Bremsassistenten auf den Fahrstil haben?
- Wo liegt der Unterschied in der Fahrweise mit einem Fahrzeug mit oder ohne EBS?

Grundlage

Die Auswertung von Crashrecordern bei Auffahrunfällen zeigt, dass das Potential der Fahrzeugbremsen oft nicht ausgeschöpft wurde. Zwei Drittel der untersuchten Auffahrkollisionen hätten mit einer korrekten Bremseung verhindert werden können. Kostbare Meter des Anhalteweges werden verschenkt, weil trotz höchster Gefahr zu zaghaft aufs Pedal getreten wird und sich der Bremsdruck dadurch zu langsam aufbaut.

Überraschungsbremsung

Im Gegensatz zu einer Notbremsung kann die Überraschungsbremsung geübt werden. Der Fahrschüler weiss in diesem Falle bereits, dass er eine Bremsung ausführen muss (z.B. auf Kommando oder an einem bestimmten Punkt) und ist daher psychisch darauf vorbereitet. Auf eine Bremsung in einer reellen Notsituation kann sich ein Fahrschüler nicht vorbereiten.

Notbremsung

Im Notfall gibt es nur eine richtige Bremstechnik: mit ganzer Kraft das Bremspedal drücken, damit das ABS an allen Rädern im Regelbereich arbeitet. Bei Notbremsungen entscheidet das möglichst kraftvolle und schnelle Betätigen des Bremspedals über die Länge des Bremsweges.

Ausführung

- Blick in den Innenspiegel
- Gaspedal sofort loslassen
- Schneller Wechsel vom Gas- auf das Bremspedal
- Rascher, heftiger Bremsschlag
- Maximaler Druck auf das Bremspedal
- Kupplungspedal drücken

Es ist auf eine korrekte Sitzposition und Lenkradhaltung zu achten.



9

Vorprüfung

Zu erreichende Kompetenz:

Lernende führen das Fahrzeug ohne Hilfe des Fahrlehrers vorschriftsgemäss, sicher, partnerschaftlich, verantwortungsvoll und umweltbewusst durch den Straßenverkehr. Sie führen Fahrmanöver mit selbstständiger Wahl des Ausführungs-ortes speditiv und sicher aus.

9 Vorprüfung

Die Lernenden:

- Wissen**
- wenden die kategorienbezogenen Verkehrsregeln, die Grundlagen der Fahrphysik sowie die Aspekte der Verkehrskunde und des umweltbewussten Fahrens an

- Können**
- führen das Fahrzeug defensiv, so dass sie andere Verkehrsteilnehmer in der ordnungsgemässen Benutzung der Strasse weder behindern noch gefährden
 - verhalten sich besonders vorsichtig gegenüber Kindern, Gebrechlichen und Senioren, ebenso wenn Anzeichen dafür bestehen, dass sich ein Strassenbenutzer nicht richtig verhalten wird
 - bedienen das Fahrzeug ressourcen- und sicherheitsbewusst unter Einbezug der vorhandenen Fahrsysteme
 - kommentieren ihre Handlungen nachvollziehbar und begründen ihre Vorgehensweisen
 - schätzen ihre Leistungen und Fähigkeiten realistisch ein

- Wollen**
- zeigen Bewusstsein für ihre Stärken und Schwächen
 - zeigen Bereitschaft, ihre Fahrkompetenz weiterzuentwickeln

Vorausgesetztes Wissen und Können

- Abgeschlossene Fahrausbildung der Vor-, Grund-, Haupt- und Perfektionsschulung

Situation für Schulung / Übung

- Auf öffentlichen Strassen und Manöverplätzen

Methodische Hinweise

- Der Fahrlehrer überwacht den Lernenden während der Fahrt und greift nur dann ein, wenn schwerwiegende Konsequenzen seiner Handlung zu befürchten sind.
- Der Fahrlehrer leistet bei unklaren, nicht frühzeitig erkennbaren oder sehr schwierigen Verkehrssituationen Führungshilfe.
- Während der Prüfungsfahrt erteilt der Fahrlehrer keinen Fahrunterricht.

Instrumente und Prüfungsmethoden

Damit die Kompetenzen im Rahmen der Vorprüfung umfassend geprüft werden können, sollen folgende Instrumente und Prüfungsmethoden eingesetzt werden:

Durchführen

Die Vorprüfung ist so durchzuführen, dass Lernende die einzelnen Verkehrsvorgänge und Fahrmanöver möglichst selbstständig fahren können. Die Anweisungen sind frühzeitig bekannt zu geben, z.B. durch

- Fahren nach Signalen
- Fahren nach Anweisungen eines Navigationssystems
- Fahren nach Zielen
- Anweisungen wie
 - «Biegen Sie bei der nächsten Gelegenheit rechts ab»
 - «Folgen Sie den Signalen Richtung Fribourg
 - Parkieren Sie auf dem Weg dorthin an einem passenden Ort»

Beobachten und Beurteilen

Fahrlehrer beobachten Lernende in verschiedenen Verkehrssituationen und halten in einem Schülerblatt oder Prüfungsprotokoll fest, wie gut Lernende die einzelnen Situationen bewältigen. Dabei sind mindestens folgende Punkte auszuwerten:

- Beherrscht er das Fahrzeug?
- Hält er sich an die Verkehrsregeln?
- Wie geht er mit den Verkehrspartnern um?
- Fährt er sicher und energieeffizient?

Folgende Methoden sind während bestimmten Zeitschnitten bzw. zu einem geeigneten Zeitpunkt zusätzlich anzuwenden und sollen dem Fahrlehrer für gewisse Themenbereiche weitere Informationen liefern:

Kommentiertes Fahren

Lernende kommentieren während der Fahrt, was sie wahrnehmen und wie sie reagieren.

Fragen stellen

Zu Beginn der Vorprüfung werden den Lernenden Fragen zum Fahrzeug, zur Betriebssicherheit, zur Sicherheitsausrüstung, zu Fahrassistenzsystemen, usw. gestellt, die sie beantworten oder demonstrieren müssen.

Analysieren einer Verkehrssituation

Eine erlebte Verkehrssituation wird analysiert. Lernende müssen dabei aufzeigen, ob sie die Situation bewusst bewältigt oder nur zufällig richtig gelöst haben. Die Beurteilung der Analyse erfolgt erst im Schlussgespräch.

Strecke und Dauer

Die Strecke für die Vorprüfung soll so gewählt werden, dass alle Kompetenzbereiche umfassend geprüft werden können. Das heisst, es müssen Strecken innerorts und ausserorts befahren werden sowie Autobahnen oder Autostrassen. Aus diesem Grund ist die Prüfungs-dauer auf 60 Minuten anzusetzen, Begrüssung und Schlussgespräch nicht miteingerechnet.

Reflexions- / Feedbackgespräch

Nach der Vorprüfung besprechen Fahrlehrer mit dem Lernenden im Rahmen eines Reflexions- / Feedbackge-sprächs die Leistungen. Zuerst sollen sich die Lernen-den selber einschätzen und Stärken wie auch Schwä-chen sowie gute und schlechte Leistungen beschreiben. Fahrlehrer geben im Anschluss an die Selbsteinschät-zung ein Feedback und weisen auf die Kompetenzberei-che hin, in denen sich die Lernenden verbessern müs-sen.



10

Glossar

***Der Beginn der Weisheit
ist die Definition der Begriffe.***

Sokrates, griechischer Philosoph

Beobachtungspunkt	Ort, an den ein Blick zur Informationsaufnahme gerichtet wird (Fokuspunkt).
Blicksystematik	Bezeichnet den systematischen Ablauf der Beobachtung.
Blicktechnik	Bezeichnet die situative Blickführung zum Finden und Halten der Fahrspur (Fahrbahnbenutzung).
Blickverhalten	Visuelle Informationsaufnahme, in welcher über eine gewisse Zeit etwas betrachtet und/oder verfolgt wird. Das Blickverhalten ist oft unbewusst, kann aber durch bewusste Übung gesteuert werden.
Blickfeld	Bereich, der in einer Situation mit dem Sehsinn effektiv wahrgenommen wird. Das zentrale Sehen beträgt gut 1°, das binokulare periphere Sehen rund 170°.
Blickführung	Bewusst oder automatisiert ausgeführte Blicke zur Informationsaufnahme, Bewegungssteuerung oder Kommunikation.
Blickkontakt	Das Kommunizieren mit Blicken zwischen zwei Verkehrspartnern.
Blickrichtung	Richtung, in die der Blick gerichtet ist, um Informationen zu erfassen und damit eine Verkehrssituation richtig zu bewältigen (Teil der Blicktechnik).
Bremsbereitschaft	Bezeichnet das Verhalten, sich psychisch und physisch (Fuss vor das Bremspedal / Hand an den Bremshebel) vorzubereiten, um die Reaktionszeit zu verkürzen.

Begriff

Erläuterung

Degressive Bremsung	Rasches, entschlossenes (Ein)Bremsen, um schnellstmöglich eine starke Bremswirkung zu erzielen. Anschliessend wird der Bremsdruck kontinuierlich verringert.
Einspurstrecke	Ist der Fahrstreifen, der zum Einspuren vorgesehen, signalisiert und/oder markiert
Entscheidungspunkt	Bezeichnet die Stelle, an der die Entscheidung zum weiteren Verhalten (z.B. Halt oder Weiterfahrt) getroffen wird.
Fahrspur / Spur	Ist auf das Fahrzeug bezogen und bezeichnet die Linie, auf welcher das Fahrzeug fährt.
Fahrstreifen	Ist auf die Fahrbahn bezogen und bezeichnet markierte Teile der Fahrbahn, die für die Fortbewegung einer Fahrzeugkolonne Raum bieten.
Feedback / Feedbackgespräch	Feedback (engl. für ‚Rückmeldung, Rückinformation‘) bezeichnet in der Kommunikation von Menschen die Rückübermittlung von Informationen. Diese Informationen melden dem Sender, was der Empfänger wahrgenommen bzw. verstanden hat und ermöglichen dem Sender, durch etwaige Korrektur des Verhaltens auf die Rückmeldungen des Empfängers zu reagieren. Dies kann in mündlicher, wie in schriftlicher Form übermittelt werden.
Fremdbeurteilung / -einschätzung	Eine Beurteilung, die durch eine Drittperson und somit aus einer anderen Perspektive vorgenommen wird. Eine Möglichkeit dafür bietet das Feedback. Im Fahrunterricht geben Fahrlehrer den Lernenden eine fundierte und differenzierte Rückmeldung im Hinblick auf den Lernfortschritt.

Kontrollblick	Dienen zur Überwachung des Verkehrs und können Teil der Mehrfachbeobachtung sein.
Kernfahrbahn	Ist eine Strasse, die auf beiden Seiten einen Radstreifen und keine Markierung in der Fahrbahnmitte aufweist.
Mehrfachbeobachtung / Mehrfachblick	Dient vor dem Entscheidungspunkt dazu, die Veränderungen der Verkehrssituationen wahrzunehmen. Wird auch Scheibenwischer-Technik, Scheibenwischerblick, Doppelblick, Nachkontrolle genannt.
Mehrzweckstreifen	Befinden sich in der Fahrbahnmitte und dürfen von verschiedenen Verkehrsteilnehmern benutzt werden.
Nachkontrolle	Siehe Kontrollblick oder Mehrfachbeobachtung / Mehrfachblick
Naturstrassen	Strassen, bei welchen die Oberfläche anstelle von Belag oder Beton mit Mergel oder Kies befestigt oder sogar unbefestigt sind.
Normalbremsung	Ist eine verkehrsgerechte Bremsung, ein Verzögern des Fahrzeuges in voraussehbaren Situationen. Die Bremskraft ist zu Beginn des Bremsweges höher als zum Ende des Bremsweges oder kurz vor dem Stillstand.
Notbremsung	Bremsung in konkreter Notsituation, die nicht geübt werden kann. Eine Notsituation wird aus Sicherheitsgründen nicht aktiv hergestellt.

Begriff

Erläuterung

Orientierungstechnik	Abfolge von gezielten Blicken, die auf die Beschaffung von Informationen abzielen.
Progressive Bremsung	Die Bremsleistung, der Bremsdruck wird während der Bremsung kontinuierlich gesteigert.
Radlinie	Spurverlauf der Räder auf der Fahrbahn.
Reflexion	Reflexion bedeutet, über seine eigenen Befindlichkeiten und das eigene gezeigte Verhalten nachzudenken. Im Fahrunterricht dient sie dazu, die eigenen und damit leistungsbeeinflussenden Verhaltens- und Befindlichkeitsanteile (Selbst- oder Eigenanteile zum Gesamtanteil in Beziehung gesetzt) zu beschreiben, einzuschätzen, einzuordnen, zu begründen und Schlussfolgerungen daraus zu ziehen.
Rundumkontrolle	Direkte 360-Grad-Beobachtung rund um das Fahrzeug.
Schnelle, sichere Bremsung	Eine reaktionsschnelle, kraftvolle, sichere Bremsung bis zum Stillstand ohne simuliertes Überraschungsmoment oder mit simuliertem Überraschungsmoment (identisch mit der Überraschungsbremsung).
Schulterblick	Begriff aus der Kategorie A Motorrad. Wie der Seitenblick ein direkter Blick, jedoch über die Schulter in den Raum seitlich hinter dem Fahrzeug, um den Toten Winkel zu überblicken.

Seitenblick	Begriff aus der Kategorie B Motorwagen. Wie der Schulterblick ein direkter Blick, jedoch neben das Fahrzeug und unter Ausnutzung der peripheren Sehfähigkeit. Er ermöglicht den Toten Winkel neben und nah hinter dem Fahrzeug zu überblicken.
Selbstbeurteilung / -einschätzung	Bei einer Selbstbeurteilung oder Selbsteinschätzung setzt sich eine Person mit sich selbst auseinander. Eine Möglichkeit dafür bietet die Reflexion. Im Fahrunterricht leiten Fahrlehrer die Selbstbeurteilung mittels Fragen an.
Sichtpunkt	Bezeichnet die Stelle vor der Verzweigung, an welcher die Querstrasse so weit eingesehen werden kann, um die Entscheidung zum Befahren der Verzweigung zu treffen.
Spur / Fahrspur	Ist auf das Fahrzeug bezogen und bezeichnet die Linie, auf welcher das Fahrzeug fährt.
Toter Winkel	Der – trotz Rückspiegeln – nicht einsehbare Bereich rund um ein Fahrzeug.
Überraschungsbremsung	Eine mit simuliertem Überraschungsmoment ausgelöste, reaktionsschnelle, kraftvolle, sichere Bremsung; sehr nahe am kürzest möglichen Bremsweg bis zum Stillstand.

*Begriff**Erläuterung*

VKU	Kurse über Verkehrskunde.
Zielbremsung	Mit einer Normalbremsung an einem definierten Zielpunkt anhalten.
Zielfahren	Mit oder ohne Hilfe von Wegweisern, Vorwegweisern, Strassenkarten, Navigationsgerät usw. selbstständig an einen definierten Zielort fahren.

Wichtige Internetseiten | Links

Die nachfolgenden Internetseiten bieten wichtige Informationen und Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Ausbildung zum Fahrlehrerberuf an:

Alle aktuellen Varianten der Führerausweiskategorien

www.fuehrerausweise.ch

L-drive Schweiz/Suisse/Svizzera

www.l-drive.ch

Bundesamt für Strassen ASTRA

Weisungen zum Verkehrskunde-Unterricht VKU

www.astra.admin.ch/astra/de/home.html

Vereinigung der Strassenverkehrsämter asa

www.asa.ch

Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu

www.bfu.ch

Quality Alliance Eco-Drive

www.ecodrive.ch

Impressum

Herausgeber

L-drive Schweiz/Suisse/Svizzera
Postfach | 3001 Bern

Mitarbeit | Arbeitsgruppe

- Markus Hess, Projektleiter, Kantonal-Bernischer Autofahrlehrer-Verband (KBAV)
- Yvan Bovio, Fédération Romande des Ecoles de Conduite (FRE)
- Toni Kalberer, Ostschweizer Fahrlehrerverband (OFV)
- Brigitte Wassmer, Verband Schweizerischer Fahrlehrerberufsschulen (VSFB)
- Willi Wismer, Zürcher Fahrlehrerverband (ZFV)

Mitarbeit | Projektgruppe

- Markus Hess, Projektleiter, Kantonal-Bernischer Autofahrlehrer-Verband (KBAV)
- Laurent Beuchat, Kompetenzzentrum Fahrausbildung der Armee
- Yvan Bovio, Fédération Romande des Ecoles de Conduite (FRE)
- Daniel Graf, Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa)
- Peter Kneubühler, Bundesamt für Strassen (ASTRA)

- Reiner Langendorf, Quality Alliance Eco-Drive (QAED)
- Bruno Schlegel, Autofahrlehrerverband des Kantons Graubünden und des Fürstentums Liechtenstein (AVGL)
- Christian Stäger, L-drive Schweiz
- Urs Tobler, Projektgruppe Handbuch Kat. A
- Brigitte Wassmer, Verband Schweizerischer Fahrlehrerberufsschulen (VSFB)

Grafiken und Bilder

- Christian Stäger | L-drive Schweiz
- sehruum11, Langenthal
- Titelbild und Seite 101: shutterstock.com

Layout | Gestaltung | Korrektorat

- Layout: wortschaft | sehruum11, Langenthal
- Korrektorat: flatterie.ch

Druck

- Merkur Druck AG Langenthal

Bern 2022 | 2. Ausgabe
© L-drive Schweiz/Suisse/Svizzera

3

Dieses Exemplar gehört | Stempel Fahrschule



Engagiert für die Fahrlehrerschaft und die Verkehrssicherheit.
Engagé pour les moniteurs de conduite et la sécurité routière.
Impegno per i maestri conducenti e la sicurezza stradale.