

BERICHT ÜBER DIE PRAKTISCHE PRÜFUNG

Klassen B und B + E

MAI 1998

Bericht über die praktische Prüfung für Klasse B(+E)

Commission Internationale des Examens de Conduite Automobile, CIECA

Die "Commission Internationale des Examens de Conduite Automobile" (CIECA) ist eine Organisation für Behörden im Bereich der Führerscheinverleihung und wurde 1956 gegründet. Sie hat einen offiziellen Status als Beobachter bei den Vereinten Nationen. Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften hat beschlossen, ein Projekt mit dem Titel "Vergleichende Analyse und praktisches Handbuch zu Fahrgenehmigung in der Europäischen Union" zu subventionieren. Dazu wurden unter anderem Workshops zu wichtigen Tätigkeitsbereichen organisiert, von denen zwei von der praktischen Prüfung für Klasse B(+E) handelten. Dieser Bericht ist ebenfalls in englischer und französischer Sprache erhältlich.

Redaktion: Frau M. ter Braak
Frau H. Groot
Herr H. Ruyters

Unter Mitwirkung von:

Herr J. Aubert	Herr S. Myntinen
Herr W. Pecinovsky	Herr K. Hakuli
Frau C. Perez	Herr J.B. Watson
Herr W. Vanbroeckhoven	Herr A. Peoples
Herr A. Serra Amaral	Herr J.S.T. Duncan
Frau M. Goretti Faria da Costa	Herr N. Sayadi
Herr R. Vihmann	Herr A. Meddeb
Herr T. Kangur	Herr G. Heintz
Herr T. Saimre	Herr P. Schmitz
Herr M. Saik	Herr M. Hermanis
Herr G. Buzási	Herr J. Teteris
Frau M. Szebényi	Herr Z. Uzant
Herr J.P. Fougère	Herr B. Herdan
Herr E. Seul	Herr R. Cummins
Herr H. Duenbostel	Herr I. Smoljan
Frau K. Pedersen	Herr N. Zuber
Herr E. Janby	Herr I. Baković
Herr W. Weinheber	Herr C. Lozano
Herr W. Petzholz	Herr F. Muñoz Peláez
Herr H. Mattsson	Herr H. Westerveld
Herr Ö. Ellström	Herr F. Korpel
	Herr J. P. Vaessen

Die Verfasser dieses Berichtes können nicht für eventuelle Fehler in diesem Bericht verantwortlich gemacht werden. Alle Daten, die durch die Mitglieder übermittelt wurden, sind mit größtmöglicher Genauigkeit wiedergegeben.

© CIECA, Brüssel 1998

ISBN: 90 -76408-04-1

Vorwort des CIECA-Vorsitzenden

Es ist mir eine Ehre, diesen Bericht über die praktische Prüfung der Klasse B(+E) vorlegen zu dürfen. Die Tatsache, daß die europäische Kommission der CIECA die Aufgabe gegeben hat, diese Workshops zu organisieren, zeigt, daß unser Wissen und unsere Erfahrung auf einem internationalen Niveau geschätzt werden. Die "Österreichische Vereinigung für Sachverständige nach dem Kraftfahrrecht" (ÖVSK) und die Direction Générale de la Sécurité et de Circulation Routières in Lille waren sehr geehrt, Gastgeber der zwei Workshops zu sein, die als Grundlage für diesen Bericht dienen. Diese Studie ist einer der Arbeitsbereiche des Projektes "Vergleichende Analyse und praktisches Handbuch zur Fahrgenehmigung in der Europäischen Union". Ich danke der Generaldirektion für Verkehr der Kommission der Europäischen Gemeinschaften für die Subvention dieses Projektes. Ich möchte auch den Sachverständigen aus den zwanzig Ländern, die an diesen Workshops teilnahmen, danken. Ohne ihren Beitrag wäre dieser Bericht nicht möglich gewesen. Ich freue mich auf die Präsentation dieses Berichtes während des CIECA-Kongresses in Tunis, im Mai 1998.

J.P. Vaessen

Zusammenfassung

Dieser Bericht soll die Empfehlungen, zu denen die Teilnehmer während der Workshops, die im Rahmen des Projektes "Vergleichende Analyse und praktisches Handbuch zu Fahrgenehmigung in der Europäischen Union" organisiert wurden, gekommen sind, aufzeichnen, sowie die vorangegangenen Diskussionen wiedergeben. Die Teilnehmer an den Workshops müssen als Sachverständige und nicht als politische Abgeordnete verstanden werden. Die von ihnen gemachten Empfehlungen geben in diesem Sinne auch ihre Meinung als Experten wieder und nicht den offiziellen politischen Standpunkt der jeweiligen Länder.

Die Richtlinie 91/439/EWG diene als Ausgangspunkt für die Diskussionen. Manche Punkte, die in dieser Richtlinie aufgezählt werden, wurden analysiert und neu gruppiert. Die Experten einigten sich auf folgende Punkte: den Ort der praktischen Prüfung, den Inhalt (einschließlich Grundfahraufgaben), die Bewertungskriterien für Klassen B und B+E, das Bewertungsformular, die Kriterien für Prüfungsfahrzeuge, den Gebrauch von Sicherheitsgurten, die Definition von Klasse B+E und die praktische Prüfung für diese Klasse.

Im Laufe der Präsentationen und Diskussionen wurde deutlich, daß es zwischen den Ländern immer noch große Unterschiede in manchen Bereichen gibt. Aus diesem Grund beschlossen die Experten keine Empfehlungen in den folgenden Bereichen zu machen: der Gebrauch eines speziellen Prüfgeländes, flexible versus festgelegte Prüfungsstrecken, der Platz des Prüfers und die Anwesenheit und der Platz des Fahrlehrers.

Die obengenannten Empfehlungen sind Mindestanforderungen, die auf eine "best practice"-Lösung basieren. Dies bringt mit sich, daß Länder strengere Anforderungen haben können, wenn ihre Gesetzgebung dies verlangt.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort des CIECA-Vorsitzenden	2
Zusammenfassung	3
Einleitung	5
1. Ort der praktischen Prüfung	7
1.1 Flexible versus festgelegte Strecken	9
2. Inhalt der praktischen Prüfung	11
3. Bewertungskriterien	14
4. Der Bewertungsbogen	17
5. Dauer der praktischen Prüfung	18
6. Platz des Fahrprüfers	20
7. Anwesenheit und Rolle des Fahrlehrers	21
8. Kriterien für Prüfungsfahrzeuge für Klasse B	22
8.1 Der Gebrauch von Sicherheitsgurten	23
9. Die Definition der Klasse B+E	24
9.1 Kriterien für Prüfungsfahrzeuge der Klasse B+E	25
9.2 Die praktische Prüfung für Klasse B+E	26
Schlußfolgerungen	28

Einleitung

1997 und 1998 wurden zwei Workshops von der "Commission Internationale des Examens de Conduite Automobile", CIECA, organisiert, um die praktische Prüfung im Detail zu analysieren und Empfehlungen für zukünftige Entwicklungen zu machen. An den Workshops nahmen Experten aus dem Bereich der Führerscheinverleihung teil. Nach Annahme durch die Mitglieder der CIECA werden die Ergebnisse der Kommission der Europäischen Gemeinschaften zur Kenntnisnahme übergeben, die dieses Projekt finanziell unterstützte.

Es wurde beschlossen, daß nur die Prüfung der Klasse B analysiert werde. Erstens werden 90% der Prüfungen für Klasse B abgenommen. Zweitens braucht ein Bewerber um einen Führerschein der Klasse C oder D einen gültigen Führerschein der Klasse B. Die praktischen Prüfungen für die anderen Klassen werden zu einem späteren Zeitpunkt besprochen.

Der erste Workshop über die praktische Prüfung fand in den Räumen der "Österreichischen Vereinigung für Sachverständige nach dem Kraftfahrrecht" in Wien, Österreich statt. Sachverständige aus den folgenden Ländern nahmen an diesem Seminar teil: Österreich (A), Belgien (B), Deutschland (D), Spanien (E), Estland (EST), Frankreich (F), Finnland (FIN), Großbritannien (GB), Ungarn (H), Kroatien (HR), Luxemburg (L), Lettland (LV), Norwegen (N), Nordirland (NI), den Niederlanden (NL), Portugal (P), Schweden (S) und Tunesien (TN).

Der zweite Workshop fand am 5. und 6. März 1998 in Lille, Frankreich, statt. Der Gastgeber dort war die Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières des französischen Verkehrsministeriums. An diesem Workshop nahmen Experten aus 20 Ländern teil, außer den 18 obengenannten Israel (IL) und Monaco (MC).

Die Arbeitsmethode für dieses Projekt war wie folgt: Fragebogen, die die Teilnehmer beantworteten, bildeten die Grundlage eines Arbeitsblatts. Dieses Arbeitsblatt diente als Leitfaden für die Diskussionen während der Workshops. Der erste Workshop begann mit einer Präsentation von Diagrammen mit Daten über die praktische Prüfung für Klasse B. Diese Diagramme sind dem Bericht als Anhang zugefügt. Die Workshops boten den Experten die Gelegenheit, alle Themen im Detail zu diskutieren. Das Protokoll dieser Sitzung wurde den Teilnehmern zugeschickt und nach Annahme in diesem Bericht aufgenommen. Das Steering Committee steuerte den ganzen Prozeß, indem es die Ergebnisse des Workshops auswertete und Empfehlungen gab für weitere Diskussionen und Studien basiert auf "best practice" in den Ländern, die Mitglied der CIECA sind.

Es gibt viele Unterschiede zwischen den teilnehmenden Ländern betreffend den Inhalt und die Form der praktischen Prüfung. Deswegen ist es wichtig hier anzumerken, daß die Empfehlungen, die als Ergebnis dieser Workshops aufgezeichnet worden sind, das Produkt von Diskussionen zwischen Experten sind und nicht die derzeitige Lage in den verschiedenen Ländern darstellen. Die in diesem Bericht aufgezeichneten Empfehlungen sind "best practice" Empfehlungen.

Dieser Bericht ist wie folgt aufgebaut: Jedes Kapitel beginnt mit einer kurzen Beschreibung der derzeitigen Lage, gefolgt von den Diskussionen, die während der Workshops stattfanden und die zu den Empfehlungen geführt haben. Diese Empfehlungen bilden den Schluß jedes Kapitels. Der Bericht endet mit zwei Anhängen:

- I Die Diagramme, die oben erwähnt wurden
- II Teilnehmerliste

1. Ort der praktischen Prüfung

Die Experten waren sich einig über den Gebrauch von Autobahnen oder ähnlichen Straßen und über das Prüfen innerhalb und außerhalb von Ortschaften. Die Diskussion wurde auf den verpflichteten Gebrauch von Wohngebieten und einem speziellen Prüfungsgelände beschränkt, weil es Länder gibt, die diese Gebiete im Moment nicht für ihre praktische Prüfung benutzen. Die Richtlinie 91/439/EWG, Anhang II, Punkt 13 stellt folgende Bedingungen für den Prüfungsort fest:

“Der Prüfungsteil zur Beurteilung der technischen Beherrschung des Fahrzeugs darf auf einem besonderen Prüfgelände durchgeführt werden. Der Prüfungsteil zur Beurteilung der Verhaltensweisen im Verkehr findet nach Möglichkeit auf Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften, auf Schnellstraßen und auf Autobahnen sowie auf Stadtstraßen mit den verschiedenartigen Schwierigkeiten, auf die ein Fahrer stoßen kann, statt. Es ist wünschenswert, daß die Prüfung bei unterschiedlicher Verkehrsdichte veranstaltet werden kann.”

Derzeitige Lage

In den meisten teilnehmenden Ländern wird die praktische Prüfung sowohl innerhalb als auch außerhalb von Ortschaften und auf Autobahnen o.ä. abgenommen (A, B, E, EST, D, F, FIN, GB, H, IL, L, LV, N, NI, NL, P, S, TN). L und TN nehmen die Prüfung wegen des beschränkten Wegennetzes nicht auf der Autobahn ab. In F ist es nicht immer möglich, eine Prüfung auf der Autobahn abzunehmen, aber Kandidaten müssen einen Teil der Prüfung mit einer Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h auf einer Autobahn o.ä. fahren. In HR findet die gesamte Prüfung innerhalb von Ortschaften statt. Weitere detaillierte Informationen zur Frage, wo die praktische Prüfung abgenommen werden *sollte*, finden Sie am Ende des Berichtes in den Tabellen des Anhangs I (S. 1).

Zehn Länder benutzen ein spezielles Prüfungsgelände (A, B, EST, FIN, H, L, LV, N, S, and TN). In acht dieser Länder wird das Prüfungsgelände für die Grundfahraufgaben benutzt (A, B, EST, FIN, H, L, LV, und TN). Zwei Länder benutzen ein Prüfungsgelände nur für Schleuderkurse (S und N).

Diskussion

Innerhalb und außerhalb von Ortschaften

Alle Länder gaben an, daß die praktische Prüfung sowohl innerhalb als auch außerhalb von Ortschaften stattfinden soll.

Autobahn oder Ähnliches

Die Experten einigten sich, daß die Autobahn in die Prüfung einbezogen werden soll. Es wurde aber beschlossen, “oder ähnliches” hinzuzufügen, weil es nicht in allen Ländern möglich ist, während der Prüfung auf der Autobahn zu fahren. Es gibt eine Anzahl von Prüfungszentren in ländlichen und abgelegenen Gegenden, wo keine Autobahn in der Nähe ist. Manchmal ist die Autobahn eine gebührenpflichtige Straße und sind die Ausfahrten zu weit auseinander, als daß sie in der Prüfung befahren werden können. Aus diesen Gründen wurde “Autobahnen oder ähnliches” angenommen und wurden manche Charakteristiken aufgezählt, so wie Trennung der

Fahrstreifen, Beschleunigungs- und Ausfahrts Spuren und die Anwesenheit von mehr als einer Fahrspur für jede Richtung. Das wichtigste Kriterium ist, daß die Höchstgeschwindigkeit bei über 80 km/h liegt. Die weitere Diskussion konzentrierte sich auf das Fahren in Wohngebieten und auf speziellen Prüfungsgeländen.

Wohngebiete

Die Experten aus E, L und NI waren der Meinung, daß es keine Elemente in der Prüfung gibt, die ausdrücklich in Wohngebieten getestet werden müssen. Deswegen sollten Wohngebiete kein Teil der Prüfung sein. Die Sachverständigen aus S, F und NL meinten dagegen, daß Fahren in Wohngebieten aus verschiedenen Gründen doch in die Prüfung aufgenommen werden sollte:

- Fahrer sind imstande zu zeigen, daß sie ihre Geschwindigkeit an die Umgebung und an Verkehrsschilder anpassen können. Dies fordert ein hohes Maß an Konzentration. Außerdem bilden Wohngebiete eine reale Situation, die in der praktischen Prüfung vorkommen soll.
- Es ist wichtig zu prüfen, ob der Kandidat gut auf Fußgänger und Kinder im Verkehr achtet.
- Wohngebiete in großen Städten werde immer häufiger in 30 km Zonen umgewandelt. Fahrer sollen mit allen solchen Zonen bekannt sein.

Prüfungsbehörden sollten sich davon überzeugen, daß diese Gebiete in jeder praktischen Prüfung behandelt werden können. Fahrer werden in diesen verschiedenen Typen von Infrastruktur fahren und werden mit der Schwierigkeit des Wechsels zwischen den verschiedenen Typen konfrontiert werden.

Das Einbeziehen aller dieser Gebiete würden zumindest sichern stellen, daß Fahrschulen sie in den Fahrstunden behandeln würden. Wie oft diese Gebiete benutzt werden, wird den Prüfungsbehörden überlassen.

Spezielles Prüfungsgelände

Die Richtlinie über den Führerschein legt fest, daß die praktische Prüfung auf einem speziellen Prüfungsgelände ausgeführt werden darf. Dies ist aber keine Voraussetzung. Die Experten diskutierten die Vor- und Nachteile der Benutzung eines Prüfungsgeländes.

Die Diskussion konzentrierte sich auf die Vorteile des Prüfens der Grundfahraufgaben auf einem Prüfungsgelände und im reellen Verkehr.

Die folgenden Vorteile eines Prüfungsgeländes wurden genannt:

- psychologischer Vorteil: Grundfahraufgaben können alleine im Fahrzeug ausgeführt werden; dies ist für den Kandidaten weniger stressvoll;
- praktischer Vorteil: Es ist immer eine geeignete Umgebung für das Ausführen der Grundfahraufgaben vorhanden;
- Objektivität: Die Bedingungen sind für jeden Kandidaten gleich;
- Sicherheit: Verkehrsdichte macht Prüfen im richtigen Verkehr gefährlich; wenn ein Kandidat unzureichend abschneidet, kann die Prüfung abgebrochen werden, bevor der Kandidat am richtigen Verkehr teilnimmt.

Die folgenden Vorteile der Prüfung im realen Verkehr wurden genannt:

- bessere Vorbereitung des Kandidaten: In richtigen Verkehrslagen muß ein Fahrer auch auf anderen Verkehr achten;
- bessere Bewertung der Fähigkeiten des Kandidaten: Wenn Kandidaten imstande sein müssen, die Grundfahraufgaben im richtigen Verkehr auszuführen, müssen sie auch im richtigen Verkehr bewertet werden. Sie auf einem speziellen Prüfungsgelände zu bewerten, bringt nicht die Sicherheit, daß sie sie auch im richtigen Verkehr ausführen können.

Schlußfolgerungen / Empfehlungen

Es wird empfohlen, daß in der praktischen Prüfung folgende Verkehrszonen einbezogen werden:

- Autobahn oder ähnliches wenn vorhanden (Höchstgeschwindigkeit über 80 km/h, getrennte Fahrbahnen, Beschleunigungs- und Ausfahrts Spuren, mehr als eine Spur für jede Richtung)
- außerhalb von Ortschaften
- innerhalb von Ortschaften
- Wohngebiete

Die Experten waren nicht imstande, Empfehlungen über den verpflichteten Gebrauch von Prüfungsgeländen zu machen, weil sowohl Prüfungsgeländen als auch Prüfen im richtigen Verkehr seine Vorteile hat. Deswegen war die Schlußfolgerung, daß die Entscheidung den jeweiligen Ländern überlassen wird.

1.1 Flexible versus festgelegte Strecken

In den meisten teilnehmenden Ländern besteht die Fahrprüfung aus flexiblen Strecken mit bestimmten festgelegten Punkten, die kontrolliert werden müssen (**B, L, H, NL, S, FIN, P, LV, TN, EST, D**). Nur in wenigen Ländern gibt es festgelegte Prüfungsstrecken (**N, E, GB, NI, F**).

Es scheint zwei Tendenzen in Europa zu geben, eine in Richtung flexiblere Prüfungsstrecken und eine in Richtung festgelegte Prüfungsstrecken. Die Führerscheinbehörden in Norwegen wechselten von flexiblen Strecken zu festgelegten Strecken als sich vor vier Jahren herausstellten, daß Fahrprüfer im Allgemeinen immer die gleiche Strecke abfahren. Manche Prüfer fahren aber leichtere Strecken als andere. Deswegen beschlossen die Führerscheinbehörden, festgelegte Strecken fahren zu lassen, um die Objektivität garantieren zu können. Von der Prüfung wird erwartet, daß sie alle Punkte des Curriculums testet, und Fahrprüfer haben weniger Freiheit. Jedes Prüfungszentrum sorgt für 10 bis 15 Strecken, aus denen der Prüfer wählen kann.

In den meisten Ländern gibt es eine Kombination von festgelegten und flexiblen Strecken. In Schweden sind die Strecken flexibel, aber der Kandidat muß zu einem bestimmten Ort fahren, um das Folgen von Verkehrsschildern zu testen. Der Prüfer darf Anweisungen geben, und es gibt bestimmte Koordinationspunkte, aber der Kandidat muß selbst beschließen, wie er zu dem Ort hinkommt. In Ungarn bekommt der Kandidat einen Bogen mit 10 Verkehrssituationen, die er meistern muß. Der Prüfer beschließt daraufhin über die Strecke, die bestimmte Kontrollpunkten beinhaltet.

Diskussion

Eine Mehrheit der Experten war für flexible Strecken unter der Bedingung, daß die Punkte der Liste (s. unten) während jeder Prüfung kontrolliert werden.

Die Vorteile von festgelegten Strecken:

- festgelegte Strecken garantieren die Objektivität, die Gültigkeit und die Ehrlichkeit jeder Prüfung. Prüfungsbehörden können genau bestimmen, welche Fähigkeiten ein Prüfer bewertet.
- Gebrauch von speziell bestimmten Gebieten verursacht keine Belästigung für andere Verkehrsteilnehmer.

Die Vorteile von flexiblen Strecken:

- Wenn Prüfer über das Abschneiden eines Kandidaten in bestimmten Teilen der Prüfung Zweifel haben, können sie diese Punkte ein zweites Mal testen.
- Flexible Strecken geben Prüfern ein kompletteres Bild eines Kandidaten, weil es für einen Prüfer mehrere Streckenmöglichkeiten gibt.

Schlußfolgerung / Empfehlung

Der unterschiedliche Gebrauch von festgelegten und flexiblen Strecken in Europa verhinderten, daß in diesem Bereich Empfehlungen gemacht werden konnten. Es wird den jeweiligen Ländern überlassen werden müssen, zu beschließen, ob Fahrprüfer die Freiheit haben sollen, die Strecken selbst festzulegen oder nicht.

2. Inhalt der praktischen Prüfung

Es wurden zwei wichtige Punkte diskutiert: die Anzahl und der Typus von verpflichteten Teilen der praktischen Prüfung, und die Anzahl und Art der verpflichteten Grundfahraufgaben.

Es war aus Zeitgründen unmöglich, alle Teile der praktischen Prüfung in den verschiedenen Ländern ausführlich zu besprechen. Anstatt dessen wurden die Teilnehmer gebeten, anzugeben, welche Themen der folgenden Liste, nach Wichtigkeit geordnet, in ihren Ländern geprüft werden, um so zu Empfehlungen zu kommen, die auf einer "best practice" gegründet sind: Einfädeln in den fließenden Verkehr, Fahren auf geraden Straßen und durch Kurven, Einmündungen, Kreuzungen, Richtungsänderung, Überholen, Spurwechsel, Einfädeln und Ausfahrt einer Autobahn, Bahnübergänge, Kreisverkehr und Grundfahraufgaben. Die Antworten der Experten sind am Ende dieses Berichtes in Form von Tabellen in Anhang I (S. 2) beigefügt.

Grundfahraufgaben wurden in zwei Fragen des Fragebogens, der vor dem zweiten Workshop verteilt wurde, angesprochen. Diese Fragen betrafen die Anzahl und die Art der auszuführenden Grundfahraufgaben. Durchschnittlich müssen 4 bis 5 Grundfahraufgaben ausgeführt werden, von denen das Wenden des Fahrzeugs und Parken die gängigsten sind (in 16 Ländern muß dies ausgeführt werden). Die Anzahl der Grundfahraufgaben und welche Aufgaben ausgeführt werden müssen, sind ebenfalls in Anhang I (S. 3, 4) in Tabellenform wiedergegeben.

Diskussion

Die Experten waren der Meinung, daß eine Liste des Inhalts für Fahrprüfer genauso wichtig sei, wie für Kandidaten. Kandidaten sollten wissen, was sie in der praktischen Prüfung erwartet, und Fahrlehrer müssen die Liste des Inhalts der praktischen Prüfung in ihr Ausbildungsprogramm aufnehmen. Die Experten beschlossen, daß die Punkte, die in der Richtlinie genannt werden, neu gruppiert werden sollen. Die Experten meinten, daß das, was geprüft werden soll, im Inhalt, und *wie* es geprüft werden soll, in den Bewertungskriterien beschrieben werden soll.

Das Steering Committee wurde gebeten, sich die Zusammenstellung der Liste der Themen genauer anzusehen. Diese Themen wurden ausführlich diskutiert. Anhand der Diskussionen bestimmte das Steering Committee die Reihenfolge (chronologisch) und gruppierte manche Themen neu. Die Experten stimmten dann dieser neuen Liste zu. Den Ländern soll selbst überlassen werden, extra Themen hinzuzufügen oder die Reihenfolge der Themen zu ändern. Auf Anfrage wurden Grundfahraufgaben dem Inhalt zugefügt.

Grundfahraufgaben

Grundfahraufgaben wurden als extra Teil der praktischen Prüfung betrachtet und wurden deswegen separat besprochen. Die Anzahl der Grundfahraufgaben war der zweite Punkt während der Diskussion über den Ort der praktischen Prüfung. Im Anhang II der Richtlinie wird bestimmt, daß zwei von drei Fahraufgaben verpflichtet sind, von denen eine Wenden sein muß. Diese Aufgabe ist einer der 10 wichtigsten Gründe für das Nicht-Bestehen der Prüfung in Großbritannien. Weil Prüfer es schwierig finden, einen geeigneten Platz für Fahraufgaben in Wohngebieten zu finden, wollte der britische Experte die Anzahl auf eine beschränken. Es soll

dem Prüfer überlassen werden, welche dies sein soll. Manche Experten (FIN, S, NI) waren der Meinung, daß eine Grundfahraufgabe ausreicht. Fahraufgaben zeigen die technische Kontrolle über das Fahrzeug, und dies wird im Allgemeinen nicht als problematisch erfahren. Der wichtigste Grund, nur eine Grundfahraufgabe als nicht ausreichend anzusehen, ist, daß manche Fahrschulen nicht alle Grundfahraufgaben unterrichten, wenn sie nicht in die Inhaltsliste der Prüfung aufgenommen sind. Deswegen meinten andere Experten (D, TN), daß zumindest zwei Grundfahraufgaben verpflichtet sein sollen, und daß drei eigentlich besser wären. Diese Grundfahraufgaben könnten als extra Teil der Prüfung betrachtet und vorher abgelegt werden. Zwei Experten (A, H) empfahlen fünf verpflichtete Grundfahraufgaben. Letztendlich beschlossen die Experten, daß die Mindestanzahl von zwei Grundfahraufgaben, die in der Richtlinie festgelegt ist, weiterhin gelten soll. In den im hohen Maße urbanisierten Gebieten Europas wurde Parken ohne den anderen Verkehr zu hindern als wichtige Fahraufgabe betrachtet.

Schlußfolgerungen / Empfehlungen

Diese Liste ist nur eine Mindestempfehlung, die auf "best practice" gegründet ist. Länder dürfen extra Themen hinzufügen und die Reihenfolge ändern wenn sie möchten, aber die praktische Prüfung für Klasse B soll zumindest folgende Themen beinhalten:

1. Sicherheitskontrolle des Fahrzeugs: Reifen, Öl, Bremslichter und Blinkleuchten; Benutzung von Zubehör (Scheibenwischer, Heckscheibenheizung, Kontrolllichtern)
2. Einsteigen und Aussteigen:
 - Benutzung und Einstellung der Sicherheitsgurte und Kopfstützen;
 - Öffnen und Schließen der Tür
 - Einstellung der Spiegel
 - Einstellung des Sitzes
3. Wegfahren:
 - nach dem Parken, nach dem Anhalten im Verkehr
 - Einfädeln
4. Auf geraden Straßen fahren:
 - entgegenkommendem Verkehr begegnen
5. In Kurven fahren
6. Kreuzungen:
 - Nähern und Passieren von Kreuzungen, Abzweigungen und Einmündungen
7. Die Fahrtrichtung ändern:
 - links und rechts abbiegen
 - Fahrspur wechseln
8. Nähern/Ausfahren von Autobahnen oder Ähnlichem, wenn vorhanden:
 - Einfädeln von der Beschleunigungsspur
 - Ausfahrt

9. Überholen, wenn möglich:

anderen Verkehr überholen;
an Hindernissen vorbeifahren, z.B. geparkten Autos;
von anderem Verkehr überholt werden

10. Spezielle Teile der Straße, wenn vorhanden:

Kreisverkehr
Bahnübergang
Bus- oder Straßenbahnhaltestellen
Fußgängerüberweg
Langen Steigungen oder Abfahrten

11. Grundfahraufgaben

Zumindest zwei Grundfahraufgaben sollen ausgeführt werden, von denen eine Parken sein soll.

3. Bewertungskriterien

Die Bewertungskriterien werden ebenfalls in Anhang II der Richtlinie 91/439/EWG beschrieben. Wie vorher angemerkt, wurden die Experten nicht gebeten die Bewertungskriterien in der heutigen Form zu beschreiben. Das Ziel war, zu "best practice" Empfehlungen zu kommen. Nachtfahrten war das einzige Thema, das eine weitere Beschreibung benötigte, weil es in einigen der Länder ein wichtiges Ausbildungs- und/oder Prüfungsthema ist. Am Ende dieses Berichtes ist in Anhang I (S. 5) eine Übersicht der von den verschiedenen Experten gewünschten Bewertungskriterien aufgenommen.

Nachtfahrten

In 7 der teilnehmenden Ländern ist eine Art Nachtfahrtzertifikat verpflichtet (**D, IL, FIN, N, EST, A, HR**). In Norwegen brauchen Kandidaten ein Nachtfahrtzertifikat um zur praktischen Prüfung zugelassen zu werden. In Finnland ist ein Nachtfahrtzertifikat Teil des Zwei-Phasen-Führerscheins. In Schweden kann Nachtfahrt ein Teil der praktischen Prüfung sein. In anderen Ländern (**D, H**) ist Nachtfahrt Teil der praktischen Ausbildung. In den meisten Ländern werden, je nach Jahreszeit, einige praktische Prüfungen vor Sonnenaufgang oder nach Sonnenuntergang durchgeführt.

Diskussion

Die Experten wurden gebeten, ihre Meinung zu der Kriterienliste des Arbeitsdokuments zu geben, das folgende Themen beinhaltet: Kontrolle über das Fahrzeug, Kontrollieren des Fahrzeugs, angepaßte (sichere) und entschlossene Fahrweise, Verhalten gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern, Aufnahmefähigkeit, Vorfahrt achten und nehmen, Ort auf der Straße, Sicherheitsabstand, Geschwindigkeit, Verkehrslichter und andere Signale, Verkehrszeichen, Signale geben, Bremsen, Anhalten. Wie bei der Diskussion über den Inhalt, wurden die Experten gebeten, die Liste nach Wichtigkeit zusammenzustellen und, wenn nötig, extra Kriterien vorzuschlagen.

Defensives Fahren

Defensive und soziale Fahrweise stellen einen allgemeinen Fahrstil dar. Das ist der Grund, weswegen sie oben auf der Liste stehen. Obwohl defensives Fahren als ein wichtiges Thema betrachtet wurde, beschlossen die Experten, es nicht extra zu bewerten. Sie waren der Meinung, daß dies nicht möglich sei. Fahrprüfer sollen defensives Fahren in ihre Bewertung des Gesamtbildes des Kandidaten, vom Moment des Einsteigens des Kandidaten bis zum Moment des Aussteigens, einbeziehen. Es ist ein allgemeines Thema, das während der ganzen Prüfung in die Bewertung aufgenommen werden soll.

Energiesparende / umweltfreundliche Fahrweise

Energiesparende Fahrweise kann als Teil eines defensiven Fahrstils betrachtet werden. Über dieses Thema könnten einige Fragen zur theoretischen Prüfung hinzugefügt werden, wie dies von der Richtlinie verlangt wird. Diese könnten von der Art und Weise des Beschleunigens, dem Kontrollieren der Reifen, dem Gebrauch eines Dachständers und von offenen Fenstern handeln. Diese Themen in die praktische Prüfung miteinzubeziehen kann sich negativ auswirken, weil Kandidaten von ausreichendem Beschleunigen absehen würden. Nur in Ausnahmefällen würde ein Kandidat zu schnell beschleunigen oder zu schnell fahren. Und wenn dies vorkommt, würde er andere Teile der Prüfung, die eine größere Aufmerksamkeit

erfordern, nicht bestehen, wie defensives und soziales Fahrverhalten oder Beobachtung des übrigen Verkehrs.

Umweltfreundliches / energiesparendes Fahrverhalten ist ein wichtiges Thema für Fahrer der Klasse B, das in Fortbildungskursen geübt werden könnte (Gebrauch von Econometer, 'cruiss control' und dem richtigen Gang).

Nachtfahrten

Ein Nachtfahrtzertifikat sollte während der Fahrausbildung bei einer Fahrschule erworben, und bei der praktischen Prüfung vorgezeigt werden. Die Experten waren der Meinung, daß Nachtfahrten nicht in die praktische Prüfung aufgenommen werden sollten, weil dies nicht während normaler Arbeitsstunden beurteilt werden kann. Außerdem waren nicht alle Experten von dem Nutzen des Prüfens von Nachtfahrten überzeugt.

Schlußfolgerungen / Empfehlungen

Die Experten einigten sich auf folgende Liste mit Bewertungskriterien. Eine kleinere Arbeitsgruppe könnte in naher Zukunft versuchen, eine detailliertere Liste zusammenzustellen.

0. Defensives und soziales Fahrverhalten:

- angemessenes (sicheres) und entschlossenes Fahren
- Anpassung an Straßen- und Witterungsverhältnisse
- auf anderen Verkehr achten
- auf andere Verkehrsteilnehmer, vor allem schwächere, achten
- Vorausschauendes Fahren

1. Kontrolle des Fahrzeugs

- richtige Benutzung von Sicherheitsgurten, Rückspiegeln, Kopfstützen, Sitz
- richtige Benutzung von Beleuchtung und anderer Ausstattung
- richtige Benutzung von Kupplung, Schaltung, Gaspedal, Bremsen, Lenkrad
- Kontrolle über das Fahrzeug unter verschiedenen Verhältnissen und bei verschiedenen Geschwindigkeiten
- stabile Straßenlage
- den Dimensionen und Charakteristiken des Fahrzeugs angemessene Fahrweise

2. Beobachtung des übrigen Verkehrs

- all-round Beobachtung
- korrekte Benutzung der Spiegel
- Vorausschauen auf kurze, lange und mittlere Distanz

3. Vorfahrt achten und nehmen

- Vorfahrt auf Kreuzungen
- Vorfahrt achten bei anderen Gelegenheiten (z.B. Richtung Wechseln, Wechseln der Fahrspur, Grundfahraufgaben)

4. Richtiger Ort auf der Straße

- richtiger Ort auf der Straße, auf der Fahrbahn, auf Kreisverkehren, in Kurven
- sich einordnen

5. Distanz halten

- genügend Abstand von anderen Verkehrsteilnehmern halten

6. Geschwindigkeit:

- die Höchstgeschwindigkeit nicht überschreiten
- Geschwindigkeit anpassen an Wetter- und Verkehrsverhältnisse und wo möglich bis zur nationalen Geschwindigkeitsbegrenzung (bei einer solchen Geschwindigkeit fahren, daß Anhalten innerhalb der sichtbaren und freien Straße möglich ist)

7. Verkehrslichter, Verkehrszeichen und andere Verhältnisse

- sich bei Verkehrslichtern korrekt verhalten
- Angaben von Verkehrskontrollen befolgen
- sich bei Verkehrszeichen korrekt verhalten (Verbote und Befehle)
- achten auf Straßenmarkierungen

8. Signale geben:

- wo nötig richtig und rechtzeitig Signale geben
- Richtung korrekt angeben
- Richtig auf Signale von anderen Verkehrsteilnehmern reagieren

9. Bremsen und Anhalten

- rechtzeitig Abbremsen oder Anhalten je nach Verkehrssituation (bei einer solchen Geschwindigkeit fahren, daß innerhalb der sichtbaren und freien Straße angehalten werden kann).

Spezifische Themen:

- energiesparendes und umweltfreundliches Fahrverhalten

Dieses Thema soll kein Teil der praktischen Prüfung sein, aber kann während eines Fortbildungskurses behandelt werden.

- Nachtfahrten:

Ein Nachtfahrtzertifikat, das die Kandidaten während der Ausbildung erwerben sollen, wird empfohlen. Es soll kein Teil der praktischen Prüfung sein.

4. Der Bewertungsbogen

Dieses Thema wurde nicht im Fragebogen behandelt. Deswegen wird die derzeitige Lage hier nicht beschrieben.

Diskussion

Die Richtlinie 91/439/EWG beschreibt bei den Voraussetzungen für eine praktische Prüfung nicht, wie das Ergebnis übermittelt werden soll. Die Diskussion während des Workshops konzentrierte sich vor allem auf die Frage, wann das Ergebnisformular dem Kandidaten übergeben werden soll. Dieses Thema wird in immer mehr Ländern wichtig. Prüfungszentren in manchen Ländern haben Angst, Bewertungsbogen direkt nach der Prüfung abzugeben, weil Fahrprüfer oft mit aggressiven Kandidaten zu tun bekommen, die nicht bestanden haben. Eine der möglichen Lösungen ist, den Kandidaten den Bewertungsbogen später per Post zuzuschicken, aber dieser Vorschlag wurde aus pädagogischen Gründen abgelehnt. Letztendlich einigte sich die Mehrheit der Experten auf eine Besprechung direkt nach der Prüfung. Diese Besprechung hat als Ziel, dem Kandidaten die Fehler, die er gemacht hat, zu erklären. Dies ist der Grund, weswegen die Anwesenheit des Fahrlehrers in vielen Ländern gewünscht wird oder sogar obligatorisch ist. Die Anmerkungen des Prüfers können für die Ausbildung nützlich sein, und es wäre nicht gerecht, alle Kandidaten für das aggressive Verhalten einiger zu bestrafen. Die Aufmachung und Präsentation des Bewertungsbogens wurden nicht besprochen.

Schlußfolgerungen / Empfehlungen

- Der Bewertungsbogen soll dem Kandidaten direkt nach der praktischen Prüfung ausgehändigt werden.
- Der Bewertungsbogen soll das Prüfungsergebnis und die Gründe für Bestehen oder Nicht-Bestehen wiedergeben.
- Der Prüfer soll den Bewertungsbogen mündlich erläutern; diese Erläuterung soll sich auf die Bewertungskriterien stützen.
- Die Anwesenheit des Fahrlehrers wird empfohlen.

5. Dauer der praktischen Prüfung

Die totale Dauer der praktischen Prüfung kann zweigeteilt werden:

- netto Fahrtzeit
- Zeit für Grundfahraufgaben, Ein- und Aussteigen, Vor- und Nachbesprechung und Sicherheitskontrolle

Die Diskussion konzentrierte sich vornehmlich auf die netto Fahrtzeit, oder auf die Zeit, die im Verkehr verbracht wird.

Punkt 12 des Anhangs II der Richtlinie 91/439/EWG legt die folgenden Voraussetzungen für die Dauer der praktischen Prüfung fest:

“Prüfungsdauer und Prüfungsstrecke müssen so bemessen sein, daß die Fähigkeiten und Verhaltensweisen (...) beurteilt werden können. Die Mindestfahrtzeit zur Kontrolle der Verhaltensweisen darf in keinem Falle weniger als 25 Minuten für die Klassen A, B und B+E (...) betragen.”

Dies heißt, daß die Vorbereitung des Fahrzeugs, die technische Kontrolle, die Grundfahraufgaben, die Vor- und Nachbesprechung nicht in diesen 25 Minuten eingeschlossen sind.

Derzeitige Lage

Die Diagramme des Anhangs I (S. 6) dieses Berichtes zeigen Informationen über Gesamtdauer, netto Fahrtzeit und Zeit für Grundfahraufgaben. Die Gesamtdauer der praktischen Prüfung variiert von ungefähr 20 bis zu ungefähr 80 Minuten. In den meisten Ländern liegt die Dauer der praktischen Prüfung zwischen 30 und 50 Minuten.

Die netto Fahrtzeit variiert von ungefähr 15 Minuten (F, TN) bis zu 65 Minuten (N). In den meisten Ländern liegt die netto Fahrtzeit zwischen 20 und 40 Minuten. In 7 Ländern wird 5 Minuten auf Grundfahraufgaben verwendet (A, EST, D, LV, NI, E, TN). In anderen Ländern erfordern Grundfahraufgaben mehr Zeit: 10 Minuten (H, L) oder 15 Minuten (B). Zwei Länder spezifizierten die Zeit, die für Grundfahraufgaben verwendet wird, nicht.

Diskussion

Die ausführliche Diskussionen über dieses Thema zeigte den Wunsch nach Klarheit in den gebrauchten Definitionen. Eine Mehrheit der Experten, die an dem Workshop in Wien teilnahmen (F, TN, HR, P, FIN, NI, L, GB, B), war für eine Verlängerung der praktischen Prüfung zu 30 Minuten. Das Steering Committee wurde gebeten, mit guten Argumenten zur Verlängerung der praktischen Prüfung zu kommen.

Das Steering Committee gab folgende Gründe an:

- psychologischer Grund: die ersten 10 Minuten einer praktischen Prüfung sind Routine und deswegen wenig herausfordernd
- 25 Minuten sind nicht ausreichend um alle Themen in jeder Prüfung zu kontrollieren (mit dem Ort, dem Inhalt und den Kriterien, die definiert wurden rechnend)

- die Verkehrsdichte macht es oft schwierig, eine praktische Prüfung in einem so kurzen Zeitraum durchzuführen.

Einige Experten (E, D, A, N, NL) waren der Meinung, daß wenn Kandidaten auch außerhalb von Ortschaften fahren sollen, die Zeit sogar auf 45 Minuten verlängert werden sollte.

Das Steering Committee wies auch darauf hin, daß im Moment zwei wissenschaftliche Studien zu diesem Bereich durchgeführt werden: eine von Prof. Hebenstreit in der Schweiz und eine von dem "Transport Research Laboratory" (TRL) in Großbritannien. Die Studie von Prof. Hebenstreit versucht herauszufinden, ob es eine Verbindung zwischen der Dauer der praktischen Prüfung und der Unfallrate in den ersten zwei Jahren nach dem Erwerb des Führerscheins gibt. Die Ergebnisse dieser Studie werden im Mai/Juni dieses Jahres erwartet. Das "Transport Research Laboratory" führt eine dreijährige Studie zur praktischen Fahrprüfung durch, die noch fort dauert.

Die Vorbereitung des Fahrzeugs, die technische Kontrolle, die Grundfahraufgaben, die Vor- und Nachbesprechung mit einem Kandidaten dauern zusammen ungefähr 15 Minuten. Manche Experten des Steering Committees, sowie manche der an den Workshops teilnehmenden Experten, waren der Meinung, daß diese Handlungen je nach Umständen in einem kürzeren Zeitraum stattfinden können. Weil diese Umstände je nach Land unterschiedlich sind, ist es viel wichtiger, eine Mindestnettofahrzeit festzusetzen anstatt einer allgemeinen Dauer der kompletten praktischen Prüfung.

Während der Diskussionen des zweiten Workshops wurde deutlich, daß 10 Sachverständige für zumindest 40 Minuten Nettofahrzeit waren. 9 Experten wünschten sich 30 Minuten Nettofahrzeit und ein Teilnehmer war für 35 Minuten. Es wurde letztendlich eine Kompromißlösung von 35 Minuten angenommen.

Schlußfolgerung

Die 25 Minuten, die in der Richtlinie festgelegt sind, reichen nicht aus, um alle Kriterien zu bewerten. Außerdem verlangt die heutige Verkehrsdichte eine längere praktische Prüfung. Deswegen empfahlen die Experten eine Mindestnettofahrzeit von 35 Minuten.

6. Platz des Fahrprüfers

Der Platz, an dem der Fahrprüfer während der praktischen Prüfung sitzt, ist wichtig, weil er imstande sein soll, die (Augen)Bewegungen des Kandidaten zu beobachten, um seine Fahrfähigkeit und sein Fahrverhalten zu beurteilen. Die Bestimmung des Platzes des Fahrprüfers ist ebenfalls eng mit der Anwesenheit und dem Platz des Fahrlehrers verbunden, weil in manchen Ländern der Fahrlehrer der gesetzliche Fahrer des Fahrzeugs ist. Die Anwesenheit und der Platz des Fahrlehrers wird unten extra besprochen. Obwohl die derzeitige Lage betreffend Platz des Fahrprüfers nicht erläutert wurde, wurden die Experten gebeten, ihre Meinung als "best practice" zu geben.

Diskussion

12 Länder gaben an, daß der Fahrprüfer vorne sitzen sollte (EST, F, FIN, GB, IL, LV, N, NL, NL, P, S, TN), und 7, daß er hinten sitzen sollte (A, B, D, E, H, HR, L).

Die folgenden Argumente wurden für die Anwesenheit vorne im Fahrzeug genannt:

- wenn der Prüfer vorne sitzt, hat er Zugang zur doppelten Bedienung und zu den zusätzlichen Spiegeln, wenn nötig.
- Der Fahrprüfer soll die gleiche Sicht haben wie der Kandidat um seine Fahrfähigkeit beurteilen zu können. Er soll ebenfalls imstande sein, die Verkehrszeichen und Verkehrslichter zu sehen.
- Der Prüfer bekommt einen besseren Eindruck der Geschwindigkeit und kann schneller eingreifen wenn nötig.
- wenn der Prüfer hinten sitzt, wird seine Aussicht durch die Kopfstützen behindert
- Der Prüfer hat einen direkteren Kontakt zum Kandidaten.

Die folgenden Argumente wurden für die Anwesenheit hinten im Fahrzeug genannt:

- Der Prüfer kann hinten sitzen, um den Fahrlehrer die Gelegenheit zu geben, vorne zu sitzen. Dieser kennt den Kandidaten besser und kann effektiver eingreifen.
- Der Kandidat fühlt sich wohler, wenn der Prüfer hinten sitzt. Normalerweise ist die Leistung eines Kandidaten schlechter wegen der Nervosität. Es sollte allerdings einfach sein, den Kandidaten mittels eines Spiegels zu sehen. Der Prüfer soll hinter dem Fahrer sitzen, damit er den Kandidaten.

Schlußfolgerungen / Empfehlungen

Die Experten waren sich in diesem Punkt nicht einig. Der Platz des Prüfers soll den Ländern selbst überlassen werden.

7. Anwesenheit und Rolle des Fahrlehrers

Die derzeitige Lage betreffend die Anwesenheit und den Platz des Fahrlehrers wurden nicht beschrieben, aber die Experten wurden gebeten, anstatt dessen Empfehlungen zu machen, die auf "best practice" gegründet sind.

Diskussion

Manche Experten (S, F, FIN, NL, EST) waren der Meinung, daß der Fahrlehrer anwesend sein soll, wenn der Kandidat dies wünscht. Deswegen empfahlen sie die Anwesenheit des Fahrlehrers, verpflichteten dies aber nicht. Andere Experten waren andererseits der Meinung, daß der Fahrlehrer obligatorisch bei der Prüfung anwesend sein soll (NI, GB, A, D, E, H, L).

Es gibt verschiedene Argumente für die Anwesenheit des Fahrlehrers:

- Der Fahrlehrer soll während der Auswertung am Ende der Prüfung anwesend sein, damit, wenn ein Kandidat nicht besteht, der Fahrlehrer mit anhören kann, in welche Richtung die weitere Ausbildung gehen soll.
- In manchen Ländern sind die meisten Fahrprüfer männlich; weibliche Kandidaten könnten einwenden, aufgrund ihres Geschlechts benachteiligt zu sein.
- Der Fahrprüfer kann das Ergebnis der praktischen Prüfung mit dem Fahrlehrer besprechen; außerdem ist der Fahrlehrer ein Zeuge des Verfahrens und kann das Prüfungsergebnis bestätigen. Er kennt die schwachen und starken Punkte des Kandidaten schon.
- Der Fahrlehrer soll aus Sicherheitsgründen anwesend sein, damit er wenn nötig eingreifen kann; dies gilt allerdings nur wenn der Fahrlehrer vorne sitzt. Auf diese Weise kann der Fahrprüfer seine ganze Aufmerksamkeit der Prüfung des Kandidaten widmen.

In manchen Ländern ist die Anwesenheit des Fahrlehrers deswegen verpflichtet (A, D, E, H, L).

Wenn der Kandidat nicht will, daß der Fahrlehrer anwesend ist, sollte dieser Wunsch aber respektiert werden.

Schlußfolgerungen

Im Allgemeinen wird die Anwesenheit des Fahrlehrers als ein positiver Faktor gesehen. Es wurden aber in dieser Hinsicht keine Empfehlungen gemacht.

8. Kriterien für Prüfungsfahrzeuge für Klasse B

Punkt 8.1.2 des Anhangs II der Richtlinie legt die folgenden Kriterien für ein Prüfungsfahrzeug der Klasse B fest:

“Vierrädrige Fahrzeuge der Klasse B, die eine Geschwindigkeit von mindestens 100 km/h erreichen”

Die Experten untersuchten die Kriterien unter praktischen Gesichtspunkten, wobei sie auch die Verkehrssicherheit in Betracht zogen. Daher kamen die folgenden Punkte in der Diskussion vor: Soll das Prüfungsfahrzeug vier Türen haben, sowie zwei Seitenspiegel, Kopfstützen und einen sichtbaren Tachometer? Soll das Fahrzeug ECE R32 ISO Voraussetzungen erfüllen? Die Antworten auf die Frage, wie ein Prüfungsfahrzeug der Klasse B(+E) ausgestattet sein soll, sind in den Tabellen des Anhangs I beigefügt (S.7).

Das Thema der Sicherheitsgurten wird separat unten besprochen, weil ihre Anwesenheit im Fahrzeug nicht nur eine Voraussetzung eines Prüfungsfahrzeugs ist.

Diskussion

ECE R32 ISO Bedingungen

Alle oben genannten Themen wurden durch die Experten diskutiert und noch einmal vom Steering Committee besprochen. Beide Parteien beschlossen, keine Empfehlungen hinsichtlich der ECE R32 ISO Prüfungsvoraussetzungen zu machen (um Auffahrunfälle von hinten weniger gefährlich zu machen), weil diese für zu strikt geachtet wurden.

Tachometer

In manchen Autos ist der Tachometer vom Sitz des Prüfers aus nicht sichtbar. Dies könnte einen Prüfer in seiner Arbeit hindern. Ein Prüfer, der einem Kandidaten erlaubt, die Geschwindigkeitsbegrenzungen zu überschreiten, handelt gesetzeswidrig. Deswegen sollte der Tachometer für die Fahrprüfer sichtbar sein. Trotzdem wurde die Sichtbarkeit des Tachometers nicht als Mindestausstattung empfohlen. Es gibt andere Arten, als die Geschwindigkeit zu messen außer dem Tachometer. Der Fahrprüfer soll sich bei der Geschwindigkeit des Kandidaten sicher fühlen, egal ob der Tachometer richtig funktioniert oder sichtbar ist oder nicht.

Doppelte Bedienung

Fahrprüfer in der Mehrheit der an den Workshops teilnehmenden Ländern arbeiten aus Sicherheitsgründen mit einer doppelten Bedienung. Die Experten einigten sich daher darauf, die Anwesenheit einer doppelten Bedienung als Kriterium für Prüfungsfahrzeuge zu empfehlen.

Kopfstützen und Rückspiegel

Die Anwesenheit von Kopfstützen und Rückspiegeln an beiden Seiten wurde ebenfalls aus Sicherheitsgründen für wichtig gehalten. Kopfstützen können Fahrer vor schweren Verletzungen bewahren. In Frankreich ist dieses Thema von Inspektoren und Ärzten diskutiert worden. Die Kopfstützen wurden aus Bequemlichkeit und Sicherheit für nützlich gehalten. Die Sicherheit hängt von der richtigen Einstellung der Kopfstützen ab. Wenn sie richtig eingestellt sind, können sie einem Nackentrauma bei einem Auffahrunfall von hinten vorbeugen.

Rückspiegel dagegen haben eine präventive Funktion. Sie ermöglichen es den Fahrern, andere Verkehrsteilnehmer aus einem größeren Winkel zu sehen und weiter nach hinten zu schauen.

Die Anzahl der Türen

Prüfungsfahrzeuge haben in den meisten Ländern entweder drei oder fünf Türen. Die Experten hatten eine unterschiedliche Meinung über die Frage, ob fünf Türen aus praktischen Gründen wirklich notwendig seien. Manche Experten brachten als Argument ein, daß die Anzahl der Türen keine Auswirkung auf die Prüfung hat, und daß die Mindestgröße des Autos wichtiger sei. Andere Sachverständige, wie die aus S und FIN, waren der Meinung, daß es zu weit ginge, fünf Türen zu verlangen, schon weil es in ihren Ländern erlaubt sei, die Prüfung im eigenen Fahrzeug abzulegen. Das Steering Committee argumentierte, daß aus Sicherheitsgründen und weil in vielen Ländern sowohl der Fahrlehrer als auch der Fahrprüfer bei der Prüfung anwesend sind, das Prüfungsfahrzeug fünf Türen haben sollte. In Frankreich und Spanien kann das Fahrzeug sogar von vier Personen besetzt sein: dem Fahrprüfer, dem Fahrlehrer und zwei Kandidaten. Außerdem muß es Inspektoren ebenfalls möglich sein, mitzufahren, um eine Qualitätskontrolle des Fahrprüfers durchzuführen. Prüfungsfahrzeuge sind in der Regel in den Ländern erlaubt, in denen normalerweise nicht mehr als zwei Personen im Prüfungsfahrzeug sitzen - der Prüfer und der Kandidat. Um diesen Ländern keine Probleme zu bereiten, wurde die Klausel "wenn mehr als zwei Personen im Wagen anwesend sind" der Empfehlung zugefügt.

Schlußfolgerungen / Empfehlungen

- Das Fahrzeug muß weder den ECE R32 ISO Bedingungen entsprechen, noch muß der Tachometer sichtbar sein.
- Das Prüfungsfahrzeug der Klasse B muß mit doppelter Bedienung, Kopfstützen und Rückspiegeln ausgestattet sein.
- Das Fahrzeug muß fünf Türen haben, wenn mehr als zwei Personen im Fahrzeug anwesend sind.

8.1 Der Gebrauch von Sicherheitsgurten

Die Richtlinie 91/671/EWG handelt von Sicherheitsgurten in Fahrzeugen mit einer Höchstmasse von 3500 kg. Der Abschlußbericht über die Einführung dieser Richtlinie COM (96) 244 der Europäischen Kommission nennt einige Länder, in denen es für Fahrprüfer nicht verpflichtet ist, einen Sicherheitsgurt zu benutzen. Die Experten waren der Meinung, daß der Gebrauch von Sicherheitsgurten für Fahrprüfer während der praktischen Prüfung in allen Ländern obligatorisch sein soll. Deswegen empfehlen sie, daß die Ausnahme, die in dieser Richtlinie für Fahrprüfer in einigen Ländern gemacht wird, weggestrichen wird.

Schlußfolgerung / Empfehlung

Die Experten empfehlen, daß diese spezielle Ausnahme gestrichen wird.
Alle Fahrprüfer sollen während der praktischen Prüfung Sicherheitsgurten benutzen.

9. Die Definition der Klasse B+E

Die Definition der Klasse B+E in der Richtlinie ist abgeleitet von der der Klasse B. Deswegen werden beide Definitionen unten zitiert. Artikel 3 der Richtlinie legt die folgende Definitionen für Fahrzeuge der Klassen B und B+E fest:

“Klasse B:

- Kraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3500 kg und mit nicht mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz; hinter den Kraftwagen dieser Klasse darf ein Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 750 kg mitgeführt werden.

- Fahrzeugkombinationen, die aus einem Zugfahrzeug der Klasse B und einem Anhänger bestehen, sofern die zulässige Gesamtmasse der Kombination 3500 kg und die zulässige Gesamtmasse des Anhängers die Leermasse des Zugfahrzeugs nicht übersteigen.

Klasse B+E:

- Fahrzeugkombinationen, die aus einem Zugfahrzeug der Klasse B und einem Anhänger bestehen, und die als Kombination nicht unter die Klasse B fallen.”

Das Steering Committee schlug den Teilnehmern der Workshops vor, daß alle Anhänger von über 750 kg zur Klasse B+E gehören sollten, ungeachtet des Gewichts des Zugfahrzeugs. Die Gründe für diesen Vorschlag sind folgende:

- Nur das Gewicht des Zugfahrzeugs oder das Gewicht des Anhängers bestimmt, ob eine Kombination zur Klasse B oder zur Klasse B+E gehört. Dies heißt, daß ein Fahrer verpflichtet sein kann, einen Führerschein für die Klasse B+E zu erwerben, wenn er ein neues Auto oder einen neuen Wohnwagen kauft. Dies scheint nicht sehr logisch zu sein.
- Die Länge einer Kombination eines Autos und eines Wohnwagens, die leicht 10 Meter übersteigt, ist Grund genug die Definition zu ändern.
- Das Verhalten der Kombination, die korrekte Beladung, Streckenplanung in der Stadt, Wenden, An- und Abkuppeln und Wartung sind Gründe für eine Änderung der Definition und sollte sowohl in die praktische als auch in die theoretische Prüfung aufgenommen werden.
- Die Analogie mit den Klassen C und D, bei denen nur ein Anhänger bis 750 kg. ohne weiteren Führerschein mitgeführt werden darf, ist deutlich.
- In Übereinstimmung mit Regeln über Typenzulassung, müssen alle Anhänger von über 750 kg. mit einer Bremse ausgestattet sein. Die Art der Bremse beeinflusst diese Änderung in der Definition nicht.

Mit dieser Empfehlung waren alle Experten einverstanden. Dies führte zu folgender Definition der Klasse B+E: alle Anhänger von über 750 kg. gehören zur Klasse B+E, ungeachtet des Gewichts des Zugfahrzeugs.

9.1 Kriterien für Prüfungsfahrzeuge der Klasse B+E

Punkt 8.1.2 des Anhangs II der Richtlinie legt die folgenden Kriterien für ein Prüfungsfahrzeug der Klasse B+E fest:

“ Fahrzeugkombinationen, bestehend aus einem Prüfungsfahrzeug der Klasse B und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 1000 kg, die eine Geschwindigkeit von mindestens 100 km/h erreichen und nicht der Klasse B zuzurechnen sind.”

Diskussion

Das Gewicht des Anhängers wurde während der Workshops ausführlich diskutiert: Soll das Gewicht mit oder ohne Ladung gelten, und wieviel Gewicht soll mitgeführt werden? Das Gewicht der Ladung ist ein wichtiger Faktor für das Verhalten der Kombination. Die Ladung verändert die Aufhängung und damit die Stabilität des Anhängers, was wiederum Einfluß auf Bremsleistung und Beschleunigung hat. Aus diesem Grund waren die Experten der Meinung, daß ein Anhänger während der praktischen Prüfung beladen sein muß.

Das Thema An- und Abkuppeln mit einem Jockey wurde ebenfalls diskutiert, aber resultierte nicht in Empfehlungen. Es wurde ebenfalls keinen bestimmten Achsentypus empfohlen. Dies wird den Ländern selbst überlassen. Um Mißverständnissen vorzubeugen, wurde die folgende Definition am Anfang der Diskussion über die Definition der Kriterien für den Anhänger gegeben: zulässiges Gesamtgewicht (MAM) = unbeladene Masse + maximales Ladegewicht.

Der ursprüngliche Vorschlag des Steering Committees war der folgende:

Das Zugfahrzeug gehört zur Klasse B (100 km/h, 5 Türen, doppelte Bedienung, Kopfstützen).
Kriterien für den Anhänger:

- mindestens 1000 kg. Leermasse
- zu mindestens 50% beladen
- die Kombination muß eine Mindestlänge von 7,5 m. haben
- die Kombination muß zumindest 80 km/h fahren können
- Der Anhänger muß geschlossen, 1,5 m. hoch (und nicht kleiner als das Zugfahrzeug) und 1,5 m breit (und nicht schmaler als das Zugfahrzeug) sein.

Obwohl diese Definition für Wohnwagen sehr gut brauchbar ist, deckt sie Industrieanhänger nicht ab: Diese haben eine niedrige unbeladene Masse, können aber sehr viel Gewicht transportieren. Deswegen wurden die ersten zwei Kriterien überarbeitet um Industrieanhänger und andere miteinzuschließen, als auch Wohnwagen. Es wurde beschlossen, daß die Kriterien für den Anhänger folgende sein sollen:

- minimale MAM von 1100 kg.
- mindestens 90% der MAM sollte während der Fahrprüfung mitgeführt werden.
- Die Kombination soll mindestens 80 km/h fahren können und eine Mindestlänge von 7,5 m. haben.
- Der Anhänger muß geschlossen, 1,5 m. hoch (und nicht kleiner als das Zugfahrzeug) und 1,5 m breit (und nicht schmaler als das Zugfahrzeug) sein. Dies um zu verhindern, daß der Kandidat durch die innere Rückspiegel nach hinten sehen kann.

Während der Diskussion wurde deutlich, daß auch die Seitenspiegeldefinition abgedeckt werden soll. Deswegen empfahlen die Experten als extra Kriterium für Prüfungsfahrzeuge für Klasse B+E, daß die Seitenspiegel sowohl dem Fahrprüfer als auch dem Fahrer eine gute Sicht nach hinten erlauben sollen.

Schlußfolgerungen / Empfehlungen

- Das Zugfahrzeug gehört zur Klasse B (100 km/h, 5 Türen, doppelte Bedienung, Kopfstützen); Seitenspiegel müssen sowohl dem Fahrprüfer als auch dem Fahrer eine gute Sicht nach hinten geben.
- Anhänger:
 - minimale MAM von 1100 kg.
 - mindestens 90% der MAM sollte während der Fahrprüfung mitgeführt werden.
 - Die Kombination soll mindestens 80 km/h fahren können und eine Mindestlänge von 7,5 m. haben.
 - Der Anhänger muß geschlossen, 1,5 m. hoch (und nicht kleiner als das Zugfahrzeug) und 1,5 m breit (und nicht schmaler als das Zugfahrzeug) sein.

9.2 Die praktische Prüfung für Klasse B+E

Die neue Definition der Klasse B+E hat Einfluß auf die praktische Prüfung. Deswegen diskutierten die Experten ebenfalls die Dauer, den Ort, den Inhalt und die Bewertung der praktischen Prüfung dieser Klasse.

Dauer der Prüfung

Die Diskussion konzentrierte sich auf die Frage, ob die praktische Prüfung für Klasse B+E länger dauern soll als die der Klasse B. Die Experten waren der Meinung, daß die Beurteilung der Fahrmanöver mehr Zeit verlangen würde, genauso wie dies bei den Klassen C+E und D+E der Fall ist. Sachverständige aus manchen Ländern argumentierten, daß die praktische Prüfung für Klasse B+E genauso lange dauern soll wie für Klasse C+E, weil die Prüfung am gleichen Ort abgenommen wird. Andere argumentierten, daß die praktische Prüfung für Klasse B+E genauso lange dauern soll wie eine Prüfung für Klasse B, daß aber die Fahrmanöver auf einem speziellen Prüfungsgelände ausgeführt werden sollen.

Eine große Mehrheit der Experten war dafür, die gleiche Nettofahrzeit wie für Klasse B zu verlangen. Der Beschluß über die extra Zeit für Fahraufgaben kann den Ländern selbst überlassen werden.

Ort der praktischen Prüfung für Klasse B+E

Die Verkehrsgebiete können die gleichen sein wie für Klasse B. Es wäre allerdings wegen geparkter Autos, spielender Kinder, Engstellen, Bodenschwellen, usw. vernünftig, einen Kandidaten für eine B+E Kombination nicht in Wohngebieten zu prüfen. Statt dessen sollen Grundfahraufgaben, die sich auf solche Aspekte konzentrieren, miteinbezogen werden, um Fahrer zu lehren, wie sie in ihrem eigenen Wohngebiet damit umgehen sollen.

Inhalt der praktischen Prüfung

Der Inhalt der praktischen Prüfung der Klasse B+E soll der gleiche sein wie für Klasse B.

Spezielle Aufmerksamkeit soll aber dem allgemeinen Fahrstil gewidmet werden, wobei mit der Länge, dem Gewicht und dem Verhalten der Kombination gerechnet wird, z.B.:

- beim Beschleunigen, Bremsen, Bergauf oder -Abfahren, Fahrspur Wechseln, Kreuzungen Nähern;
- der Effekt von Seitenwind;
- Grundfahraufgaben wie An- und Abkuppeln, Wenden, Parken, Laden und Wartung;
- Streckenplanung usw.

Es sollte besonders darauf geachtet werden, daß die Kombination einen anderen, vorsichtigeren Fahrstil braucht, wie einen häufigeren Gebrauch der Seitenspiegel.

Bewertungskriterien

Diese sollten die gleichen sein wie für Klasse B.

Schlußfolgerungen

Das Ziel dieses Projektes war es, zu Empfehlungen in verschiedenen Bereichen der praktischen Prüfung der Klasse B(+E) zu kommen. Deswegen nahmen Experten aus dem Arbeitsgebiet an zwei Workshops teil, die von der CIECA organisiert wurden. Die Sachverständigen einigten sich in den wichtigsten Bereichen, die ihrer Meinung nach eine große Verbesserung bedeuten würde. Außerdem könnte europäische Gesetzgebung weiter auf Grund der Empfehlungen betreffend den Platz der praktischen Prüfung, den Inhalt (die Grundfahraufgaben eingeschlossen), die Bewertungskriterien für sowohl Klasse B als auch Klasse B+E, das Ergebnisformular, die Dauer der praktischen Prüfung, die Kriterien für Prüfungsfahrzeuge, den Gebrauch von Sicherheitsgurten, die Definition der Klasse B+E sowie die praktische Prüfung für diese Klasse ausgearbeitet werden.

Der Inhalt der praktischen Prüfung ist ausschließlich auf Grund von "best practice" zustande gekommen. Die Reihenfolge des Inhalts ist jetzt logischer, das heißt chronologisch, zusammengestellt worden, und die Grundfahraufgaben sind miteinbezogen, weil sie als Teil der Prüfung gesehen wurden. Das Gleiche gilt für die Bewertungskriterien, die Mindestvoraussetzungen und nach Wichtigkeit angeordnet sind. Defensive Fahrweise steht oben an der Liste, weil es den allgemeinen Fahrstil wiedergibt. Umweltfreundliche und energiesparende Fahrweise können während Fortbildungskursen geübt werden. Ein Nachtfahrtzertifikat wird empfohlen, aber dies soll kein Teil der praktischen Prüfung sein.

Der Bewertungsbogen wird als Kommunikationsmittel mit dem Kandidaten gesehen. Wenn ein Kandidat die Prüfung nicht besteht, soll der Bewertungsbogen dem Kandidaten direkt nach der Prüfung ausgehändigt werden, zusammen mit einer kurzen Beschreibung der gemachten Fehler, auf Grund der Bewertungskriterien und mit einer Erläuterung des Prüfers. Die Anwesenheit des Fahrlehrers wird empfohlen, weil er die Erklärungen des Fahrprüfers mit anhören soll, damit er sie für die eventuelle weitere Ausbildung benutzen kann.

Die Richtlinie 91/439/EWG legt eine Nettofahrzeit von 25 Minuten fest, aber alle Experten meinten, dies sei zu kurz. Wenn Prüfer alle Themen, auf die die Experten sich geeignet haben, prüfen sollen, und wenn die hohe Verkehrsdichte in Betracht gezogen wird, sollte die Dauer der Prüfung substantiell verlängert werden. Deswegen empfehlen die Experten eine Mindestnettofahrzeit von 35 Minuten.

Manche Kriterien für Prüfungsfahrzeuge waren leicht zu bestimmen, wie die Anwesenheit einer doppelten Bedienung, Kopfstützen und Rückspiegel, aus Sicherheitsgründen. Die Diskussion über die Anzahl der Türen resultierte in eine Empfehlung von 5 Türen, wenn mehr als zwei Personen im Fahrzeug anwesend sind.

Der Gebrauch von Sicherheitsgurten ist eng mit den Kriterien der Prüfungsfahrzeuge verbunden. Die Experten kamen überein, daß die Ausnahme, die in der Richtlinie 91/671/EWG für Fahrprüfer hinsichtlich der Pflicht des Benutzens der Sicherheitsgurte gemacht wird, aus dieser Richtlinie gestrichen werden soll: Fahrprüfer sollen die Sicherheitsgurte während der praktischen Prüfung tragen.

Auf die Definition der Klasse B+E und die praktische Prüfung der Klasse B+E einigten sich die Teilnehmer schnell. Die Kriterien für Prüfungsfahrzeuge dieser Klasse waren schwieriger. Die

anfänglichen Kriterien deckten nur Wohnwagen ab, und nicht Industrieanhänger. Die endgültigen Kriterien decken aber beide ab.

Die praktische Prüfung für Klasse B+E soll der der Klasse B ungefähr gleich sein, mit der Ausnahme, daß dem unterschiedlichen Fahrstil und der größeren Aufmerksamkeit durch das Verhalten der Kombination zusätzliche Aufmerksamkeit gewidmet werden soll. Es soll den Ländern selbst überlassen werden, ob zusätzliche Zeit den Grundfahraufgaben gewidmet werden soll.

Während der Präsentationen und Diskussionen wurde deutlich, daß es in manchen Bereichen immer noch große Unterschiede zwischen den Ländern gibt. Deswegen beschlossen die Experten, keine Empfehlungen in folgenden Bereichen zu geben: dem Gebrauch eines speziellen Prüfgeländes, flexiblen gegenüber festgelegten Prüfungstrecken, dem Platz des Fahrprüfers und dem des Fahrlehrers.

Anhang

Anhang I

Tabellen und Diagramme

Where should the practical test take place?					
	On motorways or similar (> 80 km/h)	Outside built-up areas (< 80 km/h)	Inside built-up areas (< 50 km/h)	In traffic calm areas (< 30 km/h)	On a special testing ground
Austria					
Belgium					
Croatia					
Estonia					
Finland					
France					
Germany					
Great Britain					
Hungary					
Israel					
Latvia	*				
Luxembourg					
Netherlands					
Northern Ireland					
Norway					
Portugal					
Spain					
Sweden					
Tunisia					
Total:	16	19	20	13	12

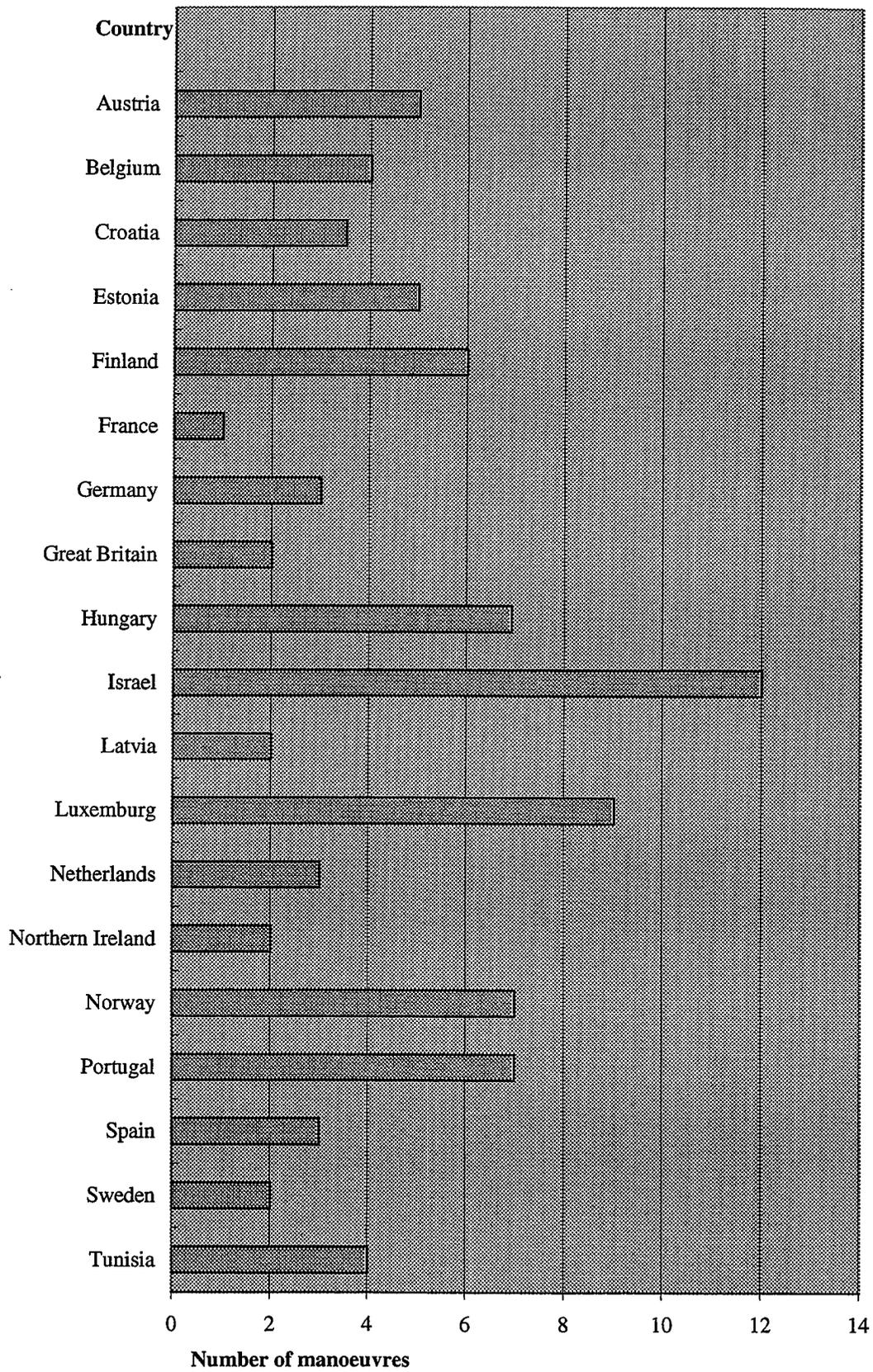
* There are no motorways in Latvia.

What should be the contents of the practical test?

	Exiting a driveway	Driving on straight roads	Driving in bends	Crossroads, junctions	Changing direction	Overtaking	Changing lanes	Approach/exit of motorways or similar	Railway crossings	Roundabouts	Manoeuvres	Other:
Austria												Safety check
Belgium												
Croatia												
Estonia												Safety check
Finland												Dealing with high traffic
France												
Germany												Driving at max. speed *
Great Britain												Observation (use of mirrors)
Hungary												
Israel												
Latvia												
Luxemburg												
Netherlands												
Northern Ireland												
Norway												Safety check
Portugal												Defensive driving
Spain												
Sweden												Driving at night
Tunisia												

* Driving at the maximum allowed or recommended speed

How many manoeuvres have to be performed for category B?



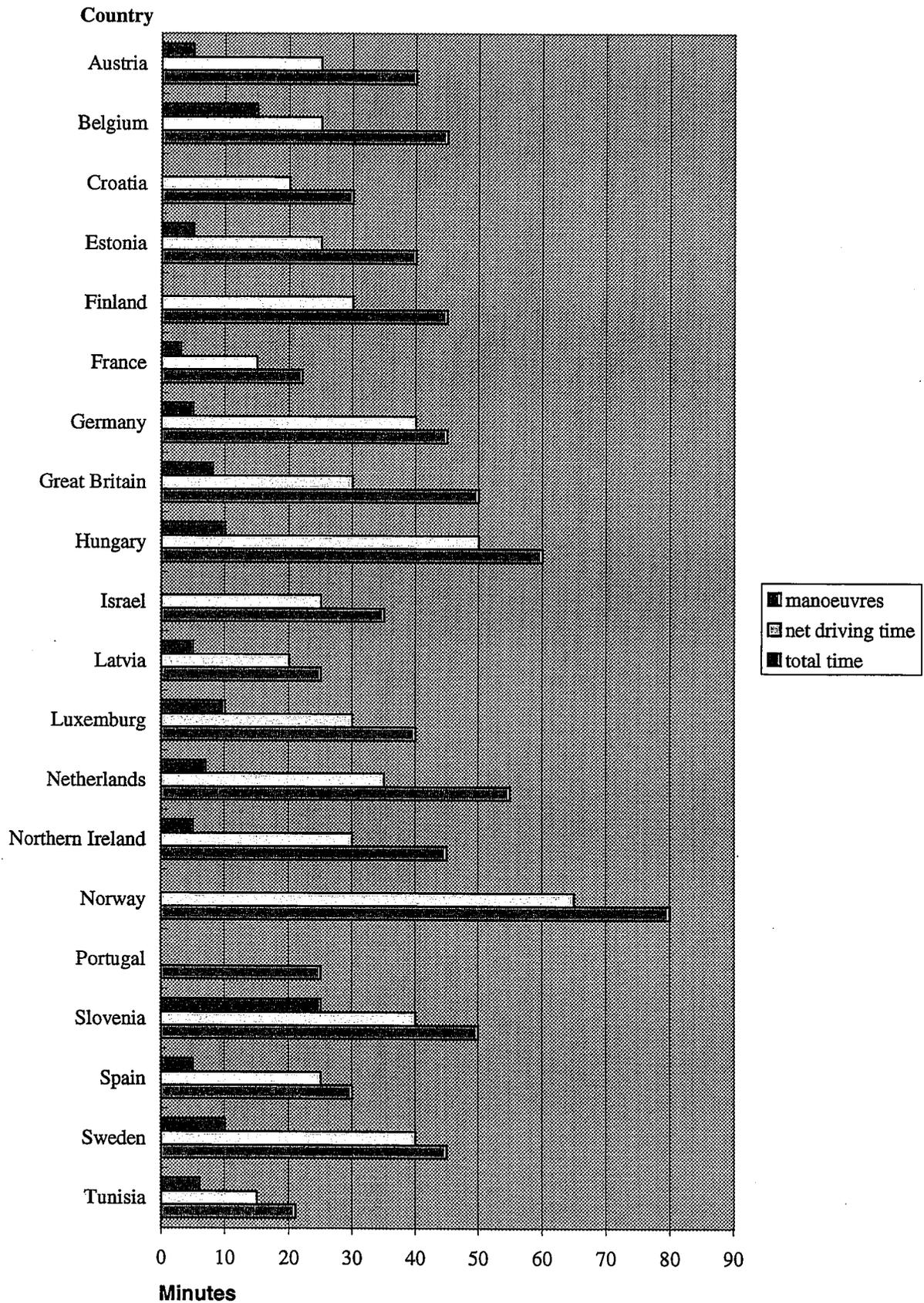
Which manoeuvres can be performed?

	Reversing in a straight line	Reversing right or left around a corner	Parking the vehicle and leaving the parking space:					Turning the vehicle to face opposite way	U-turn	Moving off smoothly up/downhill	Angle start	Other:
			parallel	oblique	right-angle	towards	in reverse					
Austria												
Belgium									only uphill			station garage
Croatia												
Estonia												
Finland												station, braking
France												
Germany									only uphill			
Great Britain												emergency stop
Hungary									only uphill			braking, station
Israel												
Latvia												
Luxemburg												
Netherlands												vehicle control
Northern Ireland												emergency stop
Norway												
Portugal												emergency stop
Spain												
Sweden												emergency stop
Tunisia												emergency stop driving forward in a narrow street

What should be the assessment criteria?

	Distance to other vehicles	Place on the road	Priority/ giving way	Braking and stopping	Handling the car	Handling the clutch	Braking	Use of lights	Use of other equipment	Correct speed	Attitude towards other road users	Traffic lights	Road signs	Signalling	Other:
Austria															
Belgium															
Croatia															
Estonia															Orientation in traffic
Finland															Perception, fluent driving
France															Handling of the steering wheel
Germany															Ability to drive at max. speed
Great Britain															
Hungary															
Israel															
Latvia															
Luxemburg															
Netherlands															Observation, use of mirrors
Northern Ireland															Use of mirrors
Norway															Observation, use of mirrors
Portugal															
Spain															
Sweden															Risk management
Tunisia															

Duration of the test



What should be the minimum criteria for test vehicles in category B / B+E ?

	Category B										Trailer category B+E				
	Four doors	Rear-view mirrors on both sides	Double controls	Safety belts	Head rests	Speedometers and indicators visible from an examiner's seat	Vehicle fulfills ECE R 32 (Back Crash)	Suitable seat for the examiner	Other:	Centre axle trailer	Trailer with two separate axles	Minimum weight of ... kilo	Minimum upper structure of ... cm height	Minimum upper structure of ... cm width	Other:
Austria											1.000				
Belgium											1.500	150	150		
Croatia											750				
Estonia											1.000				
Finland								2 seats			1.000				
France											1.000				
Germany											1.300	150	120	Own brake	
Great Britain											1.000				
Hungary											1.000	200	400	50% of charge	
Israel											1.400	140	140		
Latvia											1.000				
Luxemburg											1.000				
Netherlands											1.500				50% of charge
Northern Ireland											1.000				
Norway											1.000				
Portugal											1.000				30 to 50% of charge
Spain											1.000	60	170	5-50 m long	
Sweden											1.000				50% of charge
Tunisia															

Anhang II
Teilnehmerliste

Belgien:

Herr W. Vanbroeckhoven

Groupement des Organismes agréés de Contrôle
Automobile (GOCA)

Rue de la technologie 21/25

B - 1080 BRUXELLES

Deutschland:

Herr W. Weinheber

Verband der T.Ü.V. e.V.

Kurfürstenstrasse 56

Postfach 10 38 34

D - 45038 ESSEN

Herr E. Seul

TÜV Rheinland/Berlin-Brandenburg

An der Krimm 23

D-55029 MAINZ

Herr W. Petzholtz

DEKRA e.V.

Technische Prüfstelle

Liebstädter Str.5

D - 01277 DRESDEN

Estland:

Herr T. Kangur

Estonian Motor Vehicle Registration Centre
(ARK)

Lohu 12

EST - EE0026 TALLINN

Herr R. Vihmann

Estonian Motor Vehicle Registration Centre
(ARK)

Lohu 12

EST - EE0026 TALLINN

Herr T. Saimre

Estonian Motor Vehicle Registration Centre
(ARK)

Lohu 12

EST - EE0026 TALLINN

Herr M. Saik

Estonian Motor Vehicle Registration Centre
(ARK)

Lohu 12

EST - EE0026 TALLINN

Finnland:

Herr Hakuli

Motor Vehicle Administration Centre

P.O.B. 108

FIN - 00531 HELSINKI

Herr S. Mynttinen

Motor Vehicle Administration Centre
P.O.B. 108
FIN - 00531 HELSINKI

Frankreich:

Herr J.P. Fougère

Sous-directeur Ministère de l'Équipement, des
Transports et du Tourisme
Direction de la Sécurité et de la
Circulation Routières
Sous-Direction de la Formation du
Conducteur
Arche de la Défense Paroi Sud
F-92055 PARIS la Défense Cedex 04

Großbritannien:

Herr B. Herdan

Driving Standards Agency (DSA)
Stanley House
56, Talbot Street
GB - NOTTINGHAM NG1 5GU

Herr R.G. Cummins

Driving Standards Agency (DSA)
Stanley House
56, Talbot Street
GB - NOTTINGHAM NG1 5GU

Israel:

Herr Z. Uzant

Ministry of Transport
8 Hamelakha St.
IL 61570 TEL-AVIV

Kroatien:

Herr M. Paynic

Hrvatski Autoklub (HAK)
Draskoviceva 25
HR - 10000 ZAGREB

Herr D. Hmelina

Hrvatski Autoklub (HAK)
Draskoviceva 25
HR - 10000 ZAGREB

Herr N. Zuber

Hrvatski Autoklub (HAK)
Draskoviceva 25
HR - 10000 ZAGREB

Lettland:

Herr M. Hermanis

Latvijas Republikas Satiksmes Ministrija
Celu Satiksmes Drošības Direkcija
Miera iela 25
LV-1001 RIGA

Herr J. Teteris

Latvijas Republikas Satiksmes Ministrija
Celu Satiksmes Drošības Direkcija
Miera iela 25
LV-1001 RĪGA

Luxemburg:

Herr G. Heintz

Ministère des Transports
19-21, Boulevard Royal
L-2938 LUXEMBOURG

Herr P. Schmitz

Ministère des Transports
19-21, Boulevard Royal
L-2938 LUXEMBOURG

Monaco:

Herr J. Aubert

Département des Travaux Publics et des Affaires
Sociales
Service du Contrôle Technique et de la
Circulation
Section des Titres de Circulation
23, Av. Prince Héréditaire Albert
B.P.699 \ MC 98000 MONACO

Die Niederlande:

Herr H. Westerveld

Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)
Postbus 5301
NL - 2280 HH RIJSWIJK

Herr F. Korpel

Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)
Postbus 5301
NL - 2280 HH RIJSWIJK

Nordirland:

Herr J.B. Watson

Driver & Vehicle Testing Agency (DVTA)
Balmoral Road
NI - BELFAST BT12 6QL

Herr J.S.T Duncan

Driver & Vehicle Testing Agency (DVTA)
Balmoral Road
NI - BELFAST BT12 6QL

Herr A. Peoples

Driver & Vehicle Testing Agency (DVTA)
Balmoral Road
NI - BELFAST BT12 6QL

Norwegen:

Frau K. Pedersen

Vegdirektoratet\ Public Roads Administration
Grenseveien 92
N - 0033 OSLO

Herr E. Janby

Vegdirektoratet\ Public Roads Administration
Grenseveien 92
N - 0033 OSLO**Österreich:**

Herr W. Pecinovsky

Magistrat der Stadt Wien
Schlechterstrasse 2
A - 1030 WIEN

Frau C. Perez

Federal Ministry for Science and Transport
Radetskystraße 2
A- 1030 WIEN**Portugal:**

Herr A. Serra Amaral

Ministerio da Administração Interna
Direcção Geral de Viação
Av.da República 16
P-1050 LISBOA

Frau M. Goretti Faria da Costa

Ministerio da Administração Interna
Direcção Geral de Viação
Av.da República 16
P-1050 LISBOA**Schweden:**

Herr H. Mattsson

Driving Standards & Licensing Division
Swedish National Road Administration
S-781 87 BORLÄNGE

Herr Ö. Ellström

Driving Standards & Licensing Division
Swedish National Road Administration
S-781 87 BORLÄNGE**Spanien:**

Herr F. Muñoz Peláez

Dirección Gral. De Tráfico
C/ Josefa Valcárcel, 28
E - 28071 - MADRID

Herr C. Lozano

Dirección Gral. De Tráfico
C/ Josefa Valcárcel, 28
E - 28071 - MADRID

Tunesien:
Herr A. Meddeb

Ministère du Transport
15, Rue de Jordanie-Lafayette
Terrestres
TN-1002 TUNIS

Herr N. Sayadi

Ministère du Transport
15, Rue de Jordanie-Lafayette
Terrestres
TN-1002 TUNIS

Ungarn:
Frau M. Szébenyi

Közlekedési Főfelügyelet/ Képzés-és
Vizsgafelügyeleti Főosztály
Pf. 102
H-1389 BUDAPEST

Herr G. Buzási

Közlekedési Főfelügyelet/ Képzés-és
Vizsgafelügyeleti Főosztály
Pf. 102
H-1389 BUDAPEST

Europäische Kommission, DG VII:
Herr H. Ruyters

Commission européenne, DG VII, B.3
Avenue de Beaulieu 31, k. 6.50
B - 1160 BRUXELLES

Workshop Vorsitzender:
Herr J.P. Vaessen

Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)
Postbus 5301
NL - 2280 HH RIJSWIJK

CIECA-Sekretariat:
Frau H. Groot
Frau M. ter Braak

Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)
Postbus 5301
NL - 2280 HH RIJSWIJK