

Für Fahrlehrer/innen
Pour Moniteurs de conduite
Per Maestri conducenti
4/2017

FL magazin



WAB

Evaluation der Wirkung

6



12

Gesetz
Sonderfälle



26

Klassik
Alfa Romeo 6C Graber

Empfohlen!
Recommandé!!
Consigliato!

fahrlehrervergleich.ch



„Ihre Seite ist super und Gold wert. Im Februar ‚tümpelte‘ meine Auftragslage mehr oder weniger vor sich hin, und jetzt - rund 2 Monate nach der Aufschaltung der Inserate - bin ich bereits überbucht und muss Kunden an andere Fahrschulen weiter empfehlen.“

www.fahrlehrervergleich.ch

auto-ecole.comparatif.ch

autoscuola.comparazione.ch

NEU: Tipps für mehr Umsatz!

So füllen Sie Ihre Kurse mit fahrlehrervergleich.ch!

1. Gehen Sie auf fahrlehrervergleich.ch/manage
2. Tragen Sie Ihre Kurse ein
3. Ihre Kurse erscheinen in Ihrem Inserat und auf Ihrer Webseite
4. Verwalten Sie alle Anmeldungen ohne Aufwand (inkl. Erinnerungs-SMS, Kurslisten, Inkasso)

Jetzt gleich loslegen und 50% mehr Kursanmeldungen bekommen!

Impressum

FL-magazin ist die unabhängige Zeitschrift für alle Schweizer Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer

Herausgeberin

Brunner Medien AG
Arsenalstrasse 24, 6010 Kriens

Redaktion/Verlag

Brunner Verlag
Arsenalstrasse 24, 6010 Kriens
redaktion@fl-magazin.ch

Auflage

4000 Exemplare

Verbreitung

Fahrlehrer und Fahrschulen
Schweiz, alle Sprachräume

Erscheinungsweise

4 Ausgaben im Jahr

Anzeigen

Armin Rüfenacht
Tel. 041 318 34 85
a.ruefenacht@fl-magazin.ch

Verlagsleiter

Werner Kirschbaum
w.kirschbaum@fl-magazin.ch

Gesamtherstellung

Brunner Medien AG
Arsenalstrasse 24, 6010 Kriens

printed in
switzerland

Abo-Service

Brunner Verlag, Danila Bumbacher
Tel. 041 318 34 67
d.bumbacher@fl-magazin.ch
Jahres-Abo: CHF 32.–
Einzelheft: CHF 10.–

Bilder Titelseite:

bfu, SwissClassics

Wer bezahlt wen wofür?

Warum zahlen Verbraucher heute noch Gebühren für ihre Kreditkarten? Nicht Kreditkartenkunden sollten für jede Transaktion zahlen, sondern die Banken. Denn es sind die Banken, welche mit den Daten Geld verdienen.

Diese These von Stanford-Professor Michal Kosinski war ein Steilpass an rund 1000 Teilnehmer des diesjährigen Marketingkongresses der Schweizer Post. Denn «jeder Klick und jeder Wisch auf einem digitalen Gerät hinterlässt Spuren im Internet», so Kosinski. Und dort liegt das Geld der nahen Zukunft.



Werner Kirschbaum

Mit Blick auf das nahende Szenario des autonomen Fahrens scheint die Frage berechtigt, ob Fahrlehrer weiterhin Fahrlehrer sein wollen. Auch wenn sicher noch 15 oder mehr Jahre ins Land gehen, bis die Rahmenbedingungen geklärt sind. Die Technologie ist bereits parat.

Neu- und Junglenker hinterlassen die meisten «Footprints» im Internet. Warum soll die Schweizer Fahrlehrerschaft dieses Feld den Versicherungen, Automobilclubs, Autoimporteuren und App-Entwicklern alleine überlassen? Die genannten Akteure häufen bereits heute Daten ihrer Zielgruppe an, um sie morgen zu Geld zu machen. Der Fahrlehrer, die Fahrlehrerin als Coach beim TCS-Wintertraining, als Berater der Versicherung, als Expertin in bfu-, asa- oder ASTRA-Gremien? Eben nicht der Fahrlehrer, sondern die Sicherheitsexpertin.

Sollte nicht die Firma Tesla ihren Kunden Geld überweisen, weil diese mit dem Betrieb ihrer Fahrzeuge Unmengen an Daten zurückspielen?

Werner Kirschbaum, Verlagsleiter *FL-magazin*

Editorial	3
Ausbildung	
Weiterbildung WAB – Evaluation der Wirkung	6
Gesetz	
Alkohol an Autobahnraststätten – Wettbewerb vor Sicherheit	10
Sonderfälle und Gesetzeslücken	12
Mobilität	
Erfolgsgeschichte Carsharing – Sharing heisst Caring	14
Autonomes Fahren	
Vision – Das Lenkrad ist der Schlüssel	16
Versicherung – Die Haftung des Lenkers bei autonomen Fahrten	18
Statistik	
Leider angestiegen – Todesopfer im ersten Halbjahr	20
Marketing	
Claim oder Slogan oder was?	22
Marktplatz	
Fahrschule.ch – Eine Plattform, die verbindet	24
Klassik	
Alfa Romeo 6C 2500 SS Graber – Der Schöne aus Wichtrach	26
Nutzfahrzeuge	
Alternative Antriebe – Welcher Kraftstoff darf es denn sein?	30
Partie française	34
Parte italiana	37
Online-Ratgeber	39



ORPHYDRIVE

Mehr Zeit für mich

Von der Schülerkarte bis zur Abrechnung

Die App, welche das Tagesgeschäft für Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer in der Schweiz erleichtert. Orphy hat dabei in enger Zusammenarbeit mit Schweizer Fahrlehrern von deren langjähriger Erfahrung profitiert.

Alle Vorteile auf einen Blick

- ◆ massgeschneiderte Branchen-Lösung
- ◆ Keine lästige Büroarbeit nach Feierabend
- ◆ Zeitersparnis und Transparenz im Alltag
- ◆ Tagesgeschäft jederzeit im Überblick
- ◆ Überall und jederzeit verfügbar



Weitere Informationen
www.orphydrive.ch



Weiterbildung WAB

Evaluation der Wirkung

Die Zweiphasenausbildung wurde im Dezember 2005 zusammen mit dem Führerausweis auf Probe eingeführt, um die hohen Unfallzahlen der Neulenkenden zu senken. Seither erhalten Neulenkende den Führerausweis nach bestandener Führerprüfung zuerst nur auf Probe.

Zweiphasenausbildung und Führerausweis auf Probe

In der dreijährigen Probezeit unterstehen die Neulenkenden besonders strengen Sanktionen (Verlängerung der Probezeit um ein Jahr bei einem Führerausweisentzug, Annullierung des Führerausweises auf Probe bei einem zweiten Führerausweisentzug). Zudem müssen Neulenkende an zwei obligatorischen Weiterbildungskursen (WAB-Kursen) teilnehmen. In diesen Kursen lernen sie, Gefahren besser zu erkennen und zu vermeiden, ihr Bewusstsein für die eigenen Fähigkeiten zu schärfen, ihren Verkehrssinn zu optimieren sowie das umweltschonende und partnerschaftliche Fahren weiterzuentwickeln. Erst wenn sie die zwei Kurse absolviert und die Probezeit erfolgreich bestanden haben, erhalten sie den definitiven Führerausweis.

Widerstand gegen WAB-Kurse

Mit Befremden nahm die Fahrlehrerschaft 2013 zur Kenntnis, dass die vom Berner FDP-Nationalrat Christian Wasserfallen begründete Motion von der Nationalratsmehrheit ohne jede

Diskussion im Plenum gutgeheissen wurde, und zwar gegen den Antrag von Bundesrätin Doris Leuthard. Der Motionär hat den Bericht der Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu, die im Auftrag des UVEK die WAB-Kurse evaluiert hatte, unvollständig und zu seinen Gunsten zitiert. Die Vorsteherin des UVEK hatte vergeblich auf die laufende Überprüfung der WAB-Kurse hingewiesen. Diese erfolgt im Rahmen des vom Bundesamt für Strassen geleiteten Projekts OPERA-3, das eine Optimierung der ersten Ausbildungsphase für künftige Fahrzeuglenkende anstrebt.

Im Gegensatz zum Nationalrat wollte 2014 der Ständerat jedoch nichts von einer Abschaffung der WAB-Kurse wissen. Die Verkehrskommission (KVF) des Ständerats sprach sich mit neun zu einer Stimme für die Beibehaltung der WAB-Kurse aus.

Positiver Entscheid für TCS und Fahrlehrerschaft

Der Entscheid sei «ein positives Signal für den TCS und die Verkehrssicherheit in der Schweiz», sagte TCS-Sprecher Stephan Müller. Die Zweiphasenausbildung, die nicht mit bestandener Prüfung aufhört, sei ein zentrales Sicherheitselement im Strassenverkehr.

Der Schweizerische Fahrlehrerverband (SFV) nahm die Ablehnung der Motion zur Abschaf-

fung der obligatorischen Weiterausbildungskurse für Neuliker durch den Ständerat mit Genugtuung zur Kenntnis. Gleichzeitig plädierte er für eine Optimierung sowohl der WAB-Kurse als auch der ersten Ausbildungsphase für angehende Fahrzeuglenker.

Hohe Erwartungen an die Weiterausbildungskurse

An die Kombination von Unterstützung und Sanktionsandrohung bei einem Weiterbildungsobligatorium haben Experten, Behörden und Politiker die Erwartung geknüpft, dass sich die schweren Unfälle junger Fahrzeuglenker markant reduzieren.

Das ASTRA erteilte der Forschungsabteilung der bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung den Auftrag, die Wirkung des sogenannten Zweiphasenmodells zu evaluieren.

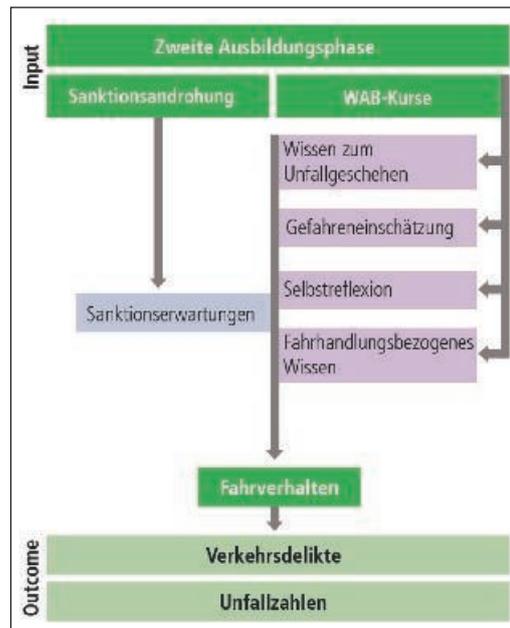
Den gleichen Auftrag erteilte der Zürcher Fahrlehrerverband ZFV der ZHAW. Die ZHAW ist eine der führenden Schweizer Hochschulen für Angewandte Wissenschaften. Die dortige Fachgruppe Verkehrs-, Sicherheits- und Umweltpsychologie steht unter der Leitung des renommierten Verkehrssicherheitspsychologen Prof. Dr. Markus Hackenfort.

Die hohen Erwartungen an WAB-Kurse haben mit der kontrovers geführten Diskussion um OPERA-3 einen neuen Stellenwert erreicht. Worin bestehen die Unterschiede der Studien von bfu und ZHAW?

Beide Evaluationen stellen die Beibehaltung der WAB-Kurse oder eine Reduzierung auf einen Kurstag nicht in Frage. Doch trotz der klaren Aussagen sprechen Gegner der Zweiphasenausbildung davon, dass die WAB-Kurse keinen nachweisbaren Sicherheitsgewinn erbrächten.

Zweiphasenausbildung gleich Sicherheitsgewinn?

Fact ist, dass sich seit der Einführung der WAB-Kurse im Jahr 2005 bis 2016 die Unfallzahlen



halbiert haben. Der grosse Streitpunkt ist jedoch die Frage, was zu einer Reduktion der Unfallzahlen geführt hat. Sind es die WAB-Kurse selbst oder die Androhung von Sanktionen?

Die ZHAW-Studie hebt zudem explizit heraus: Beurteilte man die Fahrt im Simulator nicht nur bezüglich der technischen Parameter, sondern auf Basis der Bewältigung kritischer Ereignisse auf der Fahrtstrecke insgesamt sowie der im Blindversuch erhobenen Expertenurteile, so wurden signifikante Verbesserungen deutlich: Es zeigte sich ein kompetenterer Umgang mit kritischen Ereignissen, ein besseres Blickverhalten, bessere Abstände zu Vorderfahrzeugen sowie eine insgesamt bessere Geschwindigkeitswahl.

Wirksamkeit der WAB-Kurse

Sowohl bfu wie auch ZHAW haben mit verschiedenen Untersuchungen versucht, die Wirksamkeit der WAB-Kurse zu beweisen oder diese zu widerlegen.

bfu-Evaluation

Eine typische Schwierigkeit bei der Überprüfung von Auswirkungen einer gesetzlichen Massnahme liegt im Fehlen einer adäquaten Kontrollgruppe, die den Regelungen nicht unterliegt.

Da somit ein experimentelles Design ausgeschlossen ist, lassen sich die Auswirkungen nicht eindeutig nachweisen. Obwohl ein Modell mit optimaler Datenpassung gewählt wurde, wären auch andere Modellvarianten plausibel. Deshalb sind die quantifizierten Wirkungen zurückhaltend zu interpretieren. Dennoch können im Sinn der besten zur Verfügung stehenden Annahme folgende Befunde festgehalten werden:

Die Analyse der Gesamtgruppe der jungen Neulenkenden zeigt signifikant positive Auswirkungen der Probephase: Junge Neulenkende in der Probephase verursachen insgesamt signifikant weniger Unfälle mit Verletzungsfolgen als aufgrund des allgemeinen Sicherheitstrends zu erwarten wären.

Beim spezifischen Fokus auf die Selbstgefährdung liegen die positiven Auswirkungen jedoch im Bereich der Zufallsschwankungen. Detailanalysen decken auch auf, dass sich die positiven Resultate nicht systematisch über alle Altersgruppen und alle Fahrjahre zeigen. Teilweise werfen die Befunde inhaltlich nur schwer zu beantwortende Fragen auf. So insbesondere die Tendenz, dass sich signifikant positive Effekte bei den 19-Jährigen im ersten Fahrjahr, bei den

20-Jährigen im zweiten Fahrjahr und bei über 20-Jährigen im dritten Fahrjahr zeigen (siehe Tabelle). Vorderhand könnte dieses Muster dahingehend interpretiert werden, dass lediglich jene Neulenkenden von der Probephase profitieren, die mit 19 Jahren die Prüfung absolviert haben.

Der Schlussbericht der bfu zielte spezifisch darauf ab, die neu eingeführte Zweiphasenausbildung systematisch zu evaluieren. Dabei kamen die Autoren zum Schluss, dass die Probephase der Zweiphasenausbildung erfolgreich zu weniger Verkehrsverstössen und weniger riskantem Fahrverhalten führt, dieser Effekt jedoch primär der Probezeit und den damit verbundenen Sanktionsandrohungen und nicht den WAB-Kursen geschuldet ist.

ZHAW-Evaluation

Bei der ZHAW-Studie ist aufgrund der vorliegenden Daten davon auszugehen, dass die Teilnahme an den WAB-Kursen einen Einfluss auf die Bewältigung der während der Simulatorfahrt auftretenden kritischen Ereignisse besitzt (T1 vor, T2 während, T3 nach WAB-Kurs). Auch verändert sich die von Fahrexperten beurteilte Qualität der Autofahrt deutlich und in die intendierte Richtung (siehe Abb. Seite 9) – und das bei einer Bewertung ohne Wissen über den tatsächlichen Stand der Absolvierung der WAB-Kurse durch die Probanden. Es soll nicht unerwähnt bleiben, dass Lerneffekte bei der Erklärung allfälliger Veränderungen insbesondere bei der Frage der Erkennung und Bewältigung kritischer Ereignisse eine bedeutende Rolle spielen. Zwar war zum Zeitpunkt T2 eine veränderte Simulatorstrecke zu durchfahren, was entsprechende Lerneffekte vermindern sollte.

Zusammenfassend lässt sich folgern, dass die Teilnahme an den Weiterausbildungskursen bei den mitwirkenden Probanden nicht ohne Wir-

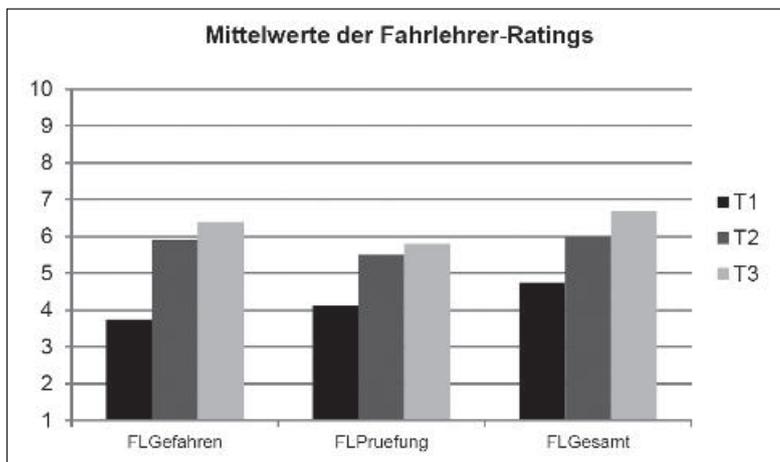
	Personenwagen-Lenkende als ...			
	Unfall- opfer	Beteiligte von Unfällen	Mitverursacher von Unfällen	Hauptverursacher von Unfällen
leicht, schwer und tödlich Verunfallte				
18-Jährige im 1. Jahr	27% **	17% *	16% *	15%
19-Jährige im 1. Jahr	-1%	-10% *	-9%	-7%
19-Jährige im 2. Jahr	13%	9%	5%	6%
20-Jährige im 1. Jahr	-9%	-4%	-8%	-8%
20-Jährige im 2. Jahr	-12%	-15% **	-16% **	-17% **
20-Jährige im 3. Jahr	-2%	-1%	-5%	-4%
21- bis 24-Jährige im 1. Jahr	0%	-3%	-8%	-10%
21- bis 24-Jährige im 2. Jahr	-3%	-1%	-2%	-6%
21- bis 24-Jährige im 3. Jahr	7%	-14% **	-16% **	-18% **
schwer und tödlich Verunfallte				
18-Jährige im 1. Jahr	14%	11%	1%	4%
19-Jährige im 1. Jahr	13%	-27% **	-24% *	19%
19-Jährige im 2. Jahr	-17%	-10%	-6%	-11%
20-Jährige im 1. Jahr	-47% *	16%	21%	18%
20-Jährige im 2. Jahr	-18% *	-34% **	-37% **	-32% *
20-Jährige im 3. Jahr	-21%	4%	-2%	1%
21- bis 24-Jährige im 1. Jahr	62%	26%	27%	23%
21- bis 24-Jährige im 2. Jahr	41%	10%	17%	8%
21- bis 24-Jährige im 3. Jahr	11%	-7%	-11%	-13%

kung blieb, die sich insbesondere auf beobachtetes Verhalten sowie veränderte Einstellungen und Gefährlichkeitsurteile erstreckte. Unverändert hingegen blieb die Gefährlichkeitseinschätzung bezüglich des Fahrens unter Einwirkung einer geringen Menge Alkohol und während des Telefonierens.

Darüber hinaus liegen bei vielen übrigen Einzelmassen nichtsignifikante Veränderungen vor, die immerhin nennenswerte Effektgrößen erreichen. Auch wenn sich nicht eindeutig ermitteln lässt, ob die festgestellte Unfallreduktion durch die Zweiphasenausbildung, den allgemeinen Sicherheitstrend oder die Sanktionen bedingt ist, zeigen die Studien zu den WAB-Kursen einen Sicherheitsgewinn auf.

Warten auf den politischen Prozess

Der Bundesrat wird, nachdem die Evaluationsgruppe des ASTRA ihre abschliessenden OPERA-3-Vorschläge unterbreitet hat, über die zu treffenden Massnahmen entscheiden. Es ist zu hoffen, dass diejenigen entscheiden, die eine weitere Senkung der Zahl der Verkehrsoffer bei einem vernünftigen finanziellen Aufwand befürworten. Denn je grösser die Verkehrssicherheit ist, umso weniger Unfälle sollten sich er-



Mittelwerte der Fahrlehrer-Ratings anhand der Eye-Tracking-Videos, basierend auf einer Skalierung von 1 (schlechtere Bewältigung) bis 10 (bessere Bewältigung).

eignen. Und das bedeutet weniger Leid und tiefere volkswirtschaftliche Kosten.

Apropos Evaluation

Eine Evaluation von OPERA-3 wäre auch sinnvoll gewesen. Alle Beteiligten hätten viel Zeit, Nerven und Geld sparen können, und einige unverständliche und der Verkehrssicherheit abträgliche Punkte der ASTRA-Vorschläge wären nie zur Diskussion gestanden.

Beitrag: Ravaldo Guerrini

Quellen: bfu/ZHAW



AUS- UND WEITERBILDUNG

- ✚ **EINSATZBEFEHL ZUM WINTERDIENST** Anerkennung FL Kat. B
 Einsatzteams im Strassenunterhalt
 Fr, 15.12.2017
- ✚ **GEWALTFREIE KOMMUNIKATION** Anerkennung FL Kat. B
 Ein Kommunikationsmodell oder eine Lebenseinstellung?
 Fr, 22.12.2017
- ✚ **WINTERFAHRTRAINING** Anerkennung FL Kat. B
 Sicher auf Schnee und Eis - in Zernez / GR
 Mi, 07.02.2018



acadevia

by DRIVESWISS.ORG

Acadevia by DRIVESWISS | Breitstrasse 7 | CH-5610 Wohlen | T + 41 56 200 00 40 | www.acadevia.ch



Alkohol auf Autobahnraststätten

Wettbewerb vor Sicherheit?

Das Parlament und die Verkehrskommission des Nationalrats befürworten den Verkauf von Alkohol auf Autobahnraststätten. Der Bundesrat ist damit einverstanden. Dies löst Besorgnis und Bedenken aus.

Wettbewerb vor Sicherheit

Die Mehrheit des Parlaments ist der Ansicht, dass Autobahnraststätten gegenüber anderen Tankstellenshops diskriminiert werden. Seit rund 50 Jahren darf auf Autobahnraststätten kein Alkohol verkauft werden. Sicherheitsbedenken haben das Parlament bis zur Herbstsession 2017 von einer Zustimmung zum Verkauf abgehalten. Da auch Restaurants und Tankstellenshops in unmittelbarer Nähe von Autobahnen sowie auf Autobahnauffahrten Alkohol verkaufen dürfen, wiegt für das Parlament die Wettbewerbsfreiheit mehr als das Alkoholverbot auf Raststätten. Artikel 6.2 und Artikel 7.4 der NSV (Nationalstrassenverordnung), die das Alkoholverbot auf Autobahnen regeln, müssen aufgehoben werden.

bfu hat grosse Sicherheitsbedenken

Der Bundesrat unterstützt die Aufhebung des Alkoholverbots auf Raststätten. Laut Bundespräsidentin Doris Leuthard ereignen sich die

meisten Unfälle nicht auf Autobahnen, sondern innerorts, wo Alkohol leicht verfügbar ist. Auf Autobahnen sei meist überhöhte Geschwindigkeit die Unfallursache.

Während die politischen Parteien sich nicht einig sind, was mehr Gewicht hat, die Wettbewerbsfreiheit oder die Verkehrssicherheit, und kontroverse Diskussionen führen, ist die Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu überzeugt, dass sich die Aufhebung des Alkoholverbots negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken wird. Nach neusten Erhebungen der bfu lehnen zudem 82% der befragten Schweizerinnen und Schweizer die Aufhebung des Alkoholverbotes auf Raststätten ab.

Unfallrisiko auf Autobahnen steigt

Das Unfallrisiko auf Autobahnen und Autostrassen wird laut bfu steigen, deshalb plädiert sie dafür, die Zustimmung des Parlaments mit praktikablen gesetzlichen Rahmenbedingungen einzudämmen, um die Gefahr zu verringern.

Die bfu meint dazu: «Heute ist bei 13% aller schweren Autobahnunfälle Alkohol im Spiel. Die Aufhebung des Verbots wird das Risiko solcher

Unfälle erhöhen. Die bfu empfiehlt dem Gesetzgeber daher, die Zulassung von Alkohol an Autobahnraststätten wenigstens mit einem Verkaufs- und Ausschankverbot in der Nacht einzuschränken. Nächtliche Verkaufsverbote an Autobahnen gibt es bereits in den umliegenden Ländern. In der Schweiz gelten in einigen Kantonen für Läden und Tankstellenshops bereits ähnliche Einschränkungen, so in Genf und in der Waadt.»

Mehr Geisterfahrten

Die bfu schreibt weiter: «Die Zulassung von Alkohol auf Autobahnraststätten erhöht unter anderem das Risiko von Geisterfahrten. Schon heute ist bei einem Drittel der Geisterfahrten Alkohol im Spiel. Rund 50% aller Geisterfahr-

ten nehmen ihren Anfang auf den Autobahnen selbst, z. B. bei Einfahrten von Raststätten, die fälschlicherweise als Ausfahrt benutzt werden.»

Müdigkeit am Steuer

«Das monotone Fahren auf Autobahnen kann auch zu Müdigkeit am Steuer führen. Alkohol verstärkt dieses Risiko. Der Ausschank von Alkohol auf Raststätten erhöht die Gefahr, dass übermüdete und gleichzeitig leicht alkoholisierte Fahrer unterwegs sind, die sich selbst und korrekt fahrende Lenkerinnen und Lenker gefährden (Einsparen, Spurwechsel, Auffahrunfälle).»

Beitrag: Ravaldo Guerrini

Quelle: bfu



WAB Zentralschweiz AG

FAHRLERHERWEITERBILDUNG AUTO
Resilienztraining – Kraftvoll in die Zukunft
 Luzern – Donnerstag, 14.12.2017

Ein Blick auf die Blicktechnik
 Ruswil – Donnerstag, 01.03.2018

FAHRLERHERWEITERBILDUNG MOTORRAD
Fahrassistenten in der Praxis/
Praktische Prüfung aus Sicht der Experten
 Ruswil – Mittwoch, 16.05.2018

Verschiedene Motorräder auf einer Tagestour entdecken
 Ruswil – Donnerstag, 17.05.2018

MODERATORENWEITERBILDUNG
 (Doppelanerkennung FL+MOD)

Gewaltfreie Kommunikation Teil 1
 Luzern – Montag, 19.03.2018

Gewaltfreie Kommunikation Teil 2
 Luzern – Donnerstag, 29.03.2018

Weitere Informationen
www.wabzentralschweiz.ch
 WAB Zentralschweiz AG, Ruswil, 041 496 00 20

DOPPELPEDALEINBAU



Unser einzigartiger Montagesatz kann in jedem Fahrzeugtyp eingebaut und später wieder umgebaut werden

Kurzfilm auf unserer Homepage!

Ihr Fahrzeug ist in kürzester Zeit einsatzbereit
 Wir empfehlen uns und garantieren Ihnen
TOP QUALITÄT

Verlangen Sie eine Offerte bei:



Auto Grädel AG
 Belpstrasse 30a 3007 Bern
 031 331 88 24

www.autograedelag.ch
 E-Mail: info@autograedelag.ch



Sonderfälle und Gesetzeslücken

Selbst Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer fahren immer wieder an Signalisations- und Verkehrssituationen heran, die schwierig zu beantworten sind und als Sonderfälle oder Gesetzeslücken bezeichnet werden müssen.



Überholen verboten (Art. 26 SSV)

Das Signal «Überholen verboten» (2.44) untersagt den Führern von Motorfahrzeugen, mehrspurige fahrende Motorfahrzeuge und Strassenbahnen zu überholen.

Das Signal «Überholen für Lastwagen verboten» (2.45) untersagt den Führern von Motorwagen und Sattelmotorfahrzeugen, deren Gesamtgewicht nach Fahrzeugausweis 3,5 t übersteigt, mehrspurige fahrende Motorfahrzeuge und Strassenbahnen zu überholen. Vom Verbot ausgenommen sind Gesellschaftswagen.

Ausnahmen in Abs. 3

Bei beiden Signalen dürfen Führer, sofern gefahrlos möglich, Motorfahrzeuge überholen, die nicht schneller als 30 km/h fahren können (Motoreinachser, Motorhandwagen, Motorkarren, Arbeitskarren, landwirtschaftliche Motorfahrzeuge). Zudem darf rechts an Strassenbahnen vorbeigefahren werden (Art. 11 Abs. 2 Bst. g, 13 Abs. 3 Bst. b, 17 und 161–166 VST).

Was fehlt hier?

Nicht explizit erwähnt wird, dass Motorräder

und einspurige Fahrzeuge ebenfalls überholt werden dürfen. Dies geht aus Abs.1 hervor: « ... untersagt den Führern von Motorfahrzeugen, mehrspurige fahrende Motorfahrzeuge ... » Das Detail «mehrspurige fahrende» Motorfahrzeuge macht den Unterschied. Paradox ist jedoch, dass Motorräder in der gleichen Situation keine zweispurigen Fahrzeuge überholen dürfen, obschon der Platzbedarf genau gleich gross ist.

Promille-Grenzwert für Kat.-A1-Verkehrsteilnehmer

In Artikel 2a der Verkehrsregelnverordnung (VRV) wird das Fahren unter Alkoholeinfluss auf Lernfahrten, für Begleitpersonen auf Lernfahrten sowie für Inhaber des Führerausweises auf Probe verboten. Alkoholeinfluss liegt gemäss VRV dann vor, wenn jemand «eine Blutalkoholkonzentration von 0,10 Promille und mehr aufweist oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Blutalkoholkonzentration führt». Bis zu diesem Punkt sollte alles klar sein – oder doch nicht? Welcher Promillegrenzwert gilt denn nun für Fahrzeugführende nach der Kat.-A1-Prüfung?

Das Fahren unter Alkoholeinfluss ist verboten

- Fahrlehrern während der Berufsausübung
- Fahrzeugführern auf Lern- und Übungsfahrten

- Begleitpersonen auf Lernfahrten
- Inhabern des Führerausweises auf Probe, ausgenommen auf Fahrten mit Fahrzeugen der Spezialkategorien F, G und M.



Wie der Auflistung zu entnehmen ist, unterstehen auch Fahrzeugführende der Kat. A1 während einer Lern- und Übungsfahrt den Regeln einer maximalen Blutalkoholkonzentration von 0,10 Promille. Doch da diese nach der Führerprüfung nicht Inhaber des Führerausweises auf Probe sind, gilt für sie nach der bestandenen Führerprüfung 0,5 Promille. So auch bei Fahrzeuglenkern der Spezialkategorien F, G und M und solche, die nicht unter Art. 2a VRV fallen.

Keine Passagiere bei Lernfahrten mit Anhänger

Inhaber eines Lernfahrausweises dürfen auf Motorrädern sowie auf oder in anderen Motorfahrzeugen, mit welchen sie Lernfahrten ohne Begleitperson ausführen, keine Passagiere mitführen, die nicht selber über den entsprechenden Führerausweis verfügen (Art. 27 Abs. 3 VRV).

Lernfahrten ohne Begleitperson dürfen durchgeführt werden:

- a. mit dem Lernfahrausweis der Kategorie A1, A2, A, B1, F, G.
- b. mit dem Lernfahrausweis der Kategorie BE, C1E, CE, D1E oder DE auf Anhängerzügen, sofern der Fahrschüler oder die Fahrschülerin den Führerausweis für das Zugfahrzeug besitzt.

Und zusätzlich gilt: Auf Lernfahrten dürfen keine berufsmässigen Personentransporte durchgeführt werden (Art. 17 VZV).

Während es bei einer Lernfahrt mit einem Motorrad nachvollziehbar und sinnvoll ist, dass die Begleitperson über den entsprechenden Führerausweis verfügt, wird diese Regelung bei anderen Motorfahrzeugen (Car) zur unverständlichen und umständlichen Regelung.

Komplizierte Regeln

Wenn ein Arbeiter mit einem Geschäftsfahrzeug (Kat. B mit Anhänger) fährt und im Besitz eines Lernfahrausweises B/E für den Anhänger ist, darf er keinen anderen Arbeiter oder Lehrling mitführen, der nicht auch den Führerausweis der Kombination B/E besitzt. Doch wäre es für den Fahrer sicher hilfreich, wenn beim Manövrieren eine Hilfsperson auch ohne B/E-Führerausweis mitfahren würde.

Dasselbe gilt auch für Lastwagen- und Carchauffeure. Bei einem Buschauffeur, der mit einem Gepäckanhänger fährt und für diesen im Besitz des Lernfahrausweises ist, dürfen nur Passagiere mitfahren, die im Besitz des Führerausweises C/E sind! Das Üben mit dieser Kombination wird somit nur ohne Passagiere realistisch.

Glücklicherweise ist es möglich, die Anhängerprüfung D/E mit der Kategorie B/E zu erlangen. Dies stellt eine Erleichterung dar, löst jedoch für den Lernenden das Problem nicht.

Beitrag: Ravaldo Guerrini
 Bilder: Werner Kirschbaum,
 Ravaldo Guerrini





Erfolgsgeschichte Carsharing

Sharing heisst Caring

Schon mit den Anfängen des Carsharings zeigte sich, dass das Konzept das Potenzial zum Megatrend hat. Unter einer entscheidenden Voraussetzung: Sharing-Modelle erfordern eine kritische Masse. Wie konnten potenzielle Nutzer überzeugt werden?

Mehrere Faktoren haben dem Carsharing letztendlich zum Durchbruch verholfen. Eine internationale Vergleichsstudie verweist auf zwei Entwicklungen, die das Carsharing weltweit vorangetrieben haben: das Steigen der Öl- und Gaspreise und grosse Engpässe in der Autoinfrastruktur. Es wurde für Autobesitzer sowohl immer teurer, von A nach B zu kommen, als auch unbequem.

Pendler standen im Stau und Parkplätze wurden, vor allem in Grossstädten, immer knapper und teurer. Dies regte Grossstädter, zunächst in Europa, dann aber auch in Nordamerika sowie in asiatischen Metropolen, zum Umdenken und zu Verhaltensänderungen an. Erst mit diesem Switch wurde eine kritische Masse erreicht, die die Vorteile des Carsharings zum Tragen kommen liess:

Carsharing erhöht die soziale Mobilität

Carsharing-Angebote haben grosse gesellschaftliche Folgen. Sie ermöglichen es auch Menschen, die sich normalerweise kein eigenes Auto leisten könnten (oder wollen), bei Bedarf mobil zu sein. Eng an die physische Mobilität ist die soziale Mobilität gekoppelt: Neue Jobs liegen plötzlich in Reichweite, Kinder können Freizeitangebote wahrnehmen und Familien können sich flexibler fortbewegen.

Carsharing spart Geld

Ein eigenes Auto ist langfristig teurer als das Carsharing. Neben Anschaffungskosten kommen Kosten für Versicherung und Steuern und im Laufe der Jahre auch Reparaturkosten hinzu. Nach einer aktuellen Studie kann ein US-Haushalt durch Carsharing bis zu 435 US-Dollar pro Monat einsparen. In Deutschland hat das Carsharing-Vergleichsportal für private Autobesitzer eine Kosteneinsparung von bis zu 150 Euro im Monat ermittelt. Der Schweizer Anbieter Mobility stellt eine monatliche Einsparung von 333 Franken in Aussicht. Im Businessbereich hat das deutsche Umweltbundesamt die Kosten für

Carsharing mit den Kosten für einen eigenen PKW verglichen und kommt zum Schluss, dass ein Kleinwagen im Carsharing für Unternehmen rund 1000 Euro im Jahr einsparen kann.

Carsharing ist gut für die Umwelt

Auch wenn das Umweltbewusstsein nicht der grösste Motivator für das Umsteigen auf Carsharing ist: Wenn Verbraucher erst einmal den Switch gemacht haben, sehen viele von ihnen die positive CO₂-Bilanz als grossen Vorteil an.

So konnte Carsharing vom idealistischen Konzept der informellen Selbstfahrergemeinschaften zum erfolgreichen Geschäftsmodell wachsen. «Mobility as a Service» war geboren.

Wohin geht der Trend?

Nachdem Carsharing sich als beliebtes und wirtschaftlich erfolgreiches Mobilitätsangebot etabliert hat, stellt sich die Frage, wohin der Trend geht. In einem sind sich alle einig: Carsharing hat grosses Wachstumspotenzial. Experten erwarten sowohl steigende Wachstumsraten in bereits bestehenden Märkten als auch die Expansion in neue Märkte. Vor allem Asien und Südamerika zeigen grosses Potenzial. Die Anbieter werden sich darüber hinaus, vor allem im Bereich der Free-Floating-Modelle, weiter konsolidieren.

Die Meinungen darüber, wer die dominanten Carsharing-Player der Zukunft sein werden, gehen aber auseinander. Einige Experten gehen davon aus, dass sich langfristig in den USA sowie in Europa vor allem Unternehmen aus der Auto- und Mobilitätsbranche durchsetzen werden. Das liegt nach Ansicht dieser Experten daran, dass diese Unternehmen verhältnismässig früh in den Carsharing-Markt eingestiegen sind und sich schnell grosse Marktanteile gesichert haben.

Die Rolle der Automobilbranche

Das Interesse der Automobilbranche – Verluste hin oder her – ist aber nicht rein wirtschaftlich zu betrachten. Denn BMW und Daimler sind bereit, in Carsharing zu investieren, obwohl die

Erträge nicht optimal sind. Hinter dem Interesse am Carsharing dieser Unternehmen steckt deshalb ein anderer Grund. Die Automobilbranche hat aus Fehlern anderer Branchen im Umgang mit der Digitalisierung gelernt. «Kein Autobauer will Kodak sein», sagte dazu Scott Le Vine, wissenschaftlicher Mitarbeiter des Centre for Transport Studies am Imperial College London in einem Interview mit der New York Times. Le Vine spielt auf die Insolvenz des Fotofabrikanten an, der die Entwicklung der Digitalkameras unterschätzt hatte und daraufhin pleitegegangen war.

Denn Carsharing, vor allem in Kombination mit smarterer Technologie wie GPS-Ortung der Autos, Nutzung per Smartphone und Onlineplattformen, hat durchaus das Potenzial einer disruptiven Mobilitätstechnologie. Hier will die Autoindustrie keinen Trend verschlafen. Darüber hinaus hoffen die Autobauer, dass die Millennials, die zahlenmässig aktuell die grössten Carsharing-Nutzer sind, in fünf bis zehn Jahren doch noch ein eigenes Auto kaufen und dann möglicherweise den Modellen treu bleiben, die sie schon im Carsharing fahren.

Sharing, Parkplätze oder autonomes Fahren

Doch auch wenn sich vor allem das kommerzielle Carsharing international durchzusetzen scheint, sollte das private Carsharing, bisher eher das Stiefkind im Autoteilen, noch nicht völlig abgeschrieben werden. Zwar werden die Angebote bisher als ungenügend und kompliziert kritisiert, doch gibt es auch hier interessante Entwicklungen. Start-ups wie Getaway, Turo oder Sharoo nutzen moderne Technologien, um privates Carsharing bequem, flexibel, attraktiv und sogar lukrativ zu machen, sowohl für Autobesitzer als auch für Vermieter. Denkbar sind hier auch Bezahlmodelle für das Bereitstellen von Parkplätzen für Carsharing-Autos. Darüber hinaus erwarten die meisten mit Spannung, wie vor allem eine Entwicklung des Carsharing der Zukunft gestalten wird: autonome Fahrzeuge.



Vision

Das Lenkrad ist der Schlüssel

Mit einem neuen Fahrzeugkonzept rüstet sich Jaguar Land Rover für die Zukunft. Getrieben von der Idee, dass unsere Enkel künftig anstatt eines eigenen Autos nur noch ein eigenes Lenkrad besitzen und sich damit Zugang zu autonom fahrenden Autos verschaffen.

Mehr Computer als Lenkrad

Das neue Jaguar-Lenkrad erinnert nur noch entfernt an ein klassisches Autosteuer. Der mobile Computer mit einer Oberfläche in gebürsteter Aluoptik wirkt wie ein futuristisches Designerobjekt. Mit Hilfe einer Sprachsteuerung soll es vor allem als Tourenplaner dienen. Der Nutzer muss lediglich Informationen zu einer geplanten Fahrt eingeben. Das System kümmert sich dann um die entsprechende Reiselogistik, indem es den Nutzer rechtzeitig zu Hause weckt und ihm im richtigen Augenblick ein Fahrzeug vor der Haustür bereitstellt.

Sharing-Modell 2040

Um das System nutzen zu können, muss man Mitglied in einem imaginären Serviceclub wer-

den. Das Lenkrad übernimmt dabei auch die Funktionen eines Ausweises, mit dem man sich Zugang zu den autonom fahrenden Autos des Serviceclubs verschafft. Die Fahrzeuge können exklusiv auf ein Mitglied zugelassen sein oder aus einem Pool gemeinsam von den Mitgliedern genutzter Autos stammen. Die Vision geht davon aus, dass etwa im Jahr 2040, wenn Fahrzeuge autonom und elektrisch fahren und untereinander voll vernetzt sind, Jaguar-Nutzer nicht mehr einen eigenen Wagen besitzen müssen, sondern lediglich das intelligente Lenkrad.

Beitrag: Werner Kirschbaum

Quelle: www.auto-wirtschaft.ch

Mehr Erfolg beim VKU mit

let's drive

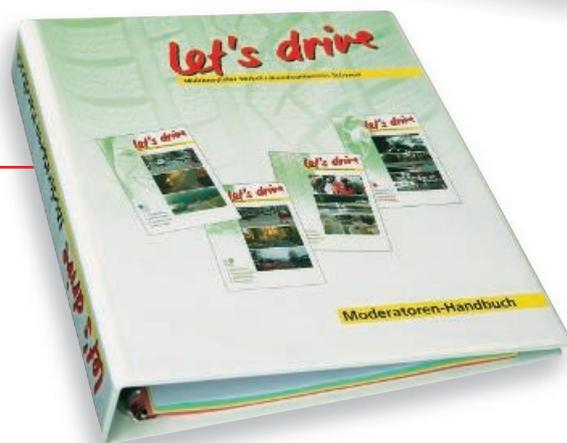
Schülerhefte

- Mit vielen Bildern und Grafiken
- Genehmigt von der asa
- Einfach – verständlich – praktisch



Moderatoren-Handbuch

- Von Experten entwickelt
- Mit allen Bildern und Grafiken der DVD/des USB-Sticks
- Mit Querverweis auf Seitenzahlen im Schülerheft



DVD/USB-Stick

- Läuft auf PC, Mac, DVD-Player
- Mit Bildern, Grafiken und Filmen
- Läuft synchron zum Moderatorenhandbuch



www.fl-portal.ch

Bestellen Sie bitte bei Claudia Lapierre,
Brunner Verlag, 6010 Kriens, Telefon 041 318 34 77,
c.lapierre@fl-portal.ch, www.fl-portal.ch

let's drive

Multimedialer Verkehrskundeunterricht Schweiz



Versicherung

Die Haftung des Lenkers bei autonomen Fahrten

Das Auto der Zukunft fährt vollkommen selbstständig. Den Autolenker gibt es nicht mehr, der Mensch ist nur noch Passagier. Wenn die Technik bereit ist, was braucht es dann noch, um autonom durchzustarten? Der Schweizerische Versicherungsverband ist den wichtigsten Fragen nachgegangen.

Mensch oder Maschine

Wer ist im Ernstfall strafbar? Das Strafrecht basiert auf einer persönlichen Verantwortung. Es stellt sich daher die Frage, wie der strafrechtliche Aspekt beim vollautomatisierten Fahren zu bewerten ist. Geht man davon aus, dass die Fahrsysteme einen Automatisierungsgrad erreichen, bei dem die Insassen nur Passagiere sind, je nach System nur situativ wie beispielsweise auf Autobahnen oder permanent, so kann der «Fahrer» oder «Insasse» nicht für das Verhalten des Fahrzeuges im Verkehr verantwortlich gemacht werden. Vorbehalten bleiben Fälle wie Fehlbedienung, Manipulation oder offenkundige Fehlerhaftigkeit des Systems. Im Nachhinein muss deshalb festgestellt werden können, ob der Mensch oder die Maschine zum Zeitpunkt eines Unfalls in der Verantwortung beziehungsweise «am Steuer» war. Für diesen beweissicheren Nachweis werden die Fahrzeuge mit geeigneten Aufzeichnungsgeräten (Black-

boxes) ausgerüstet werden müssen. Die Erfordernisse an das Sicherheitsniveau des Fahrzeuges und die Anforderungen an die entsprechenden Nachweise werden die entscheidenden Fragestellungen sein.

Autonomes Fahren = automatisch versichert?

Das Schweizerische Verkehrsgesetz (SVG) kennt die scharfe verschuldensabhängige Kausalhaftung des Halters. Der Halter haftet, wenn durch den Betrieb eines Motorfahrzeuges ein Mensch getötet, verletzt oder ein Sachschaden verursacht wird (Art. 58 Abs. 1 SVG). Unterbrochen wird die Kausalkette nur durch grobes Drittverschulden, ohne dass eigenes Verschulden vorliegt. Durch das SVG ist damit aktuell sichergestellt, dass die Geschädigten bei einem Unfall durch die Versicherung schadlos gehalten werden. Die Deckung basiert auf einer gesetzlichen Haftung. Die Betriebsgefahr des Fahrzeuges, also die generelle Gefahr, die das Betreiben eines Fahrzeuges mit sich bringt, ist und bleibt ausschlaggebend für die Haftung. Diese Haftungsregeln machen auch bei der Abgabe der Fahrerverantwortung an ein Fahrzeugsystem noch Sinn. Diese Haftung ist aber streng von der strafrechtlichen Verantwortung zu

trennen. Auswirkungen wird die zunehmende Automatisierung aber auf die Regressmöglichkeiten haben. Dies wegen allfälliger Mithaftbarkeit des Fahrzeugherstellers und auch weiterer Beteiligter, wie Navigationsdienstleister oder Infrastrukturbetreiber. Eine grundlegende Änderung des geltenden Haftungs- und Motorfahrzeugversicherungssystems ist aber deshalb voraussichtlich nicht notwendig. Versicherungen diskutieren jedoch auch neue Lösungsansätze.

Wer ist wann Schuld und warum?

Beim autonomen Fahren entscheidet im Zweifelsfall in kritischen Situationen das Auto. Es werden somit ethische Fragen aufgeworfen: Soll in erster Linie das Auto die Insassen schützen? Bekommen zahlenmässig in grösserer Anzahl vorhandene Passanten den Vorrang? Junge vor alten Personen? Und so weiter. Die Auflistung und die Priorisierung kann endlos weitergeführt und mit Sicherheit keiner Ansicht gerecht werden. Eine spannende Diskussion, die es zu beobachten gilt. Solange der Fahrer aber jederzeit die Beherrschbarkeit gewährleisten muss, stellen sich diese Fragen noch nicht.

Roboterautos

Fördern Roboterautos das Verkehrsaufkommen? Aus heutiger Sicht kann festgestellt werden, dass der Strassenverkehr durch den vermehrten Einsatz automatisierter Fahrzeuge zusätzlich an Bedeutung gewinnen wird. Ebenfalls kann davon ausgegangen werden, dass der Verkehrsfluss auf Autobahnen und Überlandstrassen mit selbstfahrenden Fahrzeugen verbessert wird. Die bestehende Infrastruktur kann effektiver und effizienter genutzt werden als heute. Am grössten ist dieses Potenzial, wenn die Fahrzeuge untereinander und mit der Infrastruktur umfassend vernetzt sind. Das Ausmass dieser kapazitätssteigernden Wirkung hängt stark von der Marktdurchdringung der selbstfahrenden Fahrzeuge ab: je stärker diese ist, desto grösser die Wirkung. Sie kann – zumindest in einer Übergangsphase – je nach Stras-

sentyp oder Lage der Strasse jedoch unterschiedlich ausfallen.

Wann gehts richtig autonom los?

Die Automatisierung der Fahrzeuge wird weiter voranschreiten. Bereits heute befinden sich verschiedene vollautomatisierte Fahrzeuge in der Testphase. Derzeit sind folgende weitere technologische Fahrzeugentwicklungen absehbar:

Valet-Parking

Mit dem automatisierten und fahrerlosen Parkieren (Valet-Parking) kann die Fahrerin oder der Fahrer nach Erreichen des Fahrtziels das Fahrzeug verlassen und es an einem vorgegebenen Parkplatz eigenständig einparkieren lassen.

Platooning

Fahrzeuge mit einem einheitlichen Kommunikationsstandard können durch Vernetzung untereinander zu einem virtuellen Gespann gekoppelt werden («Platooning»). «Gesteuert» werden sie vom Fahrzeug an der Spitze.

Automatisiertes Fahren

In einem hochautomatisierten System übernimmt das Auto die komplette Fahrfunktion auf Autobahnen und auf Überlandstrassen. Die Fahrerin oder der Fahrer muss nur noch dann eine Kontrollfunktion wahrnehmen, wenn das System sie/ihn mit einer ausreichenden Zeitsreserve dazu auffordert. Ist sie/er dazu nicht in der Lage, nimmt das Fahrzeug selbständig einen sicheren Zustand ein.

Fahrerlose Fahrzeuge

Am Ende der Entwicklungskette stehen die Fahrzeuge (Auto, Bus, Lastwagen), die jederzeit alle Fahrfunktionen übernehmen: Sie fahren, parkieren und kümmern sich von selbst um die notwendige Energiezufuhr. Eine Fahrerin oder ein Fahrer ist nicht mehr notwendig, alle Insassen sind Reisende.

Beitrag: Werner Kirschbaum

Quelle: Schweizerischer Versicherungsverband SWV, Zürich



Leider angestiegen

Todesopfer im ersten Halbjahr

In der ersten Jahreshälfte 2017 verloren 109 Personen auf Schweizer Strassen ihr Leben. Auffallend dabei ist, dass viele junge Menschen als Mitfahrer von Junglenkenden, welche schwere Unfälle verursacht haben, ihr Leben verloren haben.

Nach einem Tiefststand bei den Getöteten im 1. Halbjahr 2016 ist die Zahl der im Schweizer Strassenverkehr getöteten Personen in der ersten Jahreshälfte 2017 auf 109 Tote angestiegen, dies liegt weiterhin unter dem Trend vor 2016. Im entsprechenden Zeitraum 2016 waren es 89 Tote, im gesamten letzten Jahr 216 Getötete.

Den grössten Anstieg bei den Getöteten verzeichnen die Personenwageninsassen (+ 13 Personen). In der ersten Jahreshälfte 2017 sind insgesamt 42 Personen in einem Personenwagen tödlich verunglückt. Dabei gab es die grösste Veränderung bei jungen Mitfahrenden in Personenwagen in der Altersklasse 15 bis 24 Jahre (+ 8 Personen). Sie verunglückten ausserorts und grösstenteils bei Schleuderunfällen als Mitfahrende junger Lenkender, die mehrheitlich ihre Geschwindigkeit nicht an die nassen, vereisten oder verschneiten Strassenverhältnisse anpassen.

Eine gemischte Entwicklung gibt es bei tödlich verunfallten Zweiradfahrenden. Im Vergleich zur Vorjahresperiode ist die Zahl der getöteten

Motorrad- und Fahrradfahrenden um eine beziehungsweise drei Personen angestiegen, bei E-Bike-Fahrenden um zwei Personen gesunken. Die Zahl der schwer verletzten Zweiradfahrenden ist hingegen in allen Kategorien angestiegen: bei Motorradfahrenden um 67 Personen, bei E-Bike-Fahrenden um 18 Personen und bei Fahrradfahrenden um 14 Personen.

25 Fussgänger und Fussgängerinnen haben in der ersten Jahreshälfte 2017 im Strassenverkehr ihr Leben verloren – zwei Personen mehr als in der ersten Jahreshälfte 2016. Knapp die Hälfte (12 Personen) verunfallte auf einem Fussgängerstreifen. Sie verunglückten innerorts vorwiegend durch Missachtung der Anhaltepflicht vor einem Fussgängerstreifen der beteiligten Lenker von Personenwagen, Lieferwagen oder Lastwagen. Drei Viertel der auf einem Fussgängerstreifen tödlich verunfallten Fussgänger und Fussgängerinnen waren 65 Jahre oder älter.

Die Halbjahresstatistik der Strassenverkehrsunfälle basiert auf dem Strassenverkehrsunfall-Register des ASTRA. Das Register erfasst Unfälle auf öffentlichen Strassen oder Plätzen, in die mindestens ein motorisiertes oder nicht motorisiertes Fahrzeug oder ein fahrzeugähnliches Gerät verwickelt ist.

Quelle: www.astra.ch



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Strassenverkehrsunfall-Statistik 1. Halbjahr (Januar - Juni)

2013 - 2017

Getötete	2013	2014	2015	2016	2017	Δ 2017 - 2016	
alle Getöteten	124	116	117	89	109	+ 20	+ 22%
nach Verkehrsteilnahme							
Personenwagen	56	45	31	29	42	+ 13	+ 45%
Personentransportfahrzeuge	0	1	2	0	1	+ 1	N/C
Sachtransportfahrzeuge	4	2	2	1	2	+ 1	+ 100%
Motorräder	23	29	34	14	15	+ 1	+ 7%
Motorfahrräder	2	1	2	4	2	- 2	- 50%
E-Bikes	1	3	4	4	2	- 2	- 50%
Fahrräder	8	15	14	10	13	+ 3	+ 30%
Fussgänger	25	15	26	23	25	+ 2	+ 9%
<i>auf Fussgängerstreifen</i>	6	3	9	6	12	+ 6	+ 100%
<i>nicht auf Fussgängerstreifen</i>	19	12	17	17	13	- 4	- 24%
Andere	5	5	2	4	7	+ 3	+ 75%
nach mutmasslicher Hauptursache							
Alkoholeinfluss	20	14	13	9	8	- 1	- 11%
Geschwindigkeitseinfluss	23	11	13	11	19	+ 8	+ 73%
Unaufmerksamkeit/Ablenkung	7	7	8	9	13	+ 4	+ 44%
nach Strassenart							
auf Autobahnen/-strassen	14	14	12	7	12	+ 5	+ 71%

N/A: nicht verfügbar, N/C: nicht berechenbar

Schwerverletzte	2013	2014	2015	2016	2017	Δ 2017 - 2016	
alle Schwerverletzten	1'729	2'005	1'746	1'754	1'768	+ 14	+ 1%
nach Verkehrsteilnahme							
Personenwagen	508	484	405	445	388	- 57	- 13%
Personentransportfahrzeuge	12	14	16	15	6	- 9	- 60%
Sachtransportfahrzeuge	19	29	32	25	28	+ 3	+ 12%
Motorräder	479	573	507	430	497	+ 67	+ 16%
Motorfahrräder	42	49	33	32	31	- 1	- 3%
E-Bikes	51	68	76	80	98	+ 18	+ 23%
Fahrräder	272	427	379	386	400	+ 14	+ 4%
Fussgänger	325	336	270	311	292	- 19	- 6%
<i>auf Fussgängerstreifen</i>	133	136	105	131	114	- 17	- 13%
<i>nicht auf Fussgängerstreifen</i>	192	200	165	180	178	- 2	- 1%
Andere	21	25	28	30	28	- 2	- 7%
nach mutmasslicher Hauptursache							
Alkoholeinfluss	171	183	130	171	124	- 47	- 27%
Geschwindigkeitseinfluss	260	251	227	196	237	+ 41	+ 21%
Unaufmerksamkeit/Ablenkung	156	238	202	217	249	+ 32	+ 15%
nach Strassenart							
auf Autobahnen/-strassen	109	122	123	96	101	+ 5	+ 5%

N/A: nicht verfügbar, N/C: nicht berechenbar

Unfälle	2013	2014	2015	2016	2017	Δ 2017 - 2016	
alle Unfälle mit Personenschaden	7'821	8'679	8'339	8'129	8'431	+ 302	+ 4%
nach Unfallfolgen							
mit Getöteten	117	112	108	88	103	+ 15	+ 17%
mit Schwerverletzten	1'608	1'901	1'656	1'637	1'665	+ 28	+ 2%
<i>mit lebensbedrohlich Verletzten</i>	N/A	N/A	77	87	74	- 13	- 15%
<i>mit erheblich Verletzten</i>	N/A	N/A	1'579	1'550	1'591	+ 41	+ 3%
mit Leichtverletzten	6'096	6'666	6'575	6'404	6'663	+ 259	+ 4%

N/A: nicht verfügbar, N/C: nicht berechenbar



Vom simplen Stück Textil zum Must-have-Produkt

Claim oder Slogan oder was?

Claims und Slogans werden gerne verwechselt. Im Gegensatz zum Slogan, der eher kampagnenbezogen zum Einsatz kommt, beschreibt ein Claim den Markenkern eines Unternehmens. Er verdeutlicht die Positionierung eines Unternehmens und gibt ein Versprechen ab.

Überwinden wird nun wiederum mit Nike verknüpft und abgespeichert, was die Marke stärkt und den Markenwert steigert.

Woher kommt der Begriff?

Da hilft vielleicht das Bild des Goldgräbers, der ein Stück Land – seinen Claim – markiert und für sich beansprucht. Denn der Begriff «Claim» wird nicht nur in der Markenwelt verwendet, sondern überall, wo Ansprüche geltend gemacht werden.

Der Held im Alltag

Sie sehen: Wenn ein Produkt die richtigen Assoziationen weckt, dann wird aus einem gewöhnlichen Stück Textil plötzlich ein Must-have-Sportartikel, der seinem Träger heldenhafte Abenteuer ermöglicht. Nike hat mit seiner Marke einen Teil Ihrer Assoziationen für Abenteuer und sportlichen Erfolg gekapert. Dass Sie beim nächsten Einkauf unbewusst etwas mehr Geld für Nike-Produkte ausgeben, liegt auf der Hand.

Nur ein Stück Textil

Claims sind vielseitig und die konkrete Anwendung kann durchaus variieren. In vielen Fällen beschreibt der Claim vor allem ein Lebensgefühl, das die Marke vermitteln soll. Interessant wird es dann, wenn ein Claim nicht nur zur Marke passt, sondern auch auf markenunabhängige Situationen übertragen werden kann – und die Marke dennoch profitiert.

Das Bild im Kopf

Die Welt der Marken und die mit Marken assoziierten «Bilder im Kopf» sind nicht nur faszinierend, sondern auch unglaublich business-relevant. Gut beraten ist, wer ein Stück vom Markt für sich «claimt» ...



Erwin Bucheli ist Experte für Online-Marketing bei der Brunner Medien AG in Kriens. e.bucheli@bag.ch, Tel. 041 318 34 61

Das perfekte Beispiel für diese hohe Kunst des Claims liefert Nike. Der Claim der Marke ist derart bekannt, dass er den Weg in die Alltagssprache gefunden hat. Sie trauen sich nicht über die Seilbrücke? «Just do it», sagt der Kollege und meint damit: Tu es einfach, du kannst es schaffen, meistere die Situation. Das Sich-

Kleines Ratespiel

Die Markenwelt ist bekanntlich voller Claims. Welchen Produkten, Marken oder Firmen ordnen Sie die folgenden Claims zu?

- Es gibt immer was zu tun.
- Nicht nur sauber, sondern rein.
- Für mich und dich.
- ... verleiht Flügel.

*Frohe Festtage
Bonnes fêtes*



 Fahrlehrer.ch

 ecoles-de-conduite.ch

Fahrschulpedalen

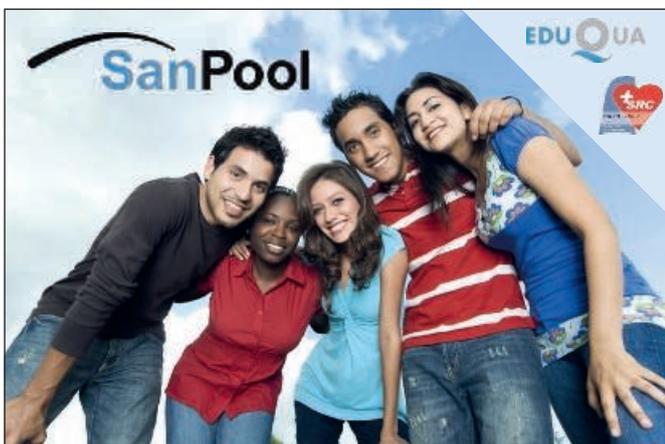
- Mit Wellenübertragung oder mit Seilzügen
- Einzelanfertigungen
- PW, Lastwagen und Gesellschaftswagen
- Professionell verbaut
- Erfahrung seit 1951



Trütsch-Fahrzeug-Umbauten AG
Steinackerstrasse 55, 8302 Kloten

Tel: 044 320 01 53
Fax: 044 320 01 58

www.truetsch-ag.ch
info@truetsch-ag.ch



Ausbilder/in für Nothilfkurse

... weitaus mehr als nur ein Kurs!

Tragen Sie gemeinsam mit **SanPool** die Verantwortung einer kompetenten Vermittlung wichtiger Informationen, welche allenfalls über Leben und Tod entscheiden.

Seit bald 15 Jahren bilden wir Nothelferinnen und Nothelfer in allen Landesteilen aus. **Schon bald mit Ihnen?**

Unsere Ausbilderkurse finden in unseren modernen Schulungszentren in Basel oder Lausanne statt.

Kursdaten und Informationen auf www.sanpool.ch oder rufen Sie uns für eine kompetente Beratung an.

SanPool - Schule für Gesundheit info@sanpool.ch 061 602 06 06



magazin

Verlag und Redaktion bedanken sich für Ihre Treue und das Vertrauen in die Leistungen des Verlages. Wir wünschen Ihnen und Ihrer Familie besinnliche Festtage und einen guten Start ins Neue Jahr.

FL-Magazin, Brunner Medien AG,
Arsenalstrass 24, 6010 Kriens,
www.fl-portal.ch,
041 318 34 34



Fahrschule.ch: Eine Plattform, die verbindet

Mit fahrschule.ch erweitert CTM Alder das Angebotsspektrum: Die Nummer 1 unter den Anbietern von Theorielearnmaterial setzt zukünftig nicht nur auf die Rundum-Begleitung von Fahrschülern. Bei fahrschule.ch stehen auch die Fahrlehrer im Mittelpunkt. Mit eigens kreierten Produkten kann der Fahrlehrer mit dem Fahrschüler auch abseits der Fahrstunden kommunizieren.



Herr Lerch, Sie sind seit September Geschäftsführer bei CTM Alder und für die Lancierung von fahrschule.ch verantwortlich. Was hat Sie für diese neue Rolle begeistert?

Ich war fast 10 Jahre in der Automobilbranche tätig. Für die Mission bei fahrschule.ch hat mich das enorme Potenzial einer digitalen Plattform begeistert. Wir können mit fahrschule.ch einen zentralen Mehrwert bieten.

Warum denken Sie, dass Sie diese Herausforderung meistern können?

CTM Alder hat sich in den letzten 17 Jahren mit fahrschultheorie.ch im Schweizer Markt etabliert. Mit der später eingeführten Marke theorie24.ch haben wir auch gezeigt, dass wir mit den technologischen Neuerungen Schritt halten können. Mittlerweile be-

reiten sich jährlich über 40000 Fahrschüler mit unseren Produkten auf die Theorieprüfung vor.

Was unterscheidet Ihr Produkt von den bereits existierenden?

Die Dienstleistungsplattformen, die es bis dato auf dem Markt gibt, bieten alle lediglich Teillösungen an. So kann der Fahrschüler zum Beispiel nur nach bestimmten Kursen suchen oder über die Plattform nur die Fahrlehrer kontaktieren. Für Fahrlehrer gibt es Stand-alone-Lösungen, welche helfen, die Administration zu digitalisieren. Es war bisher also ein Entweder-oder. Wir bieten mit fahrschule.ch nun endlich das Und an. Bei uns gibt es für Fahrschüler und Fahrlehrer alles, was auf dem Weg zum Führerausweis benötigt wird.

Wir arbeiten mit Hochdruck an einer vollautomatisierten Buchungsmaschine. Unser Ziel ist es, dass der Fahrschüler mit nur ein paar Klicks alle Kurse, Fahrstunden usw. online buchen und bezahlen kann.

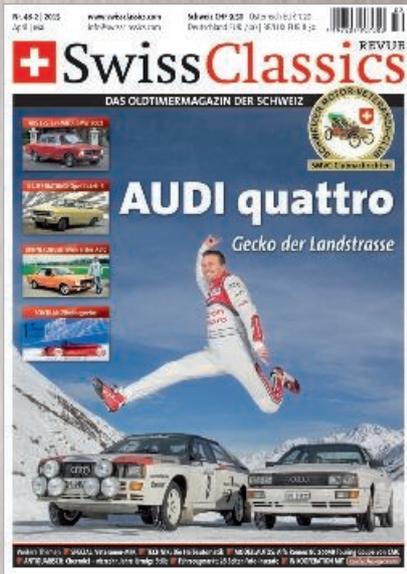
Wann wird fahrschule.ch online sein?

Im Frühling 2018 gehen wir mit dem vollumfänglichen Release online, bei

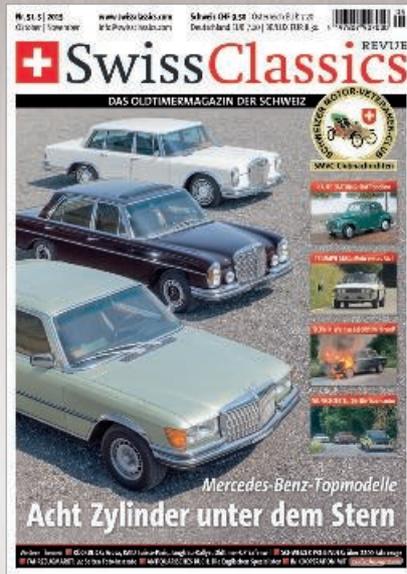
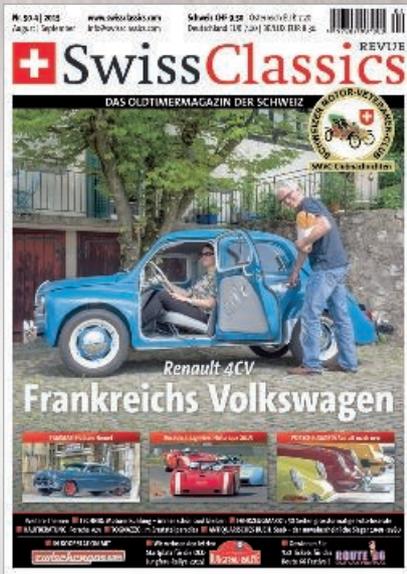
dem wir vor allem auf die Umsetzung der Buchungsmaschine Wert legen. Ein solches Vorhaben kann man natürlich nicht im Alleingang entwickeln. Daher arbeiten wir bereits intensiv mit relevanten Partnern zusammen, zu denen zahlreiche Fahrlehrer bzw. Fahrschulen gehören.

Wollen Sie damit die Fahrlehrer zum Mitmachen auffordern?

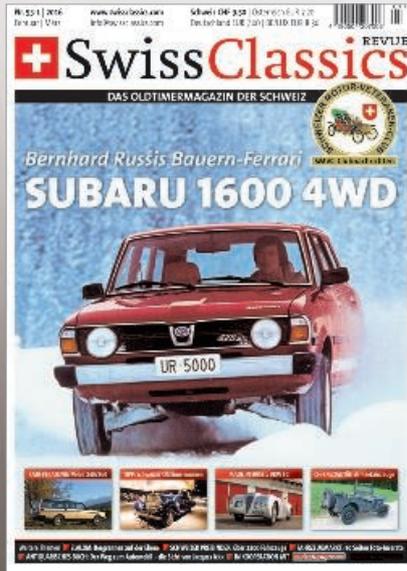
Ja, das wollen wir. Wir freuen uns über jede konstruktive Kritik und jeden Input. Wir wollen den Fahrlehrern helfen, die Digitalisierung als Chance zu nutzen. Denn: Nur zusammen kann man erfolgreich sein.



KLASSIKER AUF EINEN BLICK!



- Fahrzeug-Reportagen
- Persönlichkeiten
- Veranstaltungsrückblicke
- Wichtige Termine und Vorschauen
- Grosser Fahrzeugmarkt
- Aktuelle Marktpreise für Klassiker
- Technische Ratgeber
- Spezialisten/Anbieter



SwissClassics ist das älteste und auflagenstärkste Oldtimermagazin der Schweiz. Seit 12 Jahren informieren wir ausführlich über die Klassiker-Szene und bieten Interessierten, Oldtimerbesitzern, Händlern, Gewebertreibenden und Veranstaltern ein breites Forum.



AM KIOSK: CHF 9.80
IM JAHRESABO (6 Ausgaben): CHF 48.00
 Einzeln per Post

BESTELLEN AUF: www.swissclassics.com oder unter +41 44 508 56 79



Alfa Romeo 6C 2500 SS Graber (1947/1948)

Der Schöne aus Wichtrach

Hermann Graber baute in den Vierzigerjahren vier Cabriolets auf dem Chassis des Alfa Romeo 6C 2500. Das letzte sorgte an Schönheitskonkurrenzen für Furore und befindet sich bis heute in Schweizer Hand.

Der Alfa Romeo 6C 2500 gehörte zu den teuersten Nachkriegsautomobilen und verband Fahrkomfort mit Sportlichkeit. Mit einer Spezialkarosserie versehen, entsprach der Wert eines solchen Automobils schnell einmal dem eines Einfamilienhauses am Zürichsee. Entsprechend hoch waren die Ansprüche.

20 Jahre Alfa 6C 2300/2500

Als günstige Alternative zum erfolgreichen Achtzylinder-Modell von Alfa Romeo entwickelte Vittorio Jano bereits in den Dreissigerjahren ein neues Sechszylindermodell mit 2309 cm³ und vorerst 68 resp. 76 PS. Die erste Version des 6C 2300, präsentiert im Jahr 1934, basierte vom Chassis her noch auf dem Vorgänger, doch schon im Jahr darauf erschien der 6C 2300 B mit einem neu entwickelten Rah-

menfahrgestell mit Kreuztraverse, vorderen Einzelradaufhängungen und hinterer Pendelachse.

1938 wurde der Hubraum auf 2443 cm³ aufgestockt, doch die Produktion begann wegen des sich anbahnenden Krieges zu stocken. Trotzdem verliessen einige Fahrzeuge die Fabrik, inzwischen war die Leistung mit drei Weber-Vergasern bei der Ausführung «Super Sport» auf bis 110 PS angestiegen.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges setzte Alfa Romeo die Produktion fast unverändert fort, entwickelte die Modelle kontinuierlich weiter, bis ab 1953 die modernere und preisgünstigere Baureihe 1900 den Jano-6C ablöste. Immerhin 2735 Fahrzeuge mit 2,5 Liter Hubraum (1939-1953) waren bis dahin gebaut worden.

Spezial- und Werkskarosserien

Das Chassis des 6C 2500 wurde in drei Längen, die von 2,7 bis 3,25 Metern reichten, vertrieben

und bot den damaligen Karossiers eine attraktive Basis für ihre Aufbauten. Touring, Pininfarina, Zagato, aber auch Boneschi, Graber setzten ihre handgearbeiteten Karosserien auf die Alfa-Fahrgestelle.

Das Werk baute aber auch komplette Autos, notabene das Modell «Freccia d'Oro» mit voluminösem, rundlichem Fastback. Weitgehend von Hand gebaut, fand die Werkslimousine 680 Käufer. Einen «doppelten Porsche» nannte ein Autojournalist einst den rund 1,6 Tonnen schweren Alfa in Anlehnung an die Pendelachse und das im Vergleich zum Porsche zweimal so grosse Platzangebot, bei verdoppelten Motordaten (Leistung, Hubraum) und Gewichtsangaben.

1950 legte Alfa Romeo mit dem «Gran Turismo» genannten Modell nach. Im Unterschied zum «Freccia d'Oro» war dieser Wagen eine klassische Dreivolumen-Limousine, der starke SS-Motor mit 105 PS war zugunsten besserer Platzverhältnisse weiter vorne im Chassis eingepflanzt worden.

Hermann Grabers Alfa-Karosserien

Den 1904 geborenen gelernten Wagner Hermann Graber hatten seine Wanderjahre nach der Lehre in die Seine-Stadt Paris geführt, wo er intensiv mit dem Automobil in Kontakt kam. Kein Wunder, wandte er sich der Motorfahrzeugkarosserie zu, als er Mitte der Zwanzigerjahre das Geschäft von seinem verstorbenen Vater übernehmen musste. Er entwickelte die Karosseriebaukunst stetig weiter und stellte nach dem Weltkrieg schon beim ersten Genfer Salon 1947 eigene Kreationen vor, u.a. einen Delahaye 135 MS.

Als Musterbeispiel für einfache, diskrete und trotzdem – oder gerade deswegen? – äusserst



vornehm wirkende Eleganz ist das schwarze Cabriolet mit dunklem Verdeck der Firma Graber in Wichtrach eine wirkliche Höchstleistung. Die äusserst geschickt gelöste, zwanglose Verschmelzung von Kotflügeln und Motorhaube zu einem wirklich harmonischen, immer noch leicht wirkenden Ganzen ist mit das Beste, was in dieser Hinsicht auf der Ausstellung zu sehen war. Ebenso geschickt ist die Ausnützung der vollen Wagenbreite für den Karosserieraum durch praktisch vollständige Einbeziehung der hinteren Kotflügel verwirklicht, ohne dass dabei dieses «Bauelement» ganz aufgegeben wurde, «was – wie andere Beispiele zeigen – leicht zu übermässig schwer wirkenden Formen führen



kann», schrieb die Automobil Revue bei der Betrachtung der ausgestellten Wagen.

**Das letzte Graber-
Alfa-Romeo-2500-Cabriolet**

Diesen Graber-Delahaye vom Genfer Salon sah vielleicht auch der Uhrenindustrielle Ernest Morf, ein Auto-Connaisseur. Morf hatte bereits im Jahr 1940 einen Alfa Romeo 6C 2500 mit Graber-Karosserie in Auftrag gegeben. Da ihm die Marke Alfa Romeo offenbar nahestand, gab er wohl im Jahr 1947 oder 1948 den Auftrag für ein weiteres Cabriolet auf einem Chassis dieser Marke.

Ein passendes Fahrgestell fand sich auch, es war mit der Nummer 915.436 bereits am 31. Juli 1947 fertig geworden. Damit wurde Morf der Besitzer des letzten von vier Graber-Cabriolets auf Basis des Alfa-6C-2500-Sport-Chassis. Das erste wurde bereits 1940 ausgeliefert, die weiteren in den Jahren 1943, 1945 und eben 1948.

Elegante Schöpfung

Die Automobil Revue bezeichnete das Graber-Cabriolet mit Chassisnummer 915.436 als aristokratische Schöpfung. «Ein zurückhaltend elegant geformtes Cabriolet von Hermann Graber auf dem Alfa Romeo 2500 S. Die Zeichnung des Kühlergitters wurde absichtlich etwas schwerer und klassischer gehalten. Zarte, leicht

geschweifte Zierstäbe über der vorderen Stossstange», so las sich die Beschreibung im AR-Katalog 1949.

Zu jenem Zeitpunkt wies der Wagen noch unverkleidete Speichenräder und vermutlich den 95-PS-Sport-Motor auf, der zum Fahrgestell mit dem Drei-Meter-Radstand passte.

Schönheitskönig

Am 26. Juni 1949 hatte der rotbraune Alfa Romeo seinen vielleicht bekanntesten öffentlichen Auftritt. Hans Müller hiess der Mann, der den Alfa mit dem Kennzeichen LU 3404 vorführte und prompt mit der schönen Graber-Kreation um den Tagessieg kämpfte, notabene gegen einen Bentley mit Pinin-Farina-Karosserie. Der Graber-Alfa, der inzwischen verkleidete Speichenräder aufwies, unterlag nur knapp mit 97,69 gegen 97,75 Punkte.

Erst etwas später, am 1. September 1949, wurde der Wagen dann auf dem Strassenverkehrsamt Luzern geprüft. Schon am 17./18. September 1949 trat Müller mit dem Alfa am international renommierten Concorso d'Eleganza von Villa d'Este an und erhielt die Auszeichnung «Gran Premio Vetture Fuori Serie Estere», also den Preis für ausländische Spezialkarosserien. Bis 1962 hielt Hans Müller dem Graber-Alfa die Treue, dann gelangte der Wagen über weitere

Besitzer schliesslich im Jahr 1982 zu Alfred Bertschi. Zu jenem Zeitpunkt war das Cabriolet bereits englisch-weiss und nicht mehr rotbraun («maron») und im Motorraum arbeitete nun eine SS-Maschine mit 110 PS und nicht mehr der ursprünglich mit dem Chassis ausgelieferte Motor. Von Alfred Bertschi konnte der heutige Besitzer den Wagen im Jahr 2010 übernehmen. Seither sieht man den Wagen auch immer wieder an öffentlichen Veranstaltungen, etwa bei Schönheitskonkurrenzen, Oldtimer-Rallyes oder bei Treffen der Graber-Freunde.

Majestätisches Fahrzeug

Wenn der helle Graber-Alfa-Romeo heute vorfährt, kann man von seiner Präsenz nur beeindruckt sein. Mit dem langen Überhang hinten dürfte er deutlich über fünf Meter in der Länge messen. Die elegante Karosserie ist noch eindeutig der Vorkriegszeit verpflichtet, wie deutlich sichtbare Kotflügel vorne und hinten zeigen. Andere Graber-Kreationen aus jener Zeit, etwa auf Delahaye- oder Talbot-Chassis, gehen schon deutlich stärker in Richtung Ponton-Form als der Alfa Romeo.

Typisch für Graber ist das Stoffdach einfach bedienbar und lässt sich im geöffneten Zustand komplett versenken und unter einer Stoffabdeckung verbergen.

110 PS sind nicht allzu viel für geschätzte 1,6 Tonnen, aber im Verkehr mithalten kann das Alfa-Cabriolet problemlos. Die Lenkradschaltung freut sich über gezielte Zwischengas-Stösse beim Herunterschalten und Doppelkupeln beim Hochschalten. Die Bremsen verlangen nach einem entschlossenen Einsatz, genauso wie die Lenkung bei langsamer Fahrt.

Im Innern des Wagens gibt es viel Platz für vier bis sechs Personen, weshalb der Wagen auch immer wieder für Hochzeiten eingesetzt wird. Die Insassen werden vom wohltonenden Klang

des Reihen-Sechszylinders verwöhnt und geniessen eine optimale Rundumsicht.

Das Chassis des Alfa Romeo 2500 SS kostete 1949 40 000 Franken, dasjenige des 2500 S 35 000 Franken. Darin waren weder die Warenumsatzsteuer noch die Kosten für die Graber-Karosserie inbegriffen. Man kann davon ausgehen, dass die Rechnung damals auf zwischen 50 000 und 60 000 Franken lautete, was fast das Zehnfache dessen war, was ein VW Käfer (6250 Franken) im Jahr 1949 kostete. Jener leistete aber auch nur gerade 25 PS und wies ein unsynchronisiertes 4-Gang-Getriebe und relativ bescheidene Platzverhältnisse auf, während im grossen Gepäckraum des Alfa Romeo locker das Urlaubsgepäck von sechs Personen Platz fand.

Wir danken dem Swiss Car Register für die umfangreiche Unterstützung bei der Erarbeitung dieses Beitrags und Fahrzeug-Besitzer André Gassmann für die Bereitstellung des Fotoobjekts.

Quelle: SwissClassics 63-5/2017

Bilder: Daniel Reinhard, Automobil Revue Archiv AG, Archiv Graber / Swiss Car Register Foundation

Text: Bruno von Rotz





Alternative Antriebe

Welcher Kraftstoff darf es denn sein?

Aufgrund des vieldiskutierten Klimawandels und der Anstrengungen bei den Herstellern von Verkehrsmitteln, im Speziellen von Strassenfahrzeugen, haben wir uns intensiv mit den alternativen Antrieben auseinandergesetzt.

Umstellungen auch für Fahrlehrer

Es ist eine Frage der Zeit, bis sich auch Fahrlehrer über die Wahl des Schulfahrzeuges Gedanken machen müssen. Des Weiteren wird man sich bei der Fahrzeugbedienung und dem Fahrzeugverhalten auf Veränderungen einstellen müssen. Auch die Betankung ist diesbezüglich ein Thema. Es gibt grundsätzliche Unterschiede in Sachen Handling und Sicherheit. Definitiv ist es nicht das Gleiche, ob man Erdgas, Diesel oder elektrische Energie aufnimmt.

Viel Geld und Zeit nötig!

Die Umgestaltung der künftigen Mobilität wird sehr viel Geld und Zeit benötigen. So schnell, wie es sich einige Politiker und Gruppierungen vorstellen, wird es definitiv nicht gehen. Ist es gar Kalkül, viele Fakten zu verschweigen? Sicher ist,

dass wir einer spannenden Zeit mit zugleich vielen Herausforderungen entgegensehen. Die vielen zeitgleich diskutierten Themen (Elektromobilität, autonomes Fahren oder Digitalisierung) und deren bevorstehende Umsetzung in den realen Alltag scheinen unsere Gesellschaft zu überfordern.

Knackpunkte

Diese sind vielfältig und finden sich in der Entwicklung bei den Fahrzeugen, den Produktionsumstellungen, der Energieversorgung, der Infrastruktur und letztlich in den hohen Investitionen der Industrie und der öffentlichen Hand. Des Weiteren sind politische Wirren der Entwicklung von Lösungen abträglich. Bekanntlich ziehen zwar alle am gleichen Strick, nur jeder in eine andere Richtung. Der eine dreht gelegentlich am Gashahn, wieder andere drehen in umgekehrter Richtung an der Engagement-Schraube des Vorgängers. Hier stelle ich mir immer wieder die Frage, ob die Menschheit es noch schaffen wird, der Natur mehr zu dienen als zu schaden. Was ist zu tun? Die Welt als Einzelner zu verändern, ist ein Ding der Unmöglich-



lichkeit. Hingegen ist es möglich, als Einzelner immer wieder einen Beitrag zur Veränderung zu leisten. Ist ja schon einmal etwas. Also tun wir es.

Unterwegs mit Gas

Gasbetriebene Fahrzeuge haben in Sachen Emissionen und Entwicklungsstand einige Vorteile. Wie bei allen alternativen Antrieben gibt es jedoch auch hier Nachteile. Erdgasvorkommen sind endlich. Im Moment gibt es viele Hersteller, die neben anderen Alternativlösungen auch erdgasbetriebene Fahrzeuge anbieten. So wird Volvo Trucks demnächst ein neues Erdgasfahrzeug vorstellen. IVECO, einer der erfahrensten Hersteller von Erdgasfahrzeugen, hat es eben getan.

Komplettierte Erdgas-Baureihe

Der neue IVECO Stralis NP 460, der nachhaltigste LKW, ergänzt die Baureihe von erdgasbetriebenen Schwerfahrzeugen mit automatisiertem Getriebe der neuesten Generation. Der Neue steht für Nachhaltigkeit, Leistung, Produktivität und eine hohe Reichweite für die anspruchsvollsten Fernstreckeneinsätze. Mit 460 PS trifft der Stralis NP auf die Standard-Leistungsklasse im Fernverkehr. Das bedeutet, dass der Neue mit der genannten PS-Stärke alle möglichen Einsätze, ob mit leichter oder auch schwerer Ladung, im Langstreckenverkehr pro-

blemlos bewältigen kann. Selbst der Transport von gefährlichen Gütern ist möglich. Das Modell X-WAY NP ist speziell auf Baueinsätze ausgerichtet.

Nachhaltig unterwegs

Dieser monovalente Erdgas-LKW mit doppelten LNG-Tanks, 460 PS und einer Reichweite von bis zu 1600 km bietet die besten Kraftstoffeffizienz-Technologien und Dienstleistungen von IVECO. Er verbraucht bis zu 15% weniger Kraftstoff und bis zu 9% weniger Gesamtbetriebskosten als ein Diesel-LKW. Mit Bio-Methan werden auch die CO₂-Emissionen um bis zu 95% gesenkt. Der Stralis NP reduziert ausserdem die Lärmbelastung durch einen extrem leisen Betrieb bei weniger als 71 dB. Dieser LKW verschafft Transportbetreibern den Wettbewerbsvorteil einer wirklich nachhaltigen Logistik.

IVECO hat in Ulm den neuen Stralis NP 460 vorgestellt. Er wurde speziell für die gesamte Palette an nationalen und internationalen Transporten (Volumentransporte, Wechselaufbau-Anwendungen, ADR-Fahrzeuge, Baulogistik) konzipiert. Dieser bisher nachhaltigste LKW hat noch mehr Power und Effizienz, um den Transportunternehmen einen echten Wettbe-



werbsvorteil zu verschaffen und der wachsenden Nachfrage nach «grüner Logistik» gerecht zu werden.

Die neue Baureihe verfügt über den neuen monovalenten IVECO Cursor 13 NP Motor. Dieser wurde entwickelt, um jene Leistung zu liefern, die für die anspruchsvollsten Aufgaben benötigt wird. Ebenfalls neu ist das automatisierte 12-Gang-Hi-Tronix-Getriebe, das den exzellenten Fahrkomfort der Diesel-Modelle und neue Funktionalitäten wie das GPS-basierte

Hi-Cruise-Predictive-Driving-System in den Stralis NP bringt. Der modulare Ansatz führt zu einem umfassenden Angebot an werkseitig verfügbaren Optionen und ultimativer Flexibilität bei Kundenlösungen. Das Fahrzeug kann mit CNG alleine, CNG und LNG oder ausschliesslich LNG betrieben werden. Die doppelte LNG-Tank-Version sorgt für eine Rekordreichweite von bis zu 1600 km. Der neue Stralis NP 460 bietet die fortschrittlichsten Kraftstoffeffizienz-Technologien von IVECO und den ultimativen Komfort der Hi-Way-Kabine für Langstreckenfahrten.

Für eine saubere Umwelt

Der Stralis NP 460 kombiniert die ökologischen Vorteile von Erdgas, dem umweltfreundlichsten Kraftstoff für Verbrennungsmotoren, mit der ausgereiftesten Lösung für den nachhaltigen Verkehr, die heute verfügbar ist. Seine bewährte Technologie liefert eine Partikelreduzierung um 99% und von NO_x um 60% im Vergleich zu den Euro-VI-Grenzwerten und trägt zur Verbesserung der Luftqualität auf den Strassen und in urbanen Räumen bei. NO_x-Grenzwertüberschreitungen sind der Grund für die Diskussionen über städtische Einfahrrestriktionen für Dieselfahrzeuge.

CNG (Compressed Natural Gas)

Ein Erdgasfahrzeug ist ein Natural Gas vehicle (NGV), auch ein CNG vehicle (Compressed Natural Gas vehicle) genannt. Es ist ein Fahrzeug, das mit Erdgas als Kraftstoff betrieben wird und mit einem Verbrennungsmotor als Antriebsaggregat ausgestattet ist. Der Motor entspricht einem herkömmlichen Ottomotor. Anstatt eines Benzin-Luft-Gemisches wird ein aufbereitetes Erdgas-Luft-Gemisch in den Zylindern verbrannt. Somit verfügen die Fahrzeuge über eine alternative Antriebstechnik.

Da Erdgas bei atmosphärischem Normaldruck, im Vergleich zu beispielsweise Dieseldieselkraftstoff, eine sehr geringe Energiedichte besitzt – mit 0,036 MJ/Liter einen niedrigeren volumetrischen Heizwert als Diesel mit 34,7 MJ/Liter –,

wird das Erdgas auf etwa 200 bar verdichtet (CNG = Compressed Natural Gas), um eine ausreichende Energiemenge in einem vertretbaren Volumen im Fahrzeug mitführen zu können. Das Erdgas aus dem bereits bestehenden Netz, heute auch ein wichtiger Energieträger im Haushaltsbereich, wird in den Tankstellen komprimiert und steht somit auch dem Autoverkehr zur Verfügung.

LNG (Liquefied Natural Gas)

Als Flüssigerdgas (LNG, Abkürzung für englisch Liquefied Natural Gas, oder GNL, für französisch gaz naturel liquéfié) wird durch Abkühlung auf –161 bis –164 °C (112 bis 109 K) verflüssigtes Erdgas bezeichnet. LNG weist nur etwa ein Sechshundertstel des Volumens von gasförmigem Erdgas auf.

Besonders zu Transport- und Lagerungszwecken hat LNG/GNL grosse Vorteile. Technisch verliert das Erdgas dadurch seine Eigenschaft der Leitungsgebundenheit und kann somit als spezielles Flüssiggut in besonderen Transportbehältern auf der Strasse, der Schiene und auf dem Wasser transportiert werden. Bislang spielte diese Art der Beförderung nur eine untergeordnete Rolle, da insbesondere für die aufwändige Verflüssigung etwa 10 bis 25 Prozent des Energieinhaltes des Gases benötigt werden. Liegen die zu überbrückenden Entfernungen zwischen Erdgasquelle und Verbraucher unter etwa 2500 Kilometern, ist der Transport per Erdgas-Pipeline als verdichtetes Erdgas (CNG, Compressed Natural Gas) wirtschaftlicher.



Biomethan

Die Verwendung von Biomethan hat den zusätzlichen Vorteil, die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen zu verringern, da es aus landwirtschaftlichen und gewerblichen Abfällen, Abwässern oder Abfällen aus der Lebensmittelindustrie gewonnen werden kann. Es kann lokal hergestellt werden, wodurch der Energieverbrauch und die damit verbundenen CO₂-Emissionen drastisch reduziert werden. Darüber hinaus entstehen im Produktionsprozess wertvolle Nebenprodukte wie Bio-CO₂ für Kühlgeräte und Bio-Dünger für die Landwirtschaft.

Eine Lösung ohne Kompromisse

Der neue IVECO Cursor 13 Euro NP Motor wurde speziell von FPT Industrial für den internationalen Fernverkehr entwickelt. Als stärkster reiner Erdgasmotor auf dem Markt liefert er die Leistung, die der Fernverkehr fordert. Der verbesserte Verbrennungsprozess des 12,9-Liter-Hubraummotors sorgt für beste Kraftstoffeffizienz bei Ferneinsätzen. Die Erdgasinjektoren, das Kraftstoffrail, die Kolben und der wasser-

gekühlte Turbo sind so konstruiert, dass sie die höchste Leistung und das höchste Drehmoment liefern. Dauerhaftigkeit und Wartungsintervalle wurden verlängert, um die richtige Leistung ohne Kompromisse bei maximaler Verfügbarkeit zu gewährleisten.

Dieses Ergebnis wurde durch Anwendung der stöchiometrischen Verbrennung mit Fremdzündung erreicht und stellt eine reine «Mono-Kraftstoff»-Lösung dar, mit der der IVECO Cursor 13 NP mit 100% Erdgas betrieben werden kann. Die Abgasnachbehandlung basiert auf einem im PKW-Bereich millionenfach bewährten kompakten und leichten 3-Wege-Katalysator, der keine Regenerierung oder Zusatzstoffe erfordert und deutliche Vorteile in Bezug auf Bauraum und Nutzlast bietet. Der IVECO Cursor 13 NP hat den zusätzlichen Vorteil von geringer Geräuschentwicklung und Vibration, da die stöchiometrische Verbrennung bei einem Kompressionsverhältnis von 12:1 deutlich unter dem 17:1-Verhältnis des Diesel-Zyklus verläuft und dessen lärmverursachende Druckspitzen nicht hat.

Beitrag, Bilder: Rolf Grob, Mobilität®, CH-Winterthur
Quelle, weitere Bilder: IVECO



Le nombre de victimes a augmenté

Tués sur les routes au 1er semestre

Au cours du 1er semestre 2017, 109 personnes ont perdu la vie sur les routes suisses. Il est frappant de constater que de nombreux jeunes sont décédés alors qu'ils étaient les passagers de jeunes conducteurs ayant causé des accidents graves. Ces chiffres provisoires proviennent du registre des accidents de l'Office fédéral des routes (OFROU).

Après avoir atteint un point bas au 1er semestre 2016, le nombre de tués sur les routes suisses a augmenté au 1er semestre 2017 pour s'établir à 109 victimes, un chiffre toujours inférieur à la tendance observée avant 2016. À la même période en 2016, 89 tués étaient à déplorer, tandis que le bilan sur l'ensemble de l'année dernière faisait état de 216 morts.

La plus forte augmentation du nombre de tués concerne les passagers de voitures de tourisme (+ 13 personnes). Au 1er semestre 2017, 42 personnes au total ont perdu la vie dans une voiture de tourisme. L'évolution la plus marquée a été recensée chez les jeunes passagers de voitures de tourisme âgés de 15 à 24 ans (+ 8 personnes). Ces derniers ont trouvé la mort en dehors des agglomérations dans des accidents majoritairement liés à des dérapages, alors qu'ils étaient les passagers de jeunes conducteurs dont la plupart n'avaient pas adapté leur vitesse à l'état de la route (pluie, verglas ou neige).

S'agissant des conducteurs de deux-roues victimes d'accidents mortels, l'évolution est miti-

gée. Par rapport à l'année précédente, sur la même période, respectivement un et trois décès de plus ont été déplorés dans les rangs des motards et des cyclistes, tandis que deux vies ont été épargnées chez les conducteurs de vélos électriques. En revanche, le nombre de conducteurs de deux-roues grièvement blessés a augmenté dans toutes les catégories d'usagers: + 67 personnes parmi les motards, + 18 personnes chez les conducteurs de vélos électriques et + 14 personnes chez les cyclistes.

Au cours du 1er semestre 2017, 25 piétons ont péri sur la route, soit deux personnes de plus que lors du 1er semestre 2016. Près de la moitié d'entre eux (12 personnes) ont eu un accident sur un passage pour piétons en agglomération, la raison principale étant que le conducteur de la voiture de tourisme, de la voiture de livraison ou du poids lourd n'a pas respecté l'obligation de marquer l'arrêt devant un passage pour piétons. Les trois quarts des piétons tués sur un passage pour piétons étaient âgés de 65 ans ou plus.

La statistique semestrielle des accidents de la route se fonde sur le registre des accidents de la route de l'OFROU, lequel recense les accidents survenus sur la voie publique et impliquant au moins un véhicule (motorisé ou non) ou un engin assimilable à un véhicule.

Source: www.astra.ch



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Statistique des accidents de la route 2013 - 2017

1er semestre (janvier - juin)

Tués	2013	2014	2015	2016	2017	Δ 2017 - 2016	
tous les tués	124	116	117	89	109	+ 20	+ 22%
selon le groupe d'usagers							
Voitures de tourisme	56	45	31	29	42	+ 13	+ 45%
Véhicules de transport de personnes	0	1	2	0	1	+ 1	N/C
Véhicules de transport de choses	4	2	2	1	2	+ 1	+ 100%
Motocycles	23	29	34	14	15	+ 1	+ 7%
Cyclomoteurs	2	1	2	4	2	- 2	- 50%
E-Bikes	1	3	4	4	2	- 2	- 50%
Cycles	8	15	14	10	13	+ 3	+ 30%
Piétons	25	15	26	23	25	+ 2	+ 9%
<i>sur le passage pour piétons</i>	6	3	9	6	12	+ 6	+ 100%
<i>hors du passage pour piétons</i>	19	12	17	17	13	- 4	- 24%
Autres	5	5	2	4	7	+ 3	+ 75%
selon la cause principale présumée							
Influence de l'alcool	20	14	13	9	8	- 1	- 11%
Influence de la vitesse	23	11	13	11	19	+ 8	+ 73%
Inattention/distraction	7	7	8	9	13	+ 4	+ 44%
selon le genre de route							
sur autoroutes/semi-autoroutes	14	14	12	7	12	+ 5	+ 71%

N/A: pas disponible, N/C: non calculable

Blessés graves	2013	2014	2015	2016	2017	Δ 2017 - 2016	
tous les blessés graves	1'729	2'005	1'746	1'754	1'768	+ 14	+ 1%
selon le groupe d'usagers							
Voitures de tourisme	508	484	405	445	388	- 57	- 13%
Véhicules de transport de personnes	12	14	16	15	6	- 9	- 60%
Véhicules de transport de choses	19	29	32	25	28	+ 3	+ 12%
Motocycles	479	573	507	430	497	+ 67	+ 16%
Cyclomoteurs	42	49	33	32	31	- 1	- 3%
E-Bikes	51	68	76	80	98	+ 18	+ 23%
Cycles	272	427	379	386	400	+ 14	+ 4%
Piétons	325	336	270	311	292	- 19	- 6%
<i>sur le passage pour piétons</i>	133	136	105	131	114	- 17	- 13%
<i>hors du passage pour piétons</i>	192	200	165	180	178	- 2	- 1%
Autres	21	25	28	30	28	- 2	- 7%
selon la cause principale présumée							
Influence de l'alcool	171	183	130	171	124	- 47	- 27%
Influence de la vitesse	260	251	227	196	237	+ 41	+ 21%
Inattention/distraction	156	238	202	217	249	+ 32	+ 15%
selon le genre de route							
sur autoroutes/semi-autoroutes	109	122	123	96	101	+ 5	+ 5%

N/A: pas disponible, N/C: non calculable

Accidents	2013	2014	2015	2016	2017	Δ 2017 - 2016	
tous les accidents avec dommages corporels	7'821	8'679	8'339	8'129	8'431	+ 302	+ 4%
selon les conséquences de l'accident							
avec tués	117	112	108	88	103	+ 15	+ 17%
avec blessés graves	1'608	1'901	1'656	1'637	1'665	+ 28	+ 2%
<i>avec blessés en danger de mort</i>	N/A	N/A	77	87	74	- 13	- 15%
<i>avec blessés sérieux</i>	N/A	N/A	1'579	1'550	1'591	+ 41	+ 3%
avec blessés légers	6'096	6'666	6'575	6'404	6'663	+ 259	+ 4%

N/A: pas disponible, N/C: non calculable

Plus de réussite au «Sensi» avec

let's drive

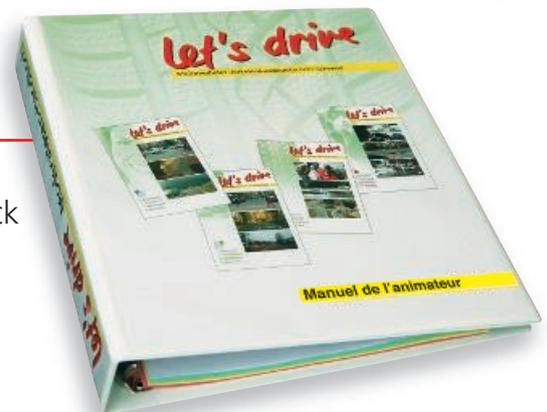
Livrets élève

- Avec de nombreuses illustrations et graphiques
- Approuvé par l'asa
- Simple – compréhensible – pratique



Manuel animateur

- Développé par des spécialistes
- Avec toutes les illustrations et graphiques du DVD/du USB-Stick
- Avec des renvois au livret de l'élève



DVD/USB-Stick

- Fonctionne sur PC, MAX, lecteur DVD
- Avec des illustrations, des graphiques et des films
- Est synchronisé avec le manuel de l'animateur



www.vku-letsdrive.ch

Passez vos commandes auprès de Claudia Lapiere
Brunner Verlag, 6010 Kriens, téléphone 041 318 34 77
c.lapiere@fl-portal.ch, www.fl-portal.ch

let's drive

Enseignement multimédia de la circulation routière



Il numero di morti è aumentato

Incidenti stradali: vittime a metà 2017

Nel primo semestre 2017 sulle strade svizzere hanno perso la vita 109 persone. Fra queste, spicca il numero di giovani passeggeri deceduti in seguito a incidenti gravi provocati da neopatentati. È quanto emerge dalle cifre provvisorie del registro dell'Ufficio federale delle strade (USTRA).

Dopo il minimo storico di 89 morti toccato nel primo semestre 2016, il numero di vittime sulle strade svizzere sale a 109 nella prima metà del 2017, restando comunque al di sotto del trend antecedente al 2016. Nell'arco dell'intero 2016 i decessi erano stati 216.

Il maggiore incremento riguarda gli occupanti di autovetture: nel primo semestre 2017 si sono registrati 13 morti in più, per un totale di 42. La variazione più marcata è riscontrabile fra i passeggeri di età compresa fra i 15 e i 24 anni, con 8 vittime in più, coinvolti in incidenti verificatisi su strade extraurbane e dovuti principalmente alla perdita del controllo del veicolo da parte di giovani conducenti, spesso per velocità inadeguata al fondo stradale bagnato, ghiacciato o innevato.

I decessi sulle due ruote evidenziano un andamento misto: rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente il numero di morti fra motociclisti e ciclisti è salito rispettivamente di una e tre unità, mentre è sceso di due unità fra gli utenti di biciclette elettriche. Al contrario il numero di feriti gravi è cresciuto in tutte le categorie: 67 in più fra i motociclisti, 18 in più fra gli utenti di biciclette elettriche e 14 in più fra i ciclisti tradizionali.

Nella prima metà del 2017 hanno perso la vita 25 pedoni, due in più rispetto al primo semestre 2016. In quasi la metà dei casi (12 persone) l'incidente è avvenuto sulle strisce pedonali di un centro urbano, prevalentemente per il mancato arresto di conducenti di autovetture, furgoni o autocarri. Tre quarti dei pedoni morti sulle strisce avevano 65 anni e oltre.

La statistica semestrale degli incidenti stradali si basa sul registro tenuto dall'USTRA che rileva tutti i sinistri verificatisi su strade e piazze pubbliche con coinvolgimento di almeno un veicolo, motorizzato o non motorizzato, o di un mezzo simile a un veicolo.

Fonte: www.astra.ch



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Statistica degli incidenti stradali
1° semestre (gennaio - giugno)

2013 - 2017

Morti	2013	2014	2015	2016	2017	Δ 2017 - 2016	
Bilancio totale	124	116	117	89	109	+ 20	+ 22%
Suddivisione per utenza stradale							
Automobili	56	45	31	29	42	+ 13	+ 45%
Veicoli per il trasporto di persone	0	1	2	0	1	+ 1	N/C
Veicoli per il trasporto di cose	4	2	2	1	2	+ 1	+ 100%
Motoveicoli	23	29	34	14	15	+ 1	+ 7%
Ciclomotori	2	1	2	4	2	- 2	- 50%
Biciclette elettriche (e-bike)	1	3	4	4	2	- 2	- 50%
Velocipedi	8	15	14	10	13	+ 3	+ 30%
Pedoni	25	15	26	23	25	+ 2	+ 9%
<i>su passaggio pedonale</i>	6	3	9	6	12	+ 6	+ 100%
<i>non su passaggio pedonale</i>	19	12	17	17	13	- 4	- 24%
Altri	5	5	2	4	7	+ 3	+ 75%
per tipo di causa principale presunta							
Stato di ebbrezza	20	14	13	9	8	- 1	- 11%
Velocità	23	11	13	11	19	+ 8	+ 73%
Disattenzione/distrazione	7	7	8	9	13	+ 4	+ 44%
per tipo di strada							
Autostrade/semiautostrade	14	14	12	7	12	+ 5	+ 71%
N/A: non disponibile, N/C: non calcolabile							
Feriti gravi	2013	2014	2015	2016	2017	Δ 2017 - 2016	
Bilancio totale	1'729	2'005	1'746	1'754	1'768	+ 14	+ 1%
Suddivisione per utenza stradale							
Automobili	508	484	405	445	388	- 57	- 13%
Veicoli per il trasporto di persone	12	14	16	15	6	- 9	- 60%
Veicoli per il trasporto di cose	19	29	32	25	28	+ 3	+ 12%
Motoveicoli	479	573	507	430	497	+ 67	+ 16%
Ciclomotori	42	49	33	32	31	- 1	- 3%
Biciclette elettriche (e-bike)	51	68	76	80	98	+ 18	+ 23%
Velocipedi	272	427	379	386	400	+ 14	+ 4%
Pedoni	325	336	270	311	292	- 19	- 6%
<i>su passaggio pedonale</i>	133	136	105	131	114	- 17	- 13%
<i>non su passaggio pedonale</i>	192	200	165	180	178	- 2	- 1%
Altri	21	25	28	30	28	- 2	- 7%
per tipo di causa principale presunta							
Stato di ebbrezza	171	183	130	171	124	- 47	- 27%
Velocità	260	251	227	196	237	+ 41	+ 21%
Disattenzione/distrazione	156	238	202	217	249	+ 32	+ 15%
per tipo di strada							
Autostrade/semiautostrade	109	122	123	96	101	+ 5	+ 5%
N/A: non disponibile, N/C: non calcolabile							
Incidenti	2013	2014	2015	2016	2017	Δ 2017 - 2016	
Totale incidenti con lesioni a persone	7'821	8'679	8'339	8'129	8'431	+ 302	+ 4%
Suddivisione per tipo di conseguenze							
con morti	117	112	108	88	103	+ 15	+ 17%
con feriti gravi	1'608	1'901	1'656	1'637	1'665	+ 28	+ 2%
<i>con feriti in pericolo di vita</i>	N/A	N/A	77	87	74	- 13	- 15%
<i>con feriti in modo serio</i>	N/A	N/A	1'579	1'550	1'591	+ 41	+ 3%
con feriti leggeri	6'096	6'666	6'575	6'404	6'663	+ 259	+ 4%
N/A: non disponibile, N/C: non calcolabile							

Inserenten	Seite
Brunner Medien AG, Kriens	17/36
Driveswiss, Wohlen	9
FL-magazin, Brunner Medien AG	23
Grädel, Bern	11
Hänni Mikhail Verlag GmbH, Oberhofen/Thunersee	40
Orphis, St. Gallen	5
SanPool, Basel	23
Trütsch, Zürich	23
WAB, Ruswil	11
WebArt, Zürich	23
Websheep, Baar	2

Autoren	Seite
Bucheli, Erwin	22
Grob, Rolf	30
Guerrini, Ravaldo	6/10/12
Kirschbaum, Werner	14/16/18
von Arx, Michael	39
von Rotz, Bruno	26

Verlag

Abos und Adress-Mutationen:
 FL-magazin, Brunner Medien AG,
 Arsenalstrasse 24, 6010 Kriens
 Danila Bumbacher, Tel. 041 318 34 67
 d.bumbacher@fl-magazin.ch

Inserate:

Armin Rüfenacht, Tel. 041 318 34 85
 a.ruefenacht@fl-magazin.ch

Auflage/Verbreitung

Druck: 4000 Exemplare
 Verbreitung: 3872 Exemplare

Nächste Ausgabe FL-magazin

Redaktionsschluss 16. Februar 2018
 Erscheinungstermin 19. März 2018



Videos sind die besseren Texte

Zwei einfache Updates können einen grossen Einfluss auf die Attraktivität Ihrer Webseite haben, Vertrauen schaffen und die Wahrscheinlichkeit erhöhen, dass jene Fahrschüler, die auf Ihre Internetpräsenz gelangen, auch zu Ihren Kunden werden.

Videos sind das Mittel der Wahl, wenn es darum geht, den Besuchern auf eingängliche und unterhaltsame Art etwas mitzuteilen. Ein einfaches Filmchen – mit der Handykamera oder der GoPro bei guten Lichtverhältnissen aufgenommen und über Youtube in Ihre Webseite eingebunden – von Ihnen mit Ihrem Fahrschulfahrzeug ist ein eigentlicher Hingucker. Oder wie wäre es mit einem kurzen Videoausschnitt aus einem Ihrer Kurse? Ziel des Videos soll es sein, dem Interessenten einen authentischen Eindruck von Ihnen und Ihrer Fahrschule zu vermitteln. Vermeiden Sie unbedingt das semi-professionelle Werbevideo! Die Internetnutzer von heute stört es nicht, wenn das Filmchen ein bisschen verwackelt ist. Ihm ist es viel wichtiger, einen echten Eindruck zu erhalten, als von einem mit Klimper-Musik unterlegten Schönwetterfilmchen eingelullt zu werden.

Neben Videos sind auch Bewertungen von Fahrschülern geeignet, Vertrauen in Ihre Person und Ihre Fahrschule herzustellen. Nach einer aktuellen Studie gaben 80% der Befragten an, dass sie einer Online-Bewertung genauso wie einer persönlichen Empfehlung vertrauen. Nutzen Sie diesen Effekt auch für Ihre Fahrschule! Am einfachsten geht das, wenn Sie alle Bewertungen, die für Ihre Fahrschule abgegeben wurden, automatisch auf Ihrer eigenen Homepage anzeigen lassen. Als Fahrlehrer mit junger Kundschaft können Sie von dieser Art der virtuellen Mundpropaganda besonders profitieren!



Michael von Arx betreibt den Schweizer Fahrlehrervergleich und ist Experte für Online-Marketing.
www.fahrlehrervergleich.ch

verkehrstheorie.ch

2017/18 Fahrschul-Rabatt



35% RABATT

Das Schweizer Theorie-Lehrmittel mit den offiziellen asa-Prüfungsfragen 2017!

Verkehrstheorie.ch – zum Beispiel als Arbeitshefte, um im praktischen Unterricht Verkehrsregeln bildlich zu veranschaulichen.



Arbeitsbücher
(Prüfungsfragen und Verkehrsregeln)
VP: CHF **39.-** / EK: CHF **25.35**



Lernsoftware*
VP: CHF **59.-** / EK: CHF **38.35**



Set (Arbeitsbücher & CD)*
VP: CHF **72.-** / EK: CHF **46.80**



Lernsoftware (USB)*
VP: CHF **69.-** / EK: CHF **44.85**



iPhone App «Auto Theorie»
Verkehrsregeln +
10 Demofragen (gratis)



*inkl. App-Code (für offizielle Prüfungsfragen in der App «Auto Theorie»)

Mehr Infos und Bestellungen:



www.verkehrstheorie.ch
info@verkehrstheorie.ch
Telefon 033 243 21 05
Mobile 079 404 48 55

Offizieller asa-Lizenznehmer
hänni mikhail verlag gmbh
Kirchmätteliweg 2
3653 Oberhofen


verkehrstheorie.ch

FORD 4x4 MODELLE



Th. Willy AG
AUTO-ZENTRUM

Th. Willy AG Auto-Zentrum

Freiburgstrasse 443, 3018 Bern, 031 998 25 11, twag.bern@thwilly.ch, www.ford.thwilly.ch