Deine-Akademie24
Wissen • Lernen • Erfolg

FAHRERLAUBNIS
MOBILITÄT UND
TRANSPORT

Kleinbusse

D1 und D1E

VERSTEHEN · ANWENDEN · ÜBEN



Katja Stein

Lernwissen · Eigene Fälle · Mit Lösungen

deine-akademie24.de

KOSTENLOSE LESEPROBE | Deine-Akademie24 | Auszug aus der Buchausgabe

Kleinbusse D1 und D1E

D1 und D1E

Katja Stein

Deine-Akademie24
Deutsche Buchausgabe 2026
Fachlicher Bezugsstand 17. November 2026

KOSTENLOSE LESEPROBE | Deine-Akademie24 | Auszug aus der Buchausgabe

Impressum

Autorin und Herausgeberin: Katja Stein

Deine-Akademie24
An der Ölmühle 2a
50259 Pulheim
Deutschland

Kontakt: info@deine-akademie24.de
Website: https://deine-akademie24.de/

Erste Buchausgabe 2026 · Deutsche Ausgabe

Redaktion, Quellenabgleich, Satz und Umschlaggestaltung erfolgten mit KI-Unterstützung. Die Covermotive sind KI-generierte illustrative Szenen. Sie zeigen keine tatsächlichen Mitarbeitenden und sind keine technischen Anleitungen.

Eigene Fallbeispiele, Personen und Betriebszahlen sind fiktiv. Rechenmodelle benennen ihre Annahmen. Die Aufgaben sind keine amtlichen Originalprüfungsaufgaben.

Die fachlich-redaktionelle Prüfung ist keine unabhängige Fachbegutachtung oder amtliche Freigabe. Verbindlich sind die aktuellen Vorschriften und Entscheidungen der zuständigen Stelle.

Dieses Buch unterstützt die Vorbereitung. Es ersetzt keine vorgeschriebene Ausbildung, praktische Fahrzeugunterweisung, ärztliche Untersuchung, Zulassungsentscheidung, Prüfung oder anerkannte Weiterbildung. Reale Fahrzeugdaten und Herstelleranweisungen sind vor dem Einsatz gesondert zu beachten.

KOSTENLOSE LESEPROBE | Deine-Akademie24 | Auszug aus der Buchausgabe

Vorwort

Liebe Leserin, lieber Leser,

Kleinbusse D1 und D1E verbindet Fahrzeugwissen, rechtliche Grenzen und sichere Entscheidungen im Alltag. Dieses Buch erklärt den jeweiligen Lernweg und führt von den Grundlagen zu eigenen Fällen mit nachvollziehbaren Lösungen.

Bearbeite die Aufgaben zunächst ohne Lösung. Notiere deine Annahmen, rechne mit Einheiten und begründe anschließend, ob eine Fahrt oder ein Auftrag tatsächlich freigegeben werden kann. Ein rechnerisch passendes Ergebnis genügt erst, wenn auch die rechtlichen und technischen Voraussetzungen stimmen.

Die Vertiefungen ergänzen das vorhandene Wissen um typische Entscheidungssituationen. Der Themenabgleich unterstützt deinen Lernplan. Praktische Handfertigkeiten musst du unter geeigneter Anleitung am tatsächlichen Fahrzeug erlernen.

Weitere Bücher und aktuelle Angebote findest du unter https://deine-akademie24.de/lernbibliothek/. Verwandte Lernwege werden am Buchende vorgestellt.

Ich wünsche dir Freude am Verstehen und Ausdauer bei deiner Vorbereitung.

Katja Stein

KOSTENLOSE LESEPROBE | Deine-Akademie24 | Auszug aus der Buchausgabe

So arbeitest du mit dem Buch

Lies die Erklärung, löse die Aufgabe selbst und vergleiche den Lösungsweg. Halte offene Fragen für deine Ausbildungsstelle fest. Die Kennungen der Aufgaben bleiben als Wiedererkennungsmerkmal erhalten und verweisen nicht auf laufende Kapitelnummern. Eigene Lernraster sind keine amtliche Prüfungsbewertung.

Nutze die QR-Codes für ergänzende Fahrerlaubnisfragen. Prüfe bei jedem Lernsystem, für welchen Nachweis es vorgesehen ist. Plane Wiederholungen ein und übe technische Kontrollen ausschließlich am geeigneten Fahrzeug nach Anleitung.

KOSTENLOSE LESEPROBE | Deine-Akademie24 | Auszug aus der Buchausgabe

Inhaltsverzeichnis

1 D1 und D1E für kleine Kraftomnibusse 8
2 Ausbildung und Prüfungsweg 8
3 Kleine Busse mit großer Verantwortung 9
4 D1E und Gepäckanhänger 9
5 Geschwindigkeit und Fahrgastsicherheit 10
6 Eigene D1 Aufgaben 10
7 Arbeitsplatz und Abfahrtkontrolle 11
8 Antrieb Fahrwerk und Bremsen verstehen 12
9 Massen Lastverteilung und Ladung 13
10 Fahrweg und Raumreserve 14
11 Fahrpersonalrecht und beruflicher Einsatz 15
12 Eigene Aufgaben zu schweren Fahrzeugen 16
13 Fahrgäste sicher befördern 17
14 Barrierefreiheit und Unterstützung 18
15 Busaufbau Türen und Handfertigkeiten 19
16 Komfort und Notfälle beherrschen 19
17 Personenbeförderungsrecht und Zeitplanung 20
18 Eigene Busaufgaben 20
19 Den Kleinbusauftrag vollständig freigeben 21
20 Entscheidungen im Straßenverkehr begründen 22
21 Fahrzeugtechnik aus der Funktion heraus verstehen 27
22 Kontrollen und Handfertigkeiten nachvollziehbar durchführen 30

KOSTENLOSE LESEPROBE | Deine-Akademie24 | Auszug aus der Buchausgabe

23 Bustechnik und Fahrgastbetrieb vertiefen 31
24 Praktische Lernstationen mit Anleitung durchführen 34
25 Verkehr als gemeinsame Aufgabe verstehen 35
26 Regeln für Fahrbahn und Geschwindigkeit 36
27 Abstand und Anhalteweg berechnen 37
28 Vorfahrt und Vorrang unterscheiden 38
29 Verkehrszeichen und Signale lesen 39
30 Überholen vorbeifahren und besondere Verkehrslagen 40
31 Halten Parken und Verlassen des Fahrzeugs 41
32 Menschen schützen und eigene Grenzen erkennen 42
33 Technik Reifen und Fahrbereitschaft 42
34 Umwelt Witterung und Fahrplanung 43
35 Unfall Panne und Hilfe 44
36 Lernen für die Prüfung 44
37 Eigene Grundlagenübungen 45
38 Lösungen zu den Grundlagenübungen 47
39 Nachweise Versicherung und Verantwortung 49
40 Praktische Mindestfahrten nach Ausbildungsordnung 50
41 Quellen und weiterführende Lernwege 50
42 Themenabgleich und eigene Lernnachweise 51
43 Mobil lernen mit Links und QR Codes 56
44 Weiterlernen mit Deine Akademie24 58

KOSTENLOSE LESEPROBE | Deine-Akademie24 | Auszug aus der Buchausgabe

1 D1 und D1E für kleine Kraftomnibusse

D1 betrifft die in § 6 FeV beschriebenen Kraftfahrzeuge zur Beförderung von höchstens 16 Personen außer dem Fahrer und mit höchstens acht Metern Länge. Ein Anhänger bis 750 kg zulässiger Gesamtmasse ist eingeschlossen. Die Bauart und genehmigte Personenkapazität zählen, nicht nur die Zahl der heute anwesenden Fahrgäste. Ein längerer Bus wird nicht dadurch zum D1-Fahrzeug, dass du einige Sitze leer lässt. [S07 § 6]

D1E erweitert auf ein D1-Zugfahrzeug mit einem Anhänger über 750 kg zulässiger Gesamtmasse. Eine vermeintliche pauschale 12-t-Grenze aus C1E wird hier nicht übernommen. Technische Lasten, genehmigte Kombination und tatsächliche Beladung sind trotzdem zu prüfen. D1 undD1E sind keine allgemeine Fahrerlaubnis für schwere Güterfahrzeuge; eingeschlossene Klassen ergeben sich gesondert aus § 6.

Reguläres Mindestalter ist 21. Für den gesetzlichen Berufsausbildungsweg ist ein Erwerb ab 18 mit besonderen Auflagen möglich. Dabei sind Inland, Ausbildungsverhältnis und deren gesetzliche Aufhebung zu beachten. Die besondere Eignung für Personenbeförderung wird nachgewiesen; dazu gehören die Anforderungen der FeV an Gesundheit, Sehvermögen, Leistungsfähigkeit und die besondere Verantwortung gegenüber Fahrgästen. Ein gewöhnlicherB-Sehtest genügt nicht als Gesamtbeleg. [S07 §§ 9 bis 12, Anlagen 5,6]

B ist Voraussetzung für D1, D1 fürD1E. Neu erteilte Klassen gelten längstens fünf Jahre. Bei Verlängerung über das 50.Lebensjahr hinaus kommen nach § 24 weitere Leistungsanforderungen nach Anlage 5 hinzu. Plane diese Fristen vor dem Einsatz, auch wenn der Bus nur gelegentlich gefahren wird.

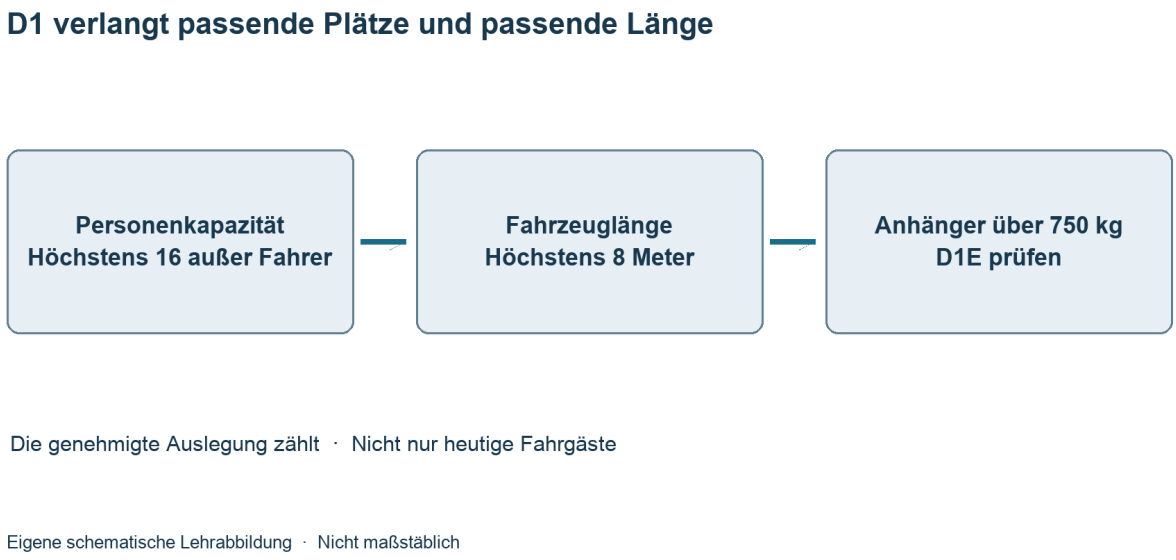


Abbildung 1 Sitzplatzgrenze Länge und Anhänger gemeinsam zuordnen

2 Ausbildung und Prüfungsweg

Für D1 sind grundsätzlich zehn Doppelstunden klassenspezifischer Zusatzstoff vorgesehen; bei C1- oder C-Vorbesitz vier. Der Grundstoff und die praktische Mindestdauer richten sich nach Vorbesitz und dessen Dauer. Anlage 5 FahrschAusbO unterscheidet ausdrücklich einen Vorbesitz von mehr als zwei Jahren und bis zu zwei Jahren. „Genau zwei Jahre“ fällt in die zweite Gruppe. [S02 Anlagen 2.8,5]

Annahme: Für einen Bewerber mitB seit mehr als zwei Jahren nennt die D1-Tabelle mindestens 16 Einheiten Grundausbildung, acht Überland, vier Autobahn und vier Nachtfahrt. Die dort verwendeten Fahrstunden dauern 45 Minuten. BeiB bis zu zwei Jahren sind die Werte 41,19,12 und 7. Diese Mindestzahlen sind keine Garantie, dass der individuelle Ausbildungsstand damit bereits genügt. Weitere Vorbesitzwege werden nach der im Buch enthaltenen Originaltabelle zugeordnet.

Die D1-Theorieprüfung umfasst bei Erweiterung 35 Fragen mit 121 Punkten und höchstens zehn Fehlerpunkten; zwei falsch beantwortete Fünf-Punkte-Fragen führen zum Nichtbestehen. Für D1 zuD1E ist nur die praktische Prüfung erforderlich. Die D1-Praxis dauert mindestens 85, D1E mindestens 80 Minuten; jeweils mindestens 50 Minuten reine Fahrzeit. [S07 §§ 15 bis 17, Anlage 7]

D1 enthält Abfahrtkontrolle und Handfertigkeiten, die Pflichtgrundfahraufgabe Halten zum Ein- oder Aussteigen und eine zusätzliche alternative Rückwärtsaufgabe. D1E enthält Verbinden und Trennen sowie die Grundfahraufgabe Rückwärtsfahren um eine Ecke nach links. Die Prüfung enthält in beiden Fällen auch Vorbereitung, Verkehrsbeobachtung, Prüfungsfahrt und Abschluss. Handfertigkeiten werden im Abschnitt Busgrundlagen erläutert.

3 Kleine Busse mit großer Verantwortung

Ein D1-Bus wirkt häufig wie ein großer Transporter. Die Fahrgastverantwortung entspricht trotzdem nicht einer gewöhnlichen Pkw-Mitnahme. Erhöhte Türen, Stufen und eingeschränkte Gänge können ältere oder bewegungseingeschränkte Menschen besonders treffen. Geplante Zeit für Unterstützung gehört in den Ablauf; ein zu knapper Fahrplan darf nicht über das Beschleunigen beim Einstieg ausgeglichen werden.

Sitzplätze sind nach der genehmigten Ausführung zu nutzen. Ein vorübergehend ausgebauter Sitz oder ein als Gepäck genutzter Platz verändert nicht ohne Weiteres die rechtliche Fahrzeugkategorie. Umbauten und besondere Rollstuhlplätze müssen ordnungsgemäß genehmigt sein. Maßgeblich sind Fahrzeugpapiere und tatsächliche genehmigte Bauart, nicht die Werbung des Vermieters.

Die hinteren Ecken des Busses und ein gegebenenfalls hoch angebrachtes Gepäckfach werden bei engen Kurven mitgedacht. Eine Rückfahrkamera kann eine falsch eingeschätzte Gesamtlänge nicht vollständig ausgleichen. Bei niedrigen Durchfahrten werden auch Klimaanlage und Dachaufbauten berücksichtigt. Bei einer Transferfahrt kann ein unbeladener Bus anders reagieren als später mit Fahrgästen und Gepäck.

4 D1E und Gepäckanhänger

Vor Einsatz eines Anhängers werden Kupplung, technische Lasten, Bremsanlage, Leitungen und Licht überprüft. Besonders ein kleiner Bus kann durch die Stützlast an seiner Hinterachse begrenzt werden. Die vollständige Prüfung besteht aus Fahrerlaubnis, Fahrzeugtechnik und tatsächlicher Beladung. Ein Anhängerführerschein verhindert keine Überladung.

Annahme: Der Bus hat vor dem Ankuppeln 4200 kg tatsächliche Masse; zulässig sind 4500 kg. Bei 90 kg zusätzlicher Stützlast bleiben 210 kg Reserve im Bus. Kommen später drei Personen mit zusammen 240 kg hinzu, ist diese Grenze bereits um 30 kg überschritten. Weitere Achs- und Zuggrenzen sind zusätzlich zu kontrollieren. Die Personenzahl allein erlaubt keine Massenrechnung ohne geeignete tatsächliche Werte.

Beim Halten zum Aussteigen muss die gesamte Kombination sicher stehen. Anhänger und Menschen dürfen sich nicht im gleichen ungesicherten Bewegungsraum treffen. Der Anhänger wird nicht während einer offenen Fahrgastbewegung rangiert. Beim Abstellen werden Bus, Anhänger und Gepäck jeweils gegen ungewollte Bewegung oder Zugriff gesichert.

5 Geschwindigkeit und Fahrgastsicherheit

Für Kraftomnibusse gelten auf normalen außerörtlichen Straßen grundsätzlich 80 km/h, bei Fahrgästen ohne verfügbaren Sitzplatz 60. Auf Autobahnen sind grundsätzlich 80 km/h vorgesehen.Die Regelzulassung für 100 km/h nach § 18 Absatz 5 StVO erfordert einen Bus ohne Anhänger und die vollständigen besonderen Voraussetzungen des § 18 Absatz 5. Ein vorhandener 100-Vermerk allein wird nicht losgelöst von Ausrüstung und Einsatz betrachtet. Anhängerart und Stehplatzfall können wieder andere Grenzen auslösen. [S01 §§ 3,18] Davon zu unterscheiden ist die eng begrenzte Ausnahme nach der 9. Ausnahmeverordnung zur StVO für dafür geeignete Busse bis 3,5 t mit Anhänger; sämtliche dort genannten Voraussetzungen müssen erfüllt sein. Sie gilt nicht allgemein für schwere Buszüge.

Auf Autobahnen gilt bei mehr als 50 km/h für Kraftomnibusse mindestens 50 Meter Abstand. Ein kleiner D1-Bus ist davon nicht allein wegen seiner kurzen Länge befreit. Im Stadtverkehr bestimmt die Situation, wie langsam und sanft gefahren werden muss; Fußgänger und ein ungesicherter Gegenstand im Innenraum können die Entscheidung ändern.

6 Eigene D1 Aufgaben

D101 Annahme: Ein Bus ist 8,2 m lang und für 15 Personen außer dem Fahrer gebaut. ReichtD1?

D102 Annahme: Ein 7,8-m-Bus ist für 18 Personen außer dem Fahrer gebaut, heute fahren nur zehn mit. ReichtD1?

D103 Annahme: Ein D1-Fahrzeug zieht einen Anhänger mit 900 kg zulässiger Gesamtmasse. Welche Erweiterung ist zu prüfen?

D104 Welche besondere Prüfungskomponente kommt bei D1 neben Abfahrtkontrolle und Fahrt hinzu?

D105 Annahme: B-Vorbesitz genau zwei Jahre. Welche Gruppe der praktischen Mindesttabelle gilt?

D106 Berechne die Veränderung der Masse im 4200-kg-Beispiel mit 90 kg Stützlast und drei Personen zusammen 240 kg.

D107 Annahme: Die Fahrerlaubniskarte ist noch gültig, die D1-Klasse aber abgelaufen. Darfst du eine bestellte Transferfahrt beginnen?

D108 Warum wird ein kleiner Reisebus nicht pauschal wie ein Pkw behandelt?

Lösungen zu den D1 Aufgaben

D101 Nein. Die Länge überschreitet acht Meter. Die passende Personenzahl allein genügt nicht.

D102 Nein. Maßgeblich ist die genehmigte Auslegung für die Beförderung, nicht die heutige Besetzung. Eine passende andere Berechtigung ist erforderlich.

D103 D1E, sofern alle persönlichen und technischen Voraussetzungen erfüllt sind. Die tatsächliche leere Masse verändert die 750-kg-Klassengrenze nicht.

D104 Die vorgesehenen Handfertigkeiten, etwa Türen, Notbedienung, Verständigungsanlage und weitere fahrzeugbezogene Aufgaben. Diese werden tatsächlich vorbereitet.

D105 Die Gruppe „bis zwei Jahre“. Die andere Gruppe verlangt mehr als zwei Jahre.

D106 4200+90+240 =4530 kg, also 30 kg über 4500. Beladung und gegebenenfalls Einsatz ändern; zusätzlich Achslasten kontrollieren.

D107 Nein. Dokument und Klassenberechtigung sind getrennt. Der Auftrag ersetzt keine gültige Fahrerlaubnis.

D108 Fahrzeugklassifizierung, Personenbeförderungsverantwortung, Kontrollen, Geschwindigkeits- und Zusatznachweisregeln können unterschiedlich sein. Die äußerliche Ähnlichkeit ist kein rechtlicher Maßstab.

7 Arbeitsplatz und Abfahrtkontrolle

Vor der Kontrolle sichern

Du steigst mit geeignetem Schuhwerk und unter Nutzung der vorgesehenen Haltegriffe ein. Halte dabei nach Möglichkeit drei Kontaktpunkte und springe nicht aus dem Fahrerhaus. Lose Gegenstände dürfen Pedale und Bedienung nicht blockieren. Stelle Sitz, Lenkrad und Spiegel auf deine Person ein. Erst die richtige Sitzposition erlaubt sichere Pedalwege und ein brauchbares Sichtfeld. Bei luftgefederten Sitzen und Kabinen wird die jeweilige Einstellung gelernt. [S02 Anlagen 2.3,2.5,3,6]

Vor einer Außenkontrolle ist das Fahrzeug gegen unerwartete Bewegung gesichert. Niemand arbeitet unter einer ungesicherten gekippten Kabine oder einem nicht abgestützten angehobenen Aufbau. Prüfen heißt nicht, in einen Antriebsbereich zu greifen. Feder-, Druckluft- und Hydrauliksysteme können gespeicherte Energie enthalten. Ein Lernender darf einen unklaren Befund melden, statt eine Reparatur vorzutäuschen.

Die Abfahrtkontrolle ordnet jeden Befund einem Soll zu: zulässig, fachkundig zu klären oder vor Fahrtantritt zu beseitigen. Halter- und Fahrerpflichten ergänzen sich; ein Disponent kann einen sicherheitsrelevanten Mangel nicht durch Zeitdruck aufheben. Eine schriftliche Meldung schafft Nachvollziehbarkeit, ersetzt aber keine notwendige Reparatur. [S03 § 31]

Die sechs technischen Kontrollbereiche

Erstens werden Fahrtenschreiber und gegebenenfalls Fahrerkarte sachgerecht vorbereitet. Das Gerät unterscheidet verschiedene Tätigkeiten; Bereitschaft, sonstige Arbeit, Ruhe und Lenkzeit sind nicht beliebig austauschbar. Zweitens folgen Bremsanlage und erforderlicher Vorratsdruck. Du erkennst Warnanzeigen und die Funktion von Betriebs- und Feststellbremse. Eine Prüfung des Lufttrockners oder anderer Wartungspunkte erfolgt nach Fahrzeug und Ausbildungsauftrag.

Drittens werden Räder, Radaufhängung, Reifen und Lenkung geprüft. Dazu gehören Dimension, Tragfähigkeit, erkennbare Schäden, Druck, Radbefestigung und zulässige Lenkbewegung. Viertens werden elektrische Anlage, Leuchten, Signale und Kontrollanzeigen kontrolliert. Ein Handzeichen ersetzt im normalen Betrieb keinen defekten vorgeschriebenen Blinker. Fünftens folgen Motor, Betriebsstoffe und sichtbare Undichtigkeiten. Sechstens werden Ausrüstung,

Aufbau und Zusatzeinrichtungen überprüft: Warnmittel, Unterlegkeile, Verbandmaterial, Scheiben, Spiegel, Verschlüsse, Planen und Ladungssicherung. [S02 Anlage 6]

Die tatsächlich geforderten Handgriffe und Prüfungsaufgaben werden am Ausbildungsfahrzeug gezeigt. Bei Bussen kommen Notausstiege, Türen, Rückhaltesysteme, Einstiegshilfen, Verständigungsanlage und weitere Handfertigkeiten hinzu. Eine Fahrzeugdiagnose am Bildschirm und eine äußere Kontrolle liefern unterschiedliche Informationen; beide können erforderlich sein.

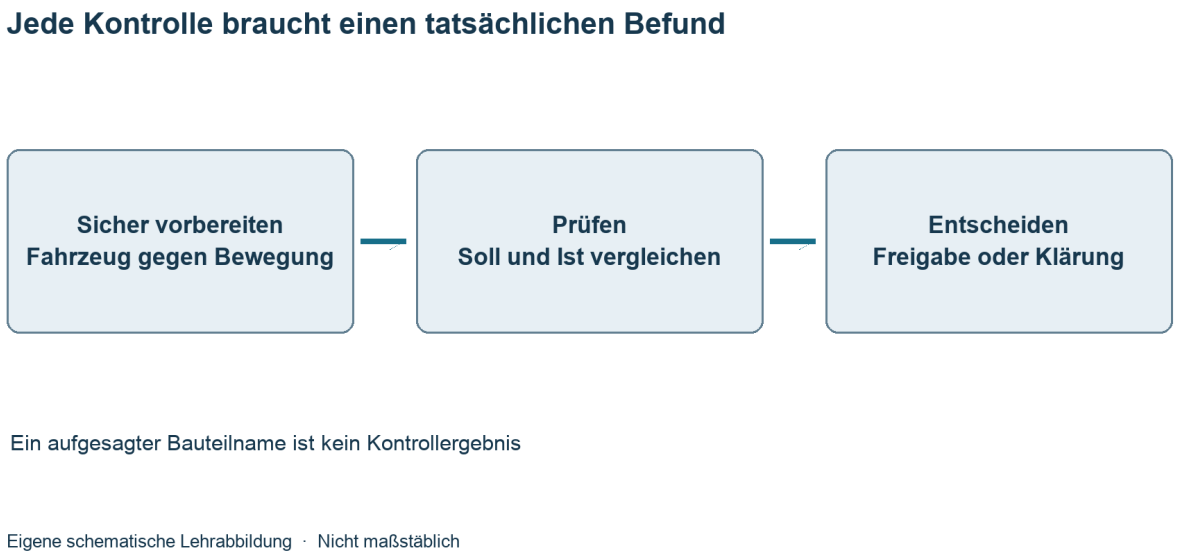


Abbildung 2 Kontrolle führt über einen Befund zur Entscheidung

8 Antrieb Fahrwerk und Bremsen verstehen

Vom Motor zum Rad

Der Kraftstrang überträgt Antriebsleistung über Kupplung oder Wandler, Getriebe, Wellen und Achsantrieb an die Räder. Unterschiedliche Übersetzungen passen Drehzahl und Drehmoment an den Fahrzustand an. Ein automatisiertes Getriebe ist nicht automatisch ein Wandlergetriebe. Die Bedienung folgt dem konkreten Fahrzeug. Ein Differential ermöglicht unterschiedliche Raddrehzahlen, kann aber bei geringer Haftung an einem Rad die Kraftübertragung begrenzen. Sperren und Allrad werden nur bestimmungsgemäß genutzt.

Luftwiderstand steigt bei höherem Tempo deutlich an; Steigungswiderstand wächst mit Masse und Steigung. Eine wirtschaftliche Fahrweise betrachtet daher Geschwindigkeit, Streckenprofil und unnötige Beschleunigung gemeinsam. Ein ungeeignetes Freilauf- oder Leerlaufmanöver am Gefälle ist keine allgemeine Sparmaßnahme, weil Motorbremswirkung und Kontrolle verloren gehen können.

Federung und Dämpfung erfüllen unterschiedliche Aufgaben. Federn tragen und gleichen Fahrbahnunebenheiten aus; Dämpfer begrenzen Schwingungen. Luftfederung kann den Fahrzeugzustand verändern, etwa bei Höheneinstellung. Prüfe vor der Fahrt die vorgesehene Fahrhöhe. Ein angehobenes oder abgesenktes Fahrzeug darf nicht allein deshalb weiterfahren, weil es sich noch bewegen lässt.