

DEGENER

WORKBOOK 360°

Fahraufgaben

Handlungsabläufe verinnerlichen

© 2025 DEGENER Verlag GmbH
Sydney Garden 7, 30539 Hannover
www.degener.de

1. Auflage

Redaktion/Gestaltung/Bildmaterial:

Volker Kessler (Autor)

und DEGENER Verlag GmbH

Symbolgrafiken (Fahrkompetenzbereiche):

Institut für Prävention und Verkehrssicherheit (IPV GmbH)

Druck: Silber Druck GmbH & Co. KG, 34253 Lohfelden

Haftungsausschluss:

Gesetzliche Änderungen vorbehalten.

Eine Haftung, die über den Ersatz fehlerhafter
Druckexemplare hinausgeht, ist ausgeschlossen.

Das Werk ist einschließlich aller seine Teile urheberrechtlich geschützt. Eine Verwertung außerhalb der Grenzen des Urheberrechtsgesetzes bedarf der schriftlichen Zustimmung des DEGENER Verlags. Die unbefugte Vervielfältigung jeder Art, Übersetzungen, Mikroverfilmung und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronische Systeme ist untersagt. Zuwiderhandlungen können straf- und zivilrechtliche Sanktionen nach sich ziehen.

Artikel.-Nr. 11157

HERZLICH WILLKOMMEN!

Liebe Fahrschülerin, lieber Fahrschüler,

willkommen in deiner Fahrschule. Wir freuen uns sehr, dass du dich für uns als deinen starken Partner für deine Fahrausbildung entschieden hast.

Von der Privatnutzung zum Profi im Straßenverkehr.

In vielen Bereichen dieses Workbooks wird besondere Aufmerksamkeit auf den professionellen Umgang mit den Arbeitsgeräten „Bus“ und „Lkw“ sowie eine routinierte Vorausschau im Straßenverkehr gelegt. Jeder Fahrzeugführer der entsprechenden Fahrerlaubnisklasse (C oder D, zzgl. Anhänger) sollte sich der erhöhten Verantwortung, die mit dem Bewegen eines schweren und großen Kraftfahrzeugs im Verkehr einhergeht, bewusst sein. Er trägt diese Verantwortung den anderen am Verkehr Teilnehmenden, aber auch sich selbst und seinen Fahrgästen gegenüber. Ein entsprechendes Auftreten und Verhalten weist ihn als Profi und Fachmann aus und vermittelt allen anderen, die mit ihm in Kontakt kommen, ein hohes Maß an Kompetenz und Sicherheit.

Vor dir liegt ein völlig neuartiges Arbeitsbuch.

Das Besondere an diesem Praxis-Arbeitsbuch: Hier sind die praktischen Erfahrungen aktiver Fahrlehrer, die sie in der Fahrschüler-Ausbildung sammeln konnten, von einem Fachverlag professionell aufbereitet worden. So eine gelungene Kooperation ist selten und erfreulich! Gemeinsam haben die Autoren und der Verlag sich zum Ziel gesetzt, Theorie und Praxis der Fahrausbildung in der Fahrschule enger miteinander zu verbinden. Das Ergebnis liegt jetzt vor dir.

Im Mittelpunkt stehen die so genannten Handlungsabläufe.

Das sind die regelmäßig wiederkehrenden Tätigkeiten beim Führen eines Fahrzeugs, über die man gar nicht mehr nachdenkt, wenn man sie erst einmal beherrscht. Zum sicheren Fahren gehört eine solche Abfolge von oft wiederkehrenden Handlungen. Sie zu kennen, hilft nicht nur bei der Beantwortung von Fragen in der Theorieprüfung, sondern besonders in der praktischen Fahrprüfung. Deshalb bietet dieses Handbuch neben dem theoretischen Wissen interessante Anleitungen, die optimal auf die Fahrprüfung und die spätere Fahrpraxis vorbereiten.

Wir bringen die Fahrpraxis in den Theorie-Unterricht – und nach Hause.

Das DEGENER WORKBOOK 360° kann nicht nur im Unterricht eingesetzt werden. Du kannst damit auch allein und wo immer du möchtest zusätzlich für deine Prüfung lernen. Solltest du dann noch Fragen haben, notiere sie auf der entsprechenden Seite und du bekommst die Antwort in der nächsten Unterrichtsstunde von deiner Fahrlehrerin oder deinem Fahrlehrer.

Ich wünsche dir viel Spaß bei deiner Fahrausbildung – denn mit Spaß lernt es sich einfach besser – und viel Erfolg!

Der Autor
Volker Kessler

INHALTSVERZEICHNIS

Einleitung

Vorwort	3
Gebrauchs-Anleitung / Die Fahrkompetenzbereiche (FKB)	6/7

Fahrbereitschaft/Abfahrtkontrolle

Sicherheitskontrollen	8
Bevor es auf die Straße geht	10
Einsteigen	12
Einstellung der Spiegel	14
Verkehrsbeobachtung (Blinken und Blicken)	16
Lenken	17
Schaltung	18
Am Ende der Fahrt: Aussteigen (Fahrtechnischer Abschluss)	20
Fahrerassistenzsysteme: Ein Überblick	22
Prüfungsfahrzeuge / Fahrzeugbeschreibungen für die verschiedenen Fahrzeugklassen	28

Fahraufgaben Klasse C/D inkl. E (in der Reihenfolge ihrer amtlichen Nummerierung)

1.1	Befahren von Einfädelungstreifen (Autobahn – Auffahrt)	34
1.2	Befahren von Ausfädelungstreifen	38
	a) Autobahn-Ausfahrt	40
	b) Umkehren über Autobahnausfahrten	41
	c) Geänderte Streckenführung	42
	d) Umkehren über ein Autobahnkreuz	43
1.3	Durchführung von Fahrstreifenwechseln	44
	a) Fahrstreifenwechsel nach rechts	44
	b) Fahrstreifenwechsel nach links	46
2.	Kurve	48
	a) Serpentine nach links (KOM)	50
	b) Kurvenfahrt bergauf/bergab	52
3.1	Vorbeifahren an Hindernissen und Engstellen	54
3.2	Überholen anderer Verkehrsteilnehmer	58
4.1	Überqueren von Kreuzungen und Einmündungen	62
	a) Rechts vor links	62
	b) Vorfahrt gewähren	66
	c) STOP-Schild	68
	d) Abknickende Vorfahrt – Vorfahrtzeichen	72
	e) Abknickende Vorfahrt – Vorfahrt gewähren und STOP	76
	f) Ampelphasen und Entscheidung	80
4.2	Rechtsabbiegen an Kreuzungen und Einmündungen	82
	a) Rechtsabbiegen (KOM)	84
	b) Rechtsabbiegen (Gliederzug)	86
	c) Rechtsabbiegen mit Verkehrsinsel	87

4.3	Linksabbiegen an Kreuzungen und Einmündungen	88
	– Mehrspuriges Linksabbiegen	92
4.4	Einfahren	94
	a) Anfahren in der Ebene	94
	b) Anfahren in einer Steigung	96
5.	Kreisverkehr	98
6.1	Heranfahren an und Überqueren von Bahnübergängen	102
6.2	Annäherung an Straßenbahnen und/oder Straßenbahnschienen	106
7.1	Annähern und Vorbeifahren an Haltestellen für Busse/Straßenbahnen	108
7.2	Annähern an und Überqueren von Fußgängerüberwegen	112
8.	Geradeausfahren	116
	a) In der Stadt – Kinder	116
	b) In der Stadt – Sonderfahrzeuge	120
	c) Auf dem Land – Wildwechsel	122
	d) Auf der Autobahn – Rettungsgasse	126
9.	Besondere Situation – Verhalten nach Unfall	130

Grundfahraufgaben Klasse C, C1, CE, C1E sowie D, D1, DE und D1E

	Vorbemerkungen zu den Grundfahraufgaben	134
3.1	Fahren nach rechts rückwärts unter Ausnutzung einer Einmündung, Kreuzung oder Einfahrt	136
3.2	Rückwärtsfahren in eine Parklücke (Längsaufstellung)	138
3.3	Rückwärts quer oder schräg einparken	142
3.4	Rückwärtsfahren und Versetzen nach rechts an eine Rampe zum Be- oder Entladen (nur C und C1)	146
3.5	Halten zum Ein- oder Aussteigen (nur D und D1)	148
4.1	Rückwärtsfahren um eine Ecke nach links	152
4.2	Rückwärtsfahren geradeaus an eine Rampe zum Be- oder Entladen (nur C1E)	156
5.1	Umkehren durch Rückwärtsfahren nach links	158
5.2	Rückwärtsfahren geradeaus an eine Rampe zum Be- oder Entladen	162
5.3	Rückwärtsfahren um eine Ecke nach links	164
5.4	Rückwärtsfahren und Versetzen nach rechts an eine Rampe zum Be- oder Entladen	168

Anhang

	Verbinden und Trennen (C1E, CE, D1E, DE)	171
	Glossar: Begriffe	185
	Abkürzungen	187

GEBRAUCHS-ANLEITUNG

DEGENER WORKBOOK 360° – Handlungsabläufe verinnerlichen!

Das vorliegende Praxis-Arbeitsbuch ist

1. eine Anleitung für Handlungsabläufe, die sich während der Fahrausbildung stets aufs Neue wiederholen. Hier finden sich Informationen zum korrekten Verhalten beim Fahren und TIPPS zur Abfolge und zum sicheren Bedienen des Fahrzeugs.

Das vorliegende Praxis-Arbeitsbuch ist aber auch

2. ein Übungsbuch mit Aufgaben, die im Unterricht, in der Gruppe oder auch alleine zu lösen sind. Oft handelt es sich um Zuordnungs-Aufgaben. Dazu muss nur der Text gelesen werden. Dann fällt die Zuordnung der Zahlen meist ganz leicht.

BESPRECHUNG IM UNTERRICHT

Das Buch eignet sich besonders gut für die Besprechung im Unterricht. Der Fahrlehrer und die Fahrlehrerin kennen die Handlungsabläufe und können Dir anhand der Verlaufsgrafiken die einzelnen Schritte erläutern und auch ihre Reihenfolge begründen. Denn auch die richtige Reihenfolge kann entscheidend sein: Für die Verkehrssicherheit wie für das Bestehen der Prüfung. Außerdem ist es gut zu wissen, warum ein bestimmter Ablauf wichtig ist. So fällt es leichter, sich die Einzelschritte und ihre Reihenfolge zu merken.

AUFBAU

Zunächst gibt es zu jedem Handlungsablauf eine klare Beschreibung der Situation. Dazu kommt eine Anleitung zur Reihenfolge der Handlungen und zur Bedienung des Fahrzeugs. Diese Anleitungen sind in der ICH-Form geschrieben. Am Ende steht eine Doppelseite mit einer Übersichts-Grafik und den Handlungs-Infos zum Zuordnen. Manchmal ist die Aufgabe auch auf einer einzelnen Seite. Die genaue Aufgabenstellung steht jeweils direkt an den Aufgaben. Wann immer es Probleme bei der Lösung einer Aufgabe oder beim Verstehen der Handlungsabläufe gibt: Jedes Problem gehört in den Unterricht!

Am besten kurz notieren, wo es „hakt“, dann gleich in der nächsten Unterrichtsstunde die Fahrlehrerin oder den Fahrlehrer fragen. Die kennen jeden Handlungsablauf und können die auftauchenden Fragen schnell beantworten!

PRÜFUNGSVORBEREITUNG

Der Clou: Wer die Handlungsabläufe kennt und beherrscht, ist besonders gut auf die praktische Fahrprüfung vorbereitet. Denn die hier vorgestellten Handlungsabläufe kommen als „Fahraufgaben“ in der praktischen Prüfung vor und werden vom Prüfer einzeln bewertet. Je besser du dich mit den Abläufen vertraut machst, desto reibungsloser laufen sie dann in der Prüfung und in deiner späteren Fahrpraxis ab. Prüfer achten bei jeder Fahraufgabe auf die fünf Fahrkompetenzbereiche, die auf der nächsten Seite beschrieben werden. Die Symbole zu den **Fahrkompetenzbereichen** (kurz: FKB) haben wir den Handlungsabläufen entsprechend zugeordnet.

Erklärungen zu Symbolen oder Begriffen findest du im GLOSSAR am Ende des Buches.

DIE FAHRKOMPETENZBEREICHE (FKB)

Der Prüfer bewertet die Prüfungsfahrt mithilfe des sogenannten Fahraufgabenkatalogs. Darin sind bestimmte Anforderungen und Bewertungskriterien festgelegt. Zu jeder Situation werden die entsprechenden Handlungsabläufe beschrieben und erläutert. Damit wird die Bewertung der Prüfungsfahrt durch den Prüfer verständlich und nachvollziehbar. Wie der Prüfer die Fahrt im Einzelnen bewertet hat, kann im Prüfprotokoll nachgelesen werden.



VERKEHRSBEOBACHTUNG

Hier geht es um meine Aufmerksamkeit. Ich beobachte mein Umfeld und andere am Verkehr Teilnehmende, achte auf Verbote und die Orientierung im Fahrstreifen. Durch angemessene Beobachtung erkenne ich Gefahren rechtzeitig und kann mich auf das (Fehl-)Verhalten anderer besser einstellen. Ein starkes Bremsmanöver, z. B. aufgrund mangelnder Verkehrsbeobachtung, ist eine Gefahr für meine Ladung (z. B. Tiere) oder Fahrgäste.



FAHRZEUGPOSITIONIERUNG

Wo stehe oder bewege ich mich mit meinem Fahrzeug? Ist ausreichend Abstand zu anderen am Verkehr Teilnehmenden und stimmt der Abstand beim Parken? Nutze ich den Fahrstreifen bis zum Ende aus und fahre die Kurven richtig an? Das alles sind wichtige Punkte bei der Fahrzeugpositionierung. Im Bereich von Engstellen bin ich mir der Größe meines Fahrzeugs bewusst und beanspruche den entsprechenden Raum. Auch um anderen am Verkehr Teilnehmenden klar und deutlich meinen erhöhten Platzbedarf zu signalisieren.



GESCHWINDIGKEITSANPASSUNG

In diesem Bereich ist gefragt, ob ich die Geschwindigkeit der Situation entsprechend wähle. Das kann zügig und flüssig bedeuten, z. B. bei einem Fahrstreifenwechsel, oder eher langsamer, wenn ich eine Situation nicht genau überblicken kann, z. B. an einer Engstelle.



KOMMUNIKATION

Wie zeige ich den „anderen Verkehrsteilnehmern“, was ich vorhabe? Ich zeige meine Absichten mit den vorhandenen Mitteln rechtzeitig und deutlich an, z. B. Fahrtrichtungs-Änderungen mit dem Blinker. Klares und deutliches Verhalten ist die beste Möglichkeit zu zeigen, wie ich mich verhalten werde. Auch Lichtzeichen (Aufblenden), Handzeichen (Zeigen, Winken) können zur Klärung beitragen. Im Bus spielt auch die interne Kommunikation mit den Fahrgästen eine große Rolle. Durch umsichtige Fahrweise signalisiere ich meinen Gästen jederzeit ein hohes Maß an Kompetenz und erhöhe dadurch deren Sicherheitsgefühl.



FAHRZEUGBEDIENUNG UND UMWELTSCHUTZ

Im technischen Umgang mit dem Fahrzeug geht es hauptsächlich um einen vorausschauenden Fahrstil und darum, möglichst wenig Umweltbelastung zu verursachen. Richtige Gangwahl, sanftes Beschleunigen, frühzeitiges Verzögern und rechtzeitiges Bremsen helfen umweltschonend im Verkehr „mitschwimmen“. Ich bin mir bewusst, dass die Bedienung des Fahrzeugs einen großen Einfluss auf die Sicherheit meiner Ladung hat. Eine vorausschauende Fahrzeugbedienung ist auch unerlässlich für die sogenannte fahrgastschonende Fahrweise.

Fahrbereitschaft/Abfahrtskontrolle

Bei der Vorbereitung einer Fahrt muss ich mir der professionellen Verantwortung für den ordnungsgemäßen und sicherheitsrelevanten Zustand meines Arbeitsgerätes bewusst sein: Die umfangreiche Abfahrtskontrolle ist zu jedem Arbeitsantritt unerlässlich und erfordert von mir detaillierte Kenntnisse. Deshalb ist sie im Bereich der Nutzfahrzeuge eine eigene Prüfungsaufgabe, die getrennt von den Fahraufgaben geprüft wird. Aufgrund des hohen Umfangs und der Individualität der verschiedenen Fahrzeuggruppen möchten wir hier auf unser gesondertes Produkt hinweisen: **Abfahrtskontrolle mit Erläuterungen (Artikel-Nr. 11081)**.

In diesem Workbook geben wir nur einen Überblick über einen „kurzen“ Check der Fahrbereitschaft z. B. nach einer Pause oder wenn du dein Fahrzeug aus dem Blick hattest. Hier wäre als Beispiel die Pause mit dem Bus auf einer Raststätte angesprochen oder das Be- und Entladen an einer Rampe mit dem LKW. Vor Fahrtantritt sollte ich immer einen Rundgang um mein Fahrzeug durchführen:

Reifen

Beschädigungen (Reifenflanke),
Fremdkörper (Zwillingsreifen),
Reifendruck (Reifenwulst)



Scheinwerfer

Äußerliche Beschädigungen,
Vorhandensein, Sauberkeit
(LKW, z. B. nach Baustellenfahrt)



Kennzeichen

- Vorhandensein
- Beleuchtung
- Verschmutzung



Aufbau

- Lkw: Plane intakt und fest, ggf. Ladung entwendet oder bewegt, „Blinde Passagiere“?



- KOM: Fenster intakt, Gepäckklappen richtig geschlossen, „Blinde Passagiere“, Fahrgäste vollzählig?



Windschutzscheibe

Sauberkeit, Beschädigung
(z. B. Steinschlag)



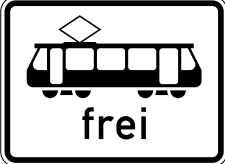
Anhänger

Verbindung intakt?
Ladung noch sicher?



Bevor es auf die Straße geht ...

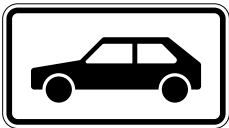
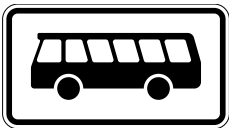
Wenn ich mich mit einem Nutzfahrzeug im Straßenverkehr bewege, muss ich mir der Masse und Größe meines Fahrzeugs ständig bewusst sein. Aufgrund dieser Umstände geht von mir und meinem Fahrzeug eine erhöhte Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer aus. Ich muss der Verantwortung gegenüber den anderen durch besonders umsichtiges und vorausschauendes Fahren gerecht werden.

VERKEHRSTEILNEHMER	GEFAHREN	UMGANG
 Fußgänger	Aufgrund der Fahrzeuggröße können zu Fuß Gehende optisch sehr leicht „verschwinden“. Ich muss mir den großen Bereich, der für mich nicht sichtbar ist, bewusst machen.	Gerade das Anfahren aus verschiedenen Situationen (z. B. Ampelstop) oder Bereichen (KOM Haltestellen) erfordert eine gründliche Nahfeldkontrolle und erhöhte Aufmerksamkeit.
 Elektro-Kleinstfahrzeuge (auch: E-Scooter) gemäß eKFV	Sie sind als besonders unberechenbar einzustufen, auch was die Nutzung des Verkehrsraumes angeht. Ohne Helm oder besondere Kleidung sind sie schlecht vor Verletzungen geschützt. Keine Fahrausbildung nötig, Verkehrsregeln meist unbekannt. Die Geschwindigkeit der Scooter wird oft falsch eingeschätzt.	Ich muss mich darauf einstellen, dass sie häufig zu zweit und auf dem Gehweg benutzt werden. Weil sie relativ schutzlos sind und oft die Verkehrsregeln nicht kennen, ist besondere Vorsicht und Rücksicht von mir gefordert.
 Straßenbahn/Tram	Eine Herausforderung für viele, die ihnen eher selten begegnen. Mein Fahrzeug ist beim Fahren auf den Gleisen ggf. schwer zu kontrollieren. Wichtig: Schienenfahrzeuge haben sehr lange Bremswege.	Ich muss erkennen, dass ich parallel zur Tram fahre. Der häufige Wechsel der Fahrspur mit der Bahn im selben Fahrstreifen erfordert von mir erhöhte Aufmerksamkeit.
 Fahrrad	Fast wie Elektroroller: leicht zu übersehen, wenig geschützt, ohne Fahrausbildung, aber oft auf der Straße. Verkehrsregeln meist unbekannt. Als E-Bikes besonders schnell, werden oft unterschätzt.	Ich muss Rücksicht nehmen auf die schwächeren Verkehrsteilnehmer – auch, wenn sie sich nicht an die Verkehrsregeln halten. Erhöhte Vorsicht bei E-Bikes.

TIPP

Das Befördern von Gütern oder Personen ist keine „Nebensache“. Die Verantwortung für Mitfahrende, Ladung und andere Verkehrsteilnehmer verlangt hohe Aufmerksamkeit und Reaktionsbereitschaft.



VERKEHRSTEILNEHMER	GEFAHREN	UMGANG
 Motorrad	Aufgrund ihrer schmalen Umriss sind sie in vielen Situationen sehr leicht zu übersehen. Das ist besonders gefährlich in einer Vorfahrt-/Vorrang-Situation oder beim Fahrstreifenwechsel.	Ich muss mir bewusst machen, dass motorisierte Zweiräder oft viel schneller unterwegs sind als es aussieht. Also muss ich mich zweimal fragen, ob es wirklich sicher ist, ein entsprechendes Fahrmanöver durchzuführen.
 PKW	Nutzfahrzeuge werden von anderen oft in Größe und Geschwindigkeit falsch eingeschätzt. Das kann zu gefährlichen Überholmanövern führen oder gedankenlosem Befahren von Engstellen.	Ich sollte mich selbst immer gut umsehen und einen ausreichend großen Abstand halten, auch um meine Sicht nicht unnötig einzuschränken. Geduld zahlt sich aus.
 Lastzüge	Ich muss damit rechnen, dass so ein Zug beim Anfahren wesentlich langsamer startet als ich. Begegne ich einem LKW/KOM in einer Engstelle oder einem Kreuzungsbereich, so ist aufgrund seiner Größe und Maße besondere Rücksicht angebracht.	Andere LKW und KOM im Gegenverkehr brauchen ebenfalls viel Platz, darauf muss ich mich einstellen. Also versuche ich ihnen einfach etwas mehr Platz zu lassen. Deshalb halte ich besonders auf der Autobahn mehr Abstand und Sorge für Sicherheitsreserven nach vorne im Falle eines Staus.
 Busse	Vollbeladen oder mit Fahrgästen können diese Fahrzeuge ebenso wenig bremsen wie ich.	
 landw. Fzg., z. B. Traktor	In der Stadt selten, auf Landstraßen plötzlich da. Sehr groß, sehr langsam. Blinker und Bremslichter können durch die Arbeit auf dem Feld verschmutzt oder durch Anbaugeräte verdeckt sein.	Auf Landstraßen muss ich besonders aufmerksam fahren, nicht nur zur Erntezeit haben Landwirte auf ihren Feldern zu tun. Frische Erdklumpen auf der Straße sind z. B. ein Warnsignal!

Einsteigen

Eine bequeme Sitzposition erleichtert die Fahrzeugbedienung und wird vom Prüfer mit bewertet: Vor Beginn der Fahrt muss ich auf die richtige Einstellung des Sitzes einschließlich Kopfstütze, Lenkrad, Sicherheitsgurt, Rückspiegel und geschlossene Türen achten (Display-Anzeige). Daneben spielt auch der ergonomische Effekt der Sitzeinstellung eine Rolle. Deshalb finde ich oftmals luftgefederte Sitze mit speziellen orthopädischen Einstellungen vor, die die Gesundheit erhalten und einer frühzeitigen Ermüdung entgegenwirken sollen.



Sitzeinstellung

Luftfederung aktivieren, Dämpfungsgrad (Härte) regulieren. Sitzhöhe so einstellen, dass mein Oberschenkel möglichst waagrecht auf der Sitzfläche aufliegt, Kniewinkel zwischen 110 – 130 Grad. Länge der Sitzfläche auf ca. 5 – 10 cm vor der Kniekehle stellen. Den gesamten Sitz mit der Metallspange in Längsrichtung vor und/oder zurückstellen, bis der Fuß in einem Winkel von ca. 90 Grad auf dem Pedal steht.



TIPP: Für die aktive Sicherheit ggf. die Sitzheizung oder Lüftung betätigen.



Lehne

Die Rückenlehne kann ich in den meisten Fällen in zwei Bereichen einstellen: Der untere Bereich sollte möglichst auf 105 – 110 Grad zwischen Oberkörper und Oberschenkel eingestellt werden.



Kopfstütze/Gurt

Den oberen Bereich der Rückenlehne gesondert einstellen: Die meist integrierte Kopfstütze sollte so nah wie möglich am Kopf anliegen (Oberkante mind. auf Augenhöhe). Mit den entsprechenden Tasten kann ich nach Bedarf die untere Rückenunterstützung einstellen. So wird der Sitz „enger“ oder z. B. im Kreuz stärker „aufgepumpt“. Den Gurt über die Schulter mittig über das Schlüsselbein anlegen. Im Beckenbereich auf einen engen Sitz achten!



Lenkrad

Höhe und Entfernung (per Hebel unterm Lenkrad oder Knopf auf dem Armaturenbrett) so einstellen, dass die Arme leicht angewinkelt bleiben und die Instrumente gut einsehbar sind.

TIPP: Situationsangepasstes Lenken ist im Arbeitsalltag sehr wichtig. Lenken und Ändern der Geschwindigkeit müssen jederzeit problemlos möglich sein.



Display-Anzeige (Beispiel)

Bei KOM muss ich auf geschlossene Türen achten. Außerdem weise ich meine Mitfahrer/Gäste auf die Anschnallpflicht hin.

Beispiel Gepäckklappen

Während der Fahrt müssen sie geschlossen und verriegelt sein. Ein Rundgang um den Bus gibt darüber Aufschluss, ob die Klappen dicht anliegen. Eine Kontrolllampe im Cockpit oder ein Kontrollsymbol auf dem Display können anzeigen, wenn eine Klappe geöffnet ist.

Einstellung der Spiegel

Schon auf dem Weg zum Fahrzeug klärt eine Sichtkontrolle, ob etwas vor oder hinter dem Fahrzeug ist, ob Kinder in der Nähe sind und ob die Straße z. B. nass, trocken oder (im Winter) glatt ist. Nachdem ich mich am Fahrtenschreiber angemeldet habe, denke ich besonders an die Pflicht, das Fahrzeugdach/Plane von Eis und/oder Schnee zu befreien. Nach Abfahrtskontrolle und Sitzeinstellung stelle ich noch die Spiegel ein.

Außenspiegel

Außenspiegel sind meist elektrisch einzustellen (Zündung einschalten). Die Bedienung befindet sich auf der Armaturenbrettkonsole links vom Fahrerplatz. Je nach Ausführung per Schalter den linken oder rechten Außenspiegel so lange in alle Richtungen verstellen, bis die individuelle Position eingestellt ist.



TIPP-LINKS: Ich stelle mir die Spiegel so ein, dass ich das Heck noch leicht sehen kann. Das hilft bei der Orientierung in Kurven und beim Abbiegen.

TIPP-RECHTS: Ein guter Anhaltspunkt ist jeweils die rechte Flanke. Dann sehe ich auch den Einlenk-Moment beim Rechtsabbiegen besser.



Innenspiegel/Ausstiegsspiegel (nur KOM):

Der Innenspiegel im Bus dient in der Regel nicht der Sicht nach hinten, sondern der Beobachtung meines Fahrgastraum. Ich vergewissere mich hier, ob z. B. meine Fahrgäste sitzen oder einen festen Halt haben. Außerdem kann ich hier ggf. den hinteren Fahrgastausstieg über einen zweiten Spiegel (gemeinsam mit Kollegen einstellen) beobachten und so das Einklemmen eines Gastes beim Schließen der Türen verhindern.

TIPP: Vor dem Anfahren kontrolliere ich den Fahrgastraum, denn bei Beschleunigung droht Sturzgefahr.



Nur KOM:

Im rechten Außenspiegel sollte möglichst die Öffnung der Eingangstür zu erkennen sein.



A: Front- bzw. Anfahrspiegel

Aufgrund der Fahrzeuggröße und der Sitzhöhe ist meine Sicht auf eventuelle Fußgänger oder Kinder im Bereich vor meinem Nutzfahrzeug stark eingeschränkt bis unmöglich. Deshalb ist ein Weitwinkelspiegel am oberen Rand der Windschutzscheibe vorgeschrieben. Vor jedem Anfahrmanöver muss ich den Bereich vor dem Fahrzeug per Spiegelblick prüfen.

B: Bordsteinspiegel (BUS) / Rampenspiegel (LKW)

Auf der rechten Seite oben befindet sich der sogenannte Bordstein- oder Rampenspiegel. Er ist stark gewölbt, um einen größeren Bereich neben bzw. leicht hinter der rechten Fahrzeugseite (beim Bus neben der Eingangstür) einsehbar zu machen. Ich muss mir trotzdem die erhöhte Unfallgefahr beim Rechtsabbiegen bewusst machen. Vom Gesetzgeber ist zudem vorgeschrieben, dass Kraftfahrzeuge über 3,5 t zGM innerhalb geschlossener Ortschaften fast nur noch mit Schrittgeschwindigkeit abbiegen dürfen.

Assistenzsysteme (z.B. „toter Winkel“)

Kameralösungen können in den nächsten Jahren die Spiegel ergänzen bzw. ersetzen. Sie ermöglichen nicht nur größere Blickwinkel, sondern vergrößern auch den Sichtbereich für den Fahrer, da die Kameras kleiner als Spiegel sind. In KOM und LKW über 3,5 t zGM sind sogenannte Abbiegeassistenzsysteme Pflicht bei Neuzulassungen ab Juli 2024. Sie warnen optisch und/oder akustisch, wenn sich beim Rechtsabbiegen jemand im „toten Winkel“ befindet.

Verkehrsbeobachtung (Blinken und Blicken)

Beim Einsteigen

Bevor ich in mein Fahrzeug einsteige, vergewissere ich mich, dass der Bereich der Straße frei ist, denn ich brauche etwas mehr Zeit als z. B. Pkw-Fahrer, um mein Fahrzeug zu betreten. Außerdem muss ich auf einen sicheren Halt bzw. Stand beim Einsteigen achten.

Beim Fahren (Blinken und Blicken)

Dieser Handlungsablauf erfordert besondere Aufmerksamkeit. Sinngemäß ist er in fast allen Handlungsabläufen zu finden und muss möglichst „in Fleisch und Blut“ übergehen. Es geht um die Beobachtung der anderen und das Anzeigen des eigenen Handelns, kurz, um den routinemäßig gleichen Ablauf.

„Spiegel – Blinker – Spiegel (Ausschwenken) – Seitenblick“

In den meisten Fahrsituationen beginnt die Verkehrsbeobachtung mit der Spiegelbeobachtung. Ein Blick in den gegenüberliegenden Spiegel (z. B. linker Spiegel beim Rechtsabbiegen) ermöglicht mir einzuschätzen, ob das Ausschwenken meines Fahrzeugs beim Abbiegen zu Problemen mit Fahrzeugen neben mir führen könnte. Gegebenenfalls muss ich kurz warten, bis der Fahrstreifen neben mir frei ist.

Der Seitenblick aus meinem Fenster kann mir beim Linksabbiegen Fußgänger oder Fahrräder zeigen.



MERKE

Stichwort: Toter Winkel (Blinder Fleck)

Egal wie die Spiegel eingestellt sind oder wie häufig man sie auch beobachtet, es wird immer Bereiche geben, die man über die Spiegel nicht einsehen kann. Man spricht hierbei vom sogenannten toten Winkel (im Englischen „blind spot“ = blinder Fleck). Diesen kann nur überblicken, wer zusätzlich zur Spiegelbeobachtung auch einen Seitenblick durchführt.



Lenken

Blickrichtung ist Fahrtrichtung! Zuerst den Blick in die Richtung wenden, in die ich fahren will, erst **danach** das Lenkrad lenken. Ideal lässt sich das Lenken mit dem Fahren einer 8 üben. Vorwärts wie rückwärts, z. B. auf einem Verkehrsübungsplatz oder einem professionellen Fahr-SIMULATOR in der Fahrschule.



Geradeaus-Fahrt – Viertel-vor-Drei Stellung

Um mit dem Lenkrad schnell und sicher lenken zu können, ist die richtige Handhaltung wichtig. Man spricht von der Viertel-vor-Drei-Stellung. Dabei befinden sich die Hände oberhalb der Mitte des Lenkrades.

TIPP: Stell Dir vor, da ist ein Zifferblatt auf dem Lenkrad wie auf einer Uhr (siehe Fahraufgabe 8.1 c).



Leichte Kurve – Daumen aufs Lenkrad

Die Daumen möglichst auf dem Lenkrad „liegen“ lassen. Nicht ins Lenkrad fassen. Mit beiden Händen lenken. Im Beispiel eine Lenkung nach links.

TIPP: Mit etwas Erfahrung kann man den Zustand der Straße über die Daumenkuppen förmlich „erfühlen“.



Starke Kurve / Abbiegen – Übergreifen

Geht es um eine enge Ecke oder muss einmal sehr schnell gelenkt werden, wird übergreifend gelenkt. Das heißt, erst lenkt die eine Hand, dann übernimmt die andere Hand und lenkt in der gleichen Richtung weiter.

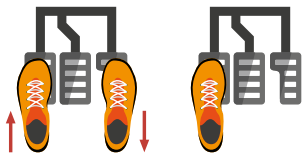
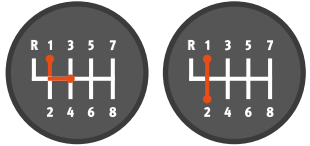
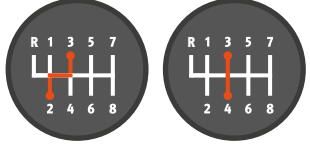
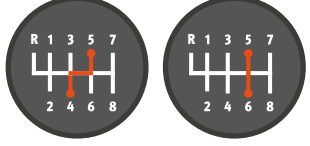
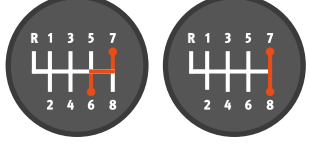
TIPP: Zum „Übergreifen“ beim Lenken siehe → Fahraufgabe 2.

Stichwort „Übergreifen“

Ich bin mir bewusst, dass der maximale Lenkeinschlag von der Stellung geradeaus bis zum Anschlag der Lenkung sehr viel größer ist als beim PKW: Anstatt ca. 1 3/4 Umdrehungen sind im LKW und KOM durchaus bis zu drei komplette Umdrehungen am Lenkrad möglich. Das bedeutet gleichzeitig, dass ich wesentlich flexibler und schneller mit der Lenkung umgehen können muss als im Privatwagen.

Schaltung

Den Schaltvorgang so kurz wie möglich halten: Am besten die Hand vorher an den Schalthebel legen. Im Grunde schalte ich hier die Gänge genauso wie im PKW, habe aber quasi zwei 4-Gang-Schaltungen „übereinander“. Zwischen den beiden Schaltungen wechsele ich durch Betätigen/Umliegen eines Schalters, wenn ich z. B. vom 4. in den 5. Gang wechseln möchte. **MERKE:** Den Blick während des Schaltvorgangs auf der Straße lassen! (→ **TIPPS** zum **Anfahren** siehe Abschnitt 4.4 a und b)

	Beim Schalten sind zwei verschiedene Abläufe aufeinander abzustimmen. ERST mit den Füßen Gas wegnehmen und schnell die Kupplung treten (bis zum Bodenblech). DANN mit der Hand den Gang wählen:
	1. Gang: Aus dem Leerlauf den Schalthebel gerade nach links ziehen und nach vorne drücken. 2. Gang: Schalthebel leicht nach links kippen und gerade nach links hinten zurückziehen.
	3. Gang: Schalthebel in den Leerlauf schieben – kurz loslassen – dann gerade nach vorne drücken. 4. Gang: Schalthebel gerade zurückziehen.
	5. Gang: Schalthebel in den Leerlauf schalten – leicht nach rechts drücken – nach vorn schieben. 6. Gang: Schalthebel leicht nach rechts kippen und gerade nach hinten in den 6. Gang ziehen.
	7. Gang: Schalthebel nach vorn, dann bis zum Anschlag nach rechts und nach vorn schieben. 8. Gang: Schalthebel bis zum Anschlag nach rechts drücken und nach unten in den 8. Gang ziehen.
	Für den Rückwärtsgang je nach Fahrzeugtyp: Schalthebel/-knauf im Leerlauf heben oder herunterdrücken und dann in Richtung „R“ bewegen (hier: Nach links oben).

Nach dem Schalten die Kupplung wieder lösen. **ACHTUNG:** Meist darf man nach dem 1. Drittel die Kupplung nur langsam kommen lassen (weiches Einkuppeln). Je höher der Gang, desto schneller kann die Kupplung nach dem Schalten gelöst werden.

Automatik statt Handschaltung

Im LKW/KOM Bereich wird heute in der Regel ein Fahrzeug mit Automatikgetriebe bevorzugt. Es dient unter anderem der Entlastung des Fahrers – und die Technik ist in den letzten Jahren so weit vorangeschritten, dass die früheren Nachteile heute nahezu nicht mehr vorhanden sind. Allerdings kann mir aufgrund meines Aufgabenbereichs (Baustelle) oder abhängig vom Alter des Fahrzeugs durchaus noch ein Fahrzeug mit einem Schaltgetriebe begegnen.



Auf einen Schalthebel mit den verschiedenen Positionen auf zwei oder mehr Ebenen kann im Automatik-Fahrzeug verzichtet werden.

In modernen Lkw und KOM wird die Gangwahl deutlich vereinfacht, z. B.

- 1 als Gang-Wählhebel am Lenkrad oder
- 2 in Form von Tasten auf dem Armaturenbrett.



Im Prinzip funktioniert die Automatik genauso wie im PKW, mit den Fahrstufen „D-N-R“.

Auch die ausschließliche Benutzung des rechten Fußes zum Gasgeben und Bremsen sowie das Abstellen des linken Fußes sind gleich.

Während der Fahrt wird der gerade verwendete Gang im Display angezeigt.