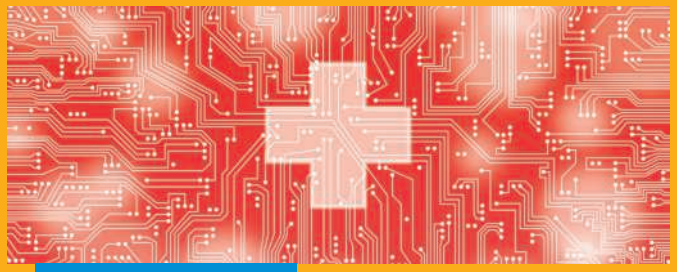
Für Fahrlehrer/innen
Pour Moniteurs de conduite
Per Maestri conducenti
4/2023

FL magazin

Bedingt automatisiertes Fahren

Conduite automatisée conditionnelle



Digitalisierung

Strassenverkehr – Strategie Digitale Schweiz

Wissen

Wintergefahren – Wissen vermitteln beim Fahren im Winter

Schlau gelernt,
klug einkassiert.
Für alle ein Gewinn: Deine Schülerinnen und Schüler zahlen einfach und schnell. Das Geld gelangt direkt und sicher auf dein Konto.
Mehr Informationen: twint.ch/sticker
Neu auch mit Mitteilungs-feldern
FAHRSCHULE BERN WEST
Fahrschule Bern West
TWINT

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
Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer Schweiz, alle Sprachräume

Erscheinungsweise
4 Ausgaben im Jahr

Verlagsleiter
Jürg Strebel
j.strebel@fl-magazin.ch

Anzeigen
Toni Heller
T 041 318 34 85
t.heller@fl-magazin.ch

Abos und Adress-Mutationen:
Karina Sövegjarto, Tel. 041 318 34 77
k.soevegjarto@bag.ch
FL-Magazin, Brunner Medien AG,
Arsenalstrasse 24, 6010 Kriens

Gesamtherstellung
Brunner Medien AG
Arsenalstrasse 24, 6010 Kriens

printed in switzerland

Bild Titelseite
Ben, stock.adobe.com

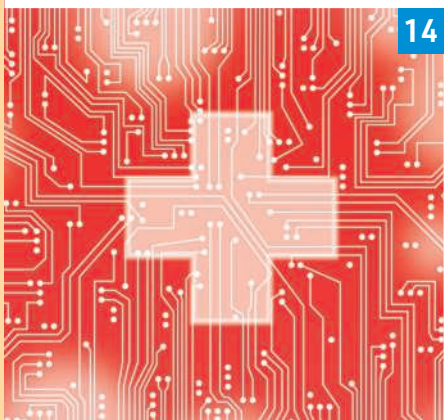
Inhalt

Automatisiertes Fahren
4 Bedingt automatisiertes Fahren wird in der Schweiz eingeführt
9 La conduite automatisée conditionnelle sera introduite en Suisse

Digitalisierung
14 Strassenverkehr – Strategie Digitale Schweiz

Wissen
18 Wintergefahren – Wissen vermitteln beim Fahren im Winter!

Stellen
22 Offene Stellen



Bedingt automatisiertes Fahren wird in der Schweiz eingeführt

Laut Bundesrat können automatisiert verkehrende Fahrzeuge die Verkehrssicherheit erhöhen und den Verkehrsfluss verbessern. Zudem eröffnen sie neue Möglichkeiten für die Wirtschaft und für Verkehrsdienstleister. Das Parlament hat im Frühling eine Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes beschlossen und damit die Rahmenbedingungen für das automatisierte Fahren geschaffen.

Dabei stellen sich zwangsläufig Fragen: Sind die neuen Verordnungen hauptsächlich wirtschaftsfördernde Massnahmen? Wie viel Verkehrssicherheit bringen sie? Welche Auswirkungen haben sie auf die Fahrausbildung? Wie zuverlässig sind heutige Assistenzsysteme? Nicht zu vergessen: Welche Rolle spielen die Verkehrsfachleute (Fahrlehrerschaft), die mit diesen Verordnungen ein neues Tätigkeitsfeld erhalten könnten?

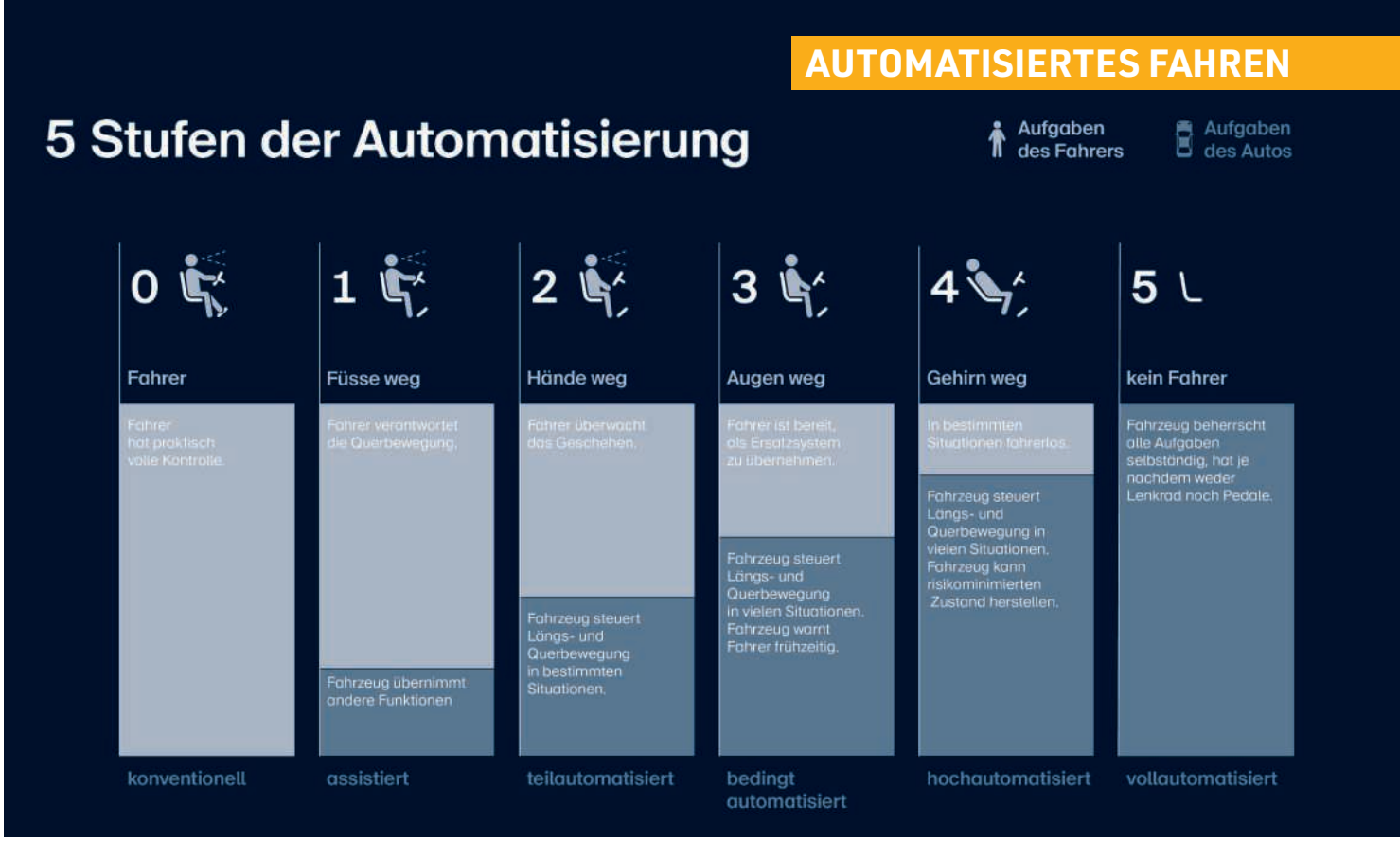
Neue Verordnung über das automatisierte Fahren

Seit Juli 2022 müssen alle in der EU neu zugelassenen Fahrzeugmodelle mit bestimmten Fahrassistenzsystemen ausgestattet sein. Ab dem 7. Juli 2024 gilt das auch für die Schweiz. Nach langer Vorankündigung ist es bald so weit, dass Fahrzeuge der Automatisierungsstufe 3 im Schweizer Strassenverkehr zugelassen werden (UN-Reglement Nr. 157). Es wird in Aussicht gestellt, dass die Verordnung im Verlaufe des Jahres 2025 in Kraft treten kann.

Fahrzeuge mit Automatisierungssystemen benötigen wie alle anderen Motorfahrzeuge eine Typengenehmigung, damit sie zum Verkehr zugelassen werden. Zudem müssen die Fahrzeughersteller auf umfassende Weise nachweisen, wie die Verkehrssicherheit und der Verkehrsfluss während der Betriebsdauer eines Automatisierungssystems gewährleistet werden.

Lenkerinnen und Lenker dürfen neu nach Aktivierung des Automatisierungssystems die Lenkvorrichtung loslassen und müssen den Verkehr sowie das Fahrzeug nicht mehr dauernd überwachen. Sie müssen aber bereit bleiben, die Fahrzeugbedienung jederzeit wieder selbst auszuüben, wenn sie das System dazu auffordert oder das System an seine Grenze gelangt.

Das automatisierte Parkieren ohne Anwesenheit eines Fahrzeuglenkenden soll auf dafür definierten und signalisierten Parkierungsflächen möglich werden. Für die Festlegung der geeigneten Flächen sind die Kantone zuständig. Ver-



zichtet hat der Bundesrat auf Regelungen für Lieferroboter. Aus heutiger Sicht löst der Einsatz derartiger Fahrzeuge noch zu grosse Zielkonflikte aus.

Die Spitze des neuen «Verordnungs-Eisberges»

Mit dem vorliegenden Verordnungsentwurf will der Bundesrat erste Anwendungsfälle des automatisierten Fahrens ermöglichen. Die Verordnung regelt insbesondere, welche Automatisierungssysteme zugelassen und unter welchen Bedingungen sie genutzt werden können.

In der Schweiz ist die bestimmungsgemässe Nutzung von Automatisierungssystemen im Strassenverkehr nach der heutigen Rechtslage ausgeschlossen. Das Strassenverkehrsgesetz (SVG) Art. 31 schreibt vor, dass die fahrzeugführende Person das Fahrzeug ständig so zu beherrschen hat, dass sie ihren Vorsichtspflichten nachkommen kann. Um die Nutzung solcher Systeme in Zukunft auch ausserhalb von Versuchsfahrten zu ermöglichen, hat die Bundesversammlung am 17. März 2023 eine Teilrevision des SVG beschlossen. Im Gesetz werden weitere Rahmenbedingungen festgelegt, die bei Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem erfüllt sein müssen. Insbesondere müssen sie mit einem Fahrmodus-Speicher ausgerüstet sein. Dieses Speichergerät soll die Interaktionen zwischen dem Automatisierungssystem und der fahrzeugführenden Person sowie gewisse Ereignisse aufzeichnen, die auftreten, während das Automatisierungssystem aktiviert ist.

Aus- und Weiterbildung der beteiligten Personen

Die Nutzung von Automatisierungssystemen bedingt auch neue Fähigkeiten und Kenntnisse. Dies betrifft sowohl Fahrzeuge, die nach wie vor eine fahrzeugführende Person erfordern, als auch führerlose Fahrzeuge. Auf das Ablegen einer Prüfung soll verzichtet und das zwingende Absolvieren einer Ausbildung einzig bei führerlosen Fahrzeugen vorgeschrieben werden, um die Verbreitung der Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem nicht unnötig zu hemmen.

VZV-Anhang 11+12: Praktische Führerprüfung

Die bestimmungsgemässe Anwendung von Fahrassistenzsystemen (FAS) und Automatisierungssystemen soll gefördert werden. Die Revision fokussiert auf die theoretische und praktische Führerprüfung der Führerausweiskategorien A und B (inkl. BE sowie A1 und B1), weil diese den Einstieg in den motorisierten Strassenverkehr und einen starken Hebel für die Verkehrssicherheit bilden. Die Fahrausbil-

dung der entsprechenden Führerausweiskategorien soll durch die Neuerungen weder wesentlich erschwert noch verlängert werden.

Der Revision nachgelagert sollen die Richtlinien Nr. 7 «Abnahme von Führerprüfungen» der Vereinigung der Strassenverkehrsämter entsprechend angepasst werden.

- Anhang 11 (neu): Im Rahmen der Basistheorieprüfung sollen neu auch die Kenntnisse der Fahrzeugführerin oder des Fahrzeugführers betreffend verschiedene grundsätzliche Aspekte, die im Zusammenhang mit den FAS und Automatisierungssystemen stehen, geprüft werden.
- Anhang 12: Neu soll im Detail geprüft werden, ob die Bewerberinnen und Bewerber für eine Auto- und Motorradkategorie die im Prüfungsfahrzeug verbauten FAS kennen und anwenden sowie deren Grenzen und Risiken erläutern können.
- Abschnitt VII (neu): Die Verkehrsexpertin oder der Verkehrsexperte soll bewerten, ob die Fahrschülerinnen oder Fahrschüler die FAS und Automatisierungssysteme bestimmungsgemäss anwenden (unter Berücksichtigung ihrer Grenzen und Risiken), mit ihnen situativ zweckmässig umgehen und ob sich die Prüflinge richtig verhalten, wenn die Systeme aktiviert sind.

Verordnung über das automatisierte Fahren
(18. Oktober 2023)

Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen

Der Bundesrat will die Möglichkeit schaffen, Pilot- und Demonstrationsprojekte mitzufinanzieren, um neue Technologien zu erproben. Unterstützt werden sollen Vorhaben, die auf öffentlichen Strassen durchgeführt werden, einen positiven Effekt für einen nachhaltigen Verkehr haben und ohne Finanzhilfen nicht realisiert werden können. Dies kann sich in der Erhöhung der Verkehrssicherheit oder der Leistungsfähigkeit der bestehenden Strasseninfrastruktur niederschlagen.

Verordnung über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen (ÖStFV)
(18. Oktober 2023)

Die Erfahrungen bei diversen Ämtern auch innerhalb des UVEK zeigen, dass Innovationsideen fast ausschliesslich in der Welt der Privatwirtschaft gedeihen und nur sehr selten innerhalb der Verwaltung. Mit einer Verordnung soll die Möglichkeit der Einreichung eines Finanzierungsgesuches für ein bestimmtes Vorhaben geschaffen und das Verfahren zur Einreichung und Beurteilung eines Finanzierungsgesuches geregelt werden. Aufgrund der Förderbestimmung ergibt sich ein Finanzbedarf von rund 2 Mio. Franken pro Jahr.

Die Vernehmlassung für die Verordnungsentwürfe dauert bis zum 2. Februar 2024. Auch die Fahrlehrerschaft kann dazu über L-drive.ch Stellung beziehen.

Auswirkungen der bevorstehenden Verordnung auf die Fahrausbildung

Es ist klar, dass es einige Anpassungen braucht, um das Autofahren auf Schweizer Strassen mit Fahrzeugen der Automatisierungsstufe 3 zu legitimieren. Auch bei der Fahrausbildung und Fahrprüfung soll es Änderungen geben, wie aus dem Fragebogen zur Vernehmlassung hervorgeht:

- 47. Sind Sie damit einverstanden, dass an der Prüfung der Basistheorie neu auch die Kenntnisse zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft werden?
- 48. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorie A und die Unterkategorie A1 an der praktischen Führerprüfung künftig die FAS (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können sowie spezielle Fahrmanöver gegebenenfalls unter Anwendung der FAS beherrschen müssen?
- 49. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bewerberinnen und Bewerber um die Kategorien B und BE sowie der Unterkategorie B1 an der praktischen Führerprüfung künftig die

Automatisiertes Fahren: BFU-Stellungnahme zur Fahrausbildung

Die Rolle der Fahrlehrperson wird sich mittelfristig an die zunehmende Digitalisierung im Strassenverkehr anpassen. Fahrassistenzsysteme sind dafür ausgelegt, die Fahrerin und den Fahrer bei der Durchführung der dynamischen Fahraufgabe zu unterstützen, im Moment überfordert jedoch die Vielzahl an unterschiedlichen Systemen und die damit verbundene Komplexität viele Fahrzeugnutzende. Und der Mensch steht auch zukünftig weiterhin in der Verantwortung für einen grossen Bereich der dynamischen Fahraufgabe. Fahrlehrpersonen werden sich selbst zukünftig immer wieder über Neuentwicklungen in der Fahrzeugtechnik fortbilden müssen, um dieses Wissen über die Funktionsweise der Fahrassistenzsysteme an ihre Schüler weiterzugeben.

Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern kommt als Wissensvermittlern und Fahrtrainern auch zukünftig eine zentrale Rolle in der Sicherheitsarbeit zu. Ihre Aufgabe wird es auch sein, jungen Menschen deutlich zu machen, wie viel Aufmerksamkeit der Strassenverkehr erfordert – auf der Autobahn, auf der Landstrasse und in der Stadt. Denn noch bis in hohe Automatisierungsstufen trägt im Notfall der Lenkende auch künftig die Verantwortung für sein Fahrzeug. Ausbildungs- und Prüfungsfahrzeuge müssen mittelfristig einen Funktionsumfang beinhalten, der es den Fahrschülern erlaubt, Fertigkeiten und Fähigkeiten zu erwerben, die speziell bei der Nutzung teilautomatisierter und bedingt automatisierter Funktionen auftreten. […]

Zudem darf sich die Fahrausbildung bzw. -weiterbildung nicht nur auf Neu- und Junglenkende konzentrieren. Über alle Alters- und Erfahrungsklassen hinweg sollten Ausbildungsangebote hinsichtlich neuer technologischer Entwicklungen und Mobilitätsmöglichkeiten geprüft und angepasst werden. Es ist nicht davon auszugehen, dass die Fahrausbildung und somit Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer in absehbarer Zeit an Bedeutung verlieren werden. Vielmehr kann man annehmen, dass das regelbasierte Wissen über Verhaltensweisen, Vortrittsregeln usw. im Strassenverkehr für manuelles Fahren weiterhin identisch und zentraler Bestandteil der Fahrausbildung bleiben wird. Hinzu kommt, dass die Fahrzeuglenkenden in der Lage sein müssen, Fahraufgaben regelgerecht manuell auszuführen, damit sie allfällige Abweichungen oder Ausfälle des Systems beim automatisierten Fahren erkennen, angemessen darauf reagieren und das System bei Bedarf übersteuern können.

FAS und Automatisierungssysteme (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden) kennen und anwenden können müssen sowie spezielle Fahrübungen gegebenenfalls unter Anwendung der FAS und Automatisierungssysteme beherrschen müssen?

- 50. Sind Sie damit einverstanden, dass der Autobahnpilot und die einzelnen FAS, die mindestens Gegenstand der praktischen Führerprüfung der betreffenden Kategorien und Unterkategorien sein müssen (sofern im Prüfungsfahrzeug vorhanden), explizit genannt werden?

Mit dieser Aufzählung wird klar, dass sich Fahrlehrer und Verkehrsexperten auf ein erweitertes Tätigkeitsfeld einstellen müssen. Sie werden zu Mobilitätsfachpersonen und müssen wie nie zuvor Assistenzsysteme und Mobilitätsformen detailliert kennen und nachhaltig instruieren oder moderieren können.

Fahrassistenzsysteme sind noch nicht genügend zuverlässig

Während wir euphorisch von Fahrzeugen sprechen, die bald mit der Automatisierungsstufe 3 fahren dürfen, tritt Ernüchterung ein, wenn wir die Testresultate von Fahrzeugen der Automatisierungsstufe 2 genauer unter die Lupe nehmen. So hat ein Test des TCS gezeigt, dass sich Fahrzeuglenkende auch im 2023 noch nicht zuverlässig auf Fahrassistenzsysteme mit Level 2 verlassen können. Raphael Murri, Professor für Fahrzeugsicherheit an der Berner Fachhoch-

schule, sagte im «Kassensturz» zur Frage der Zuverlässigkeit von Fahrassistenzsystemen, die Technik sei auf dem richtigen Weg. Anzumerken ist: wohl aber nicht ganz am Ziel.

FAS können Kollisionen vermeiden und deren Schwere verringern. Dazu werden sie nach bestimmten Normen entwickelt und geprüft. Doch genau darin liegt das Problem, denn Kleinkinder und allgemein nicht genormte Situationen im Strassenverkehr werden nicht oder zu spät erkannt. Zusätzlich arbeiten FAS nicht in jedem Geschwindigkeitsbereich und bei jeder beliebigen Distanz. Vor allem Systeme, die einfachere und dadurch in der Regel günstigere Technik nutzen, funktionieren oft nur bis 30 km/h oder bis Stadt-Tempo. Eine Notbremsung bei 80 km/h und mehr bleibt meist Wunschdenken.

Auch Wettereinflüsse können die FAS an ihre Grenzen bringen. Regen, Schmutz, Nebel und Schnee stören Kameras und Sensoren, im Extremfall fallen sie ganz aus. Die Systeme funktionieren nur dann einwandfrei, wenn alle Sensoren und Kameras freie Sicht haben.

Fazit

Nach vielen gelesenen Testresultaten und wissenschaftlichen Arbeiten ist festzuhalten:

- Autofahrende müssen die Hände immer noch am Lenkrad haben und die Augen auf das Verkehrsgeschehen richten. Falls in einer Verkehrssituation ein Fahrassistenzsystem hilft, umso besser! Falls es nicht reagiert, muss ich bereit sein, denn kommt es zu einem Unfall, haftet immer noch der Fahrzeuglenkende und nicht das FAS.
- Ob sich die Zuverlässigkeit mit einem FAS Level 3 verbessern wird, muss sich erst noch weisen.
- Die Vernehmlassung zum automatisieren Fahren ist im Grundsatz zu begrüssen, da mehr fachbezogene Ausbildung in Theorie und Praxis für die Fahrlehrerschaft enthalten ist. Das ASTSRA bremst jedoch mit der Aussage: «Die Fahrausbildung der entsprechenden Führerausweiskategorien soll durch die Neuerungen weder wesentlich erschwert noch verlängert werden.»
- Dem ASTRA scheint immer noch nicht klar zu sein, dass Wissensvermittlung Zeit benötigt. L-Drive Schweiz wird die Meinung der Schweizer Fahrlehrerschaft sicher erläutern müssen.

Beitrag: Ravaldo Guerrini
Quellen: ASTRA, TCS, SRF, BFU
Bilder: ASTRA, BFU, VDI metamorworks (Shutterstock)

Fahrschulpedale

Mit Wellenübertragung oder mit Seilzügen
Auch Einzelanfertigungen
PW, Lastwagen und Gesellschaftswagen
Auto-Hol-und-Bring-Service in der Schweiz
Umbauten seit 1951

Trütsch-Fahrzeug-Umbauten AG
Steinackerstrasse 55, 8302 Kloten
044 320 01 53
www.truetsch-ag.ch
FL@truetsch-ag.ch

La conduite automatisée conditionnelle sera introduite en Suisse

Selon le Conseil fédéral, les véhicules circulant de manière automatisée peuvent augmenter la sécurité routière et améliorer la fluidité du trafic. Ils ouvrent en outre de nouvelles possibilités à l'économie et aux prestataires de la circulation routière. Au printemps, le Parlement a adopté une révision partielle de la loi sur la circulation routière, créant ainsi les conditions-cadres pour la conduite automatisée.

Cela soulève inévitablement des questions: Les nouvelles ordonnances sont-elles principalement des mesures de promotion économique? Quel est leur impact sur la sécurité routière? Quel est leur impact sur la formation à la conduite? Quelle est la fiabilité des systèmes d'assistance actuels? Enfin, quel est le rôle des professionnels de la route (moniteurs d'auto-école) qui pourraient avoir un nouveau champ d'activité avec ces ordonnances?

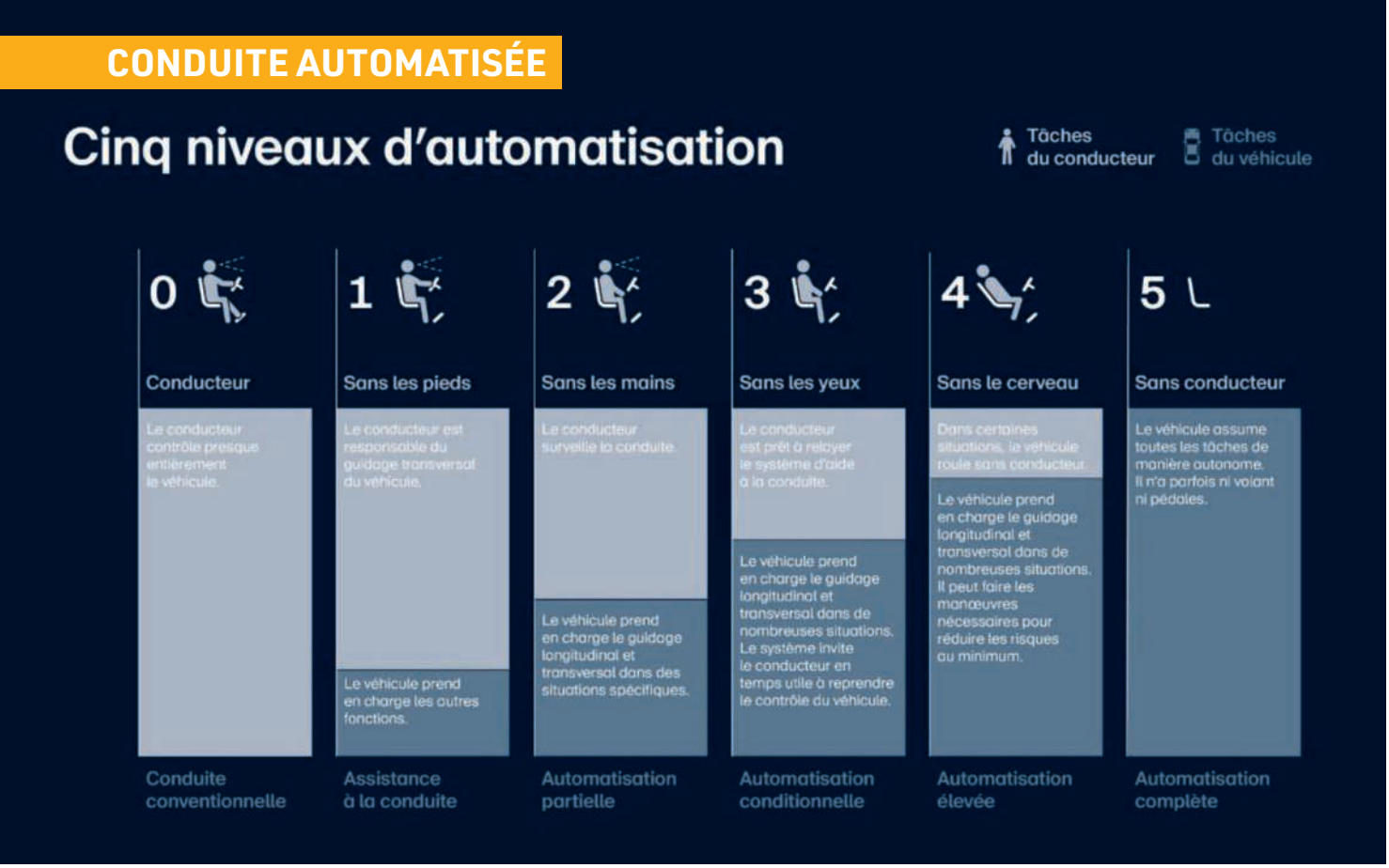
Nouvelle ordonnance sur la conduite automatisée

Depuis juillet 2022, tous les modèles de véhicules nouvellement immatriculés dans l'UE doivent être équipés de certains systèmes d'assistance à la conduite. À partir du 7 juillet 2024, cela s'appliquera également à la Suisse. Après avoir été annoncés longtemps à l'avance, les véhicules de niveau d'automatisation 3 seront bientôt autorisés à circuler sur les routes suisses. Il est prévu que l'ordonnance puisse entrer en vigueur dans le courant de l'année 2025.

Comme tous les autres véhicules à moteur, les véhicules équipés de systèmes d'automatisation doivent faire l'objet d'une réception par type pour être autorisés à circuler. En outre, les constructeurs automobiles doivent démontrer de manière exhaustive comment la sécurité routière et la fluidité du trafic sont garanties pendant la durée de vie d'un système d'automatisation.

Les conducteurs peuvent désormais lâcher le dispositif de conduite après l'activation du système d'automatisation et ne doivent plus surveiller en permanence la circulation et le véhicule. Ils doivent cependant rester prêts à reprendre eux-mêmes la conduite du véhicule à tout moment si le système le leur demande ou si le système atteint ses limites.

Le stationnement automatisé sans la présence d'un conducteur doit être possible sur des surfaces de stationnement définies et signalisées à cet effet. Les cantons sont responsables de



la définition des surfaces appropriées. Le Conseil fédéral a renoncé à réglementer les robots de livraison. Actuellement, l'utilisation de tels véhicules suscite encore trop de conflits d'objectifs.

La pointe du nouvel «iceberg réglementaire»

Avec le présent projet d'ordonnance, le Conseil fédéral entend permettre les premiers cas d'application de la conduite automatisée. L'ordonnance règle notamment les systèmes d'automatisation autorisés et les conditions dans lesquelles ils peuvent être utilisés.

En Suisse, la situation juridique actuelle exclut l'utilisation conforme des systèmes d'automatisation dans la circulation routière. L'art. 31 de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR) stipule que la personne qui conduit le véhicule doit en permanence maîtriser le véhicule de manière à pouvoir remplir ses obligations de prudence. Afin de permettre à l'avenir l'utilisation de tels systèmes en dehors des courses d'essai, l'Assemblée fédérale a décidé le 17 mars 2023 de procéder à une révision partielle de la LCR. La loi définit d'autres conditions générales qui doivent être remplies par les véhicules équipés d'un système d'automatisation. Ils doivent notamment être équipés d'une mémoire de mode de conduite. Cette mémoire doit enregistrer les interactions entre le système d'automatisation et la personne qui conduit le véhicule, ainsi que certains événements qui se produisent lorsque le système d'automatisation est activé.

Formation initiale et continue des personnes impliquées

L'utilisation de systèmes d'automatisation implique également de nouvelles compétences et connaissances. Cela concerne aussi bien les véhicules qui nécessitent toujours une personne pour conduire que les véhicules sans conducteur. Il convient de renoncer à l'obligation de passer un examen et de ne prescrire une formation que pour les véhicules sans conducteur, afin de ne pas freiner inutilement la diffusion des véhicules équipés d'un système d'automatisation.

Annexes 11+12 OAC: Examen pratique de conduite

L'utilisation conforme des systèmes d'assistance à la conduite et des systèmes d'automatisation doit être encouragée. La révision se focalise sur les examens de conduite théoriques et pratiques des catégories de permis A et B (y compris BE ainsi que A1 et B1), car ils constituent l'entrée dans le trafic routier motorisé et un puissant levier pour la sécurité routière. La formation à la conduite des catégories de permis correspondantes ne devrait pas être rendue beaucoup plus difficile ni prolongée par ces nouveautés.

En aval de la révision, les directives n° 7 «Exécution des examens pratiques de conducteurs» de l'Association des services des automobiles doivent être adaptées en conséquence.

- Annexe 11 (nouvelle): Dans le cadre de l'examen théorique de base, les connaissances du conducteur concernant différents aspects fondamentaux liés aux systèmes d'assistance à la conduite et d'automatisation seront désormais également examinées.
- Annexe 12: Il s'agit de vérifier en détail si les candidats d'une catégorie de voitures et de motos connaissent et savent utiliser les systèmes d'assistance à la conduite montés sur le véhicule d'examen et en expliquer les limites et les risques.
- Section VII (nouvelle): L'expert de la circulation doit évaluer si les élèves conducteur utilisent les systèmes d'assistance à la conduite et d'automatisation conformément à leur destination (en tenant compte de leurs limites et de leurs risques), s'ils les gèrent de manière appropriée en fonction de la situation et si les candidats se comportent correctement lorsque les systèmes sont activés.

Promotion de solutions innovantes pour la circulation sur les routes publiques

Le Conseil fédéral veut créer la possibilité de cofinancer des projets pilotes et de démonstration afin de tester de nouvelles technologies. Il s'agit de soutenir des projets qui sont réalisés sur des routes publiques, qui ont un effet positif pour une circulation durable et qui ne pourraient pas être réalisés sans aides financières. Cela peut se traduire par une amélioration de la sécurité routière ou de la performance de l'infrastructure routière existante.

L'expérience acquise dans divers offices, y compris au sein du DETEC, montre que les idées d'innovation s'épanouissent presque exclusivement dans le monde de l'économie privée et très rarement au sein de l'administration. Une ordonnance doit créer la possibilité de déposer une demande de financement pour un projet déterminé et régler la procédure de dépôt et d'évaluation d'une demande de financement.

Sur la base de la disposition relative à la promotion, il en résulte un besoin financier d'environ 2 millions de francs par an.

La consultation sur les projets d'ordonnances durera jusqu'au 2 février 2024. Les moniteurs de conduite peuvent également prendre position à ce sujet via L-drive.ch.

Impact de l'ordonnance à venir sur la formation à la conduite

Il est clair que quelques adaptations sont nécessaires pour légitimer la conduite sur les routes suisses avec des véhicules de niveau d'automatisation 3. Des changements sont également prévus au niveau de la formation à la conduite et de l'examen de conduite, comme l'indique le questionnaire de la consultation:

- 47. Acceptez-vous que l'examen théorique de base porte désormais aussi sur la connaissance des systèmes d'automatisation et d'aide à la conduite?
- 48. Acceptez-vous que les candidats à l'examen pratique de conduite pour la catégorie A et la sous-catégorie A1 doivent non seulement connaître et être capables d'utiliser les systèmes d'aide à la conduite (si le véhicule d'examen en est doté), mais également effectuer des manœuvres spéciales, en utilisant les systèmes d'aide à la conduite le cas échéant?
- 49. Acceptez-vous que les candidats à l'examen pratique de conduite pour les catégories B et BE et la sous-catégorie B1 doivent non seulement connaître et être capables d'utiliser les systèmes d'aide à la conduite et les systèmes d'automatisation (si le véhicule d'examen en est doté), mais également effectuer des manœuvres spéciales, en utilisant les systèmes d'aide à la conduite et les systèmes d'automatisation le cas échéant?
- 50. Acceptez-vous que le système de pilotage automatique sur autoroute et les différents systèmes d'aide à la conduite devant au moins être au programme de l'examen pratique de conduite des catégories et sous-catégories concernées (si le véhicule d'examen en est doté) soient explicitement mentionnés?

Ordonnance sur la conduite automatisée
(18 octobre 2023)

Ordonnance concernant les aides financières destinées à promouvoir des solutions innovantes pour la circulation sur la voie publique (OAFC)
(18 octobre 2023)

La conduite automatisée: Prise de position du BPA sur la formation à la conduite

Le rôle du moniteur d'auto-école s'adaptera à moyen terme à la numérisation croissante du trafic routier. Les systèmes d'assistance à la conduite sont conçus pour aider le conducteur dans l'exécution de la tâche de conduite dynamique, mais pour le moment, la multitude de systèmes différents et la complexité qui en découle dépassent de nombreux utilisateurs de véhicules. Et l'homme continuera à l'avenir à assumer la responsabilité d'une grande partie de la tâche de conduite dynamique. Les moniteurs d'auto-école devront eux-mêmes à l'avenir se former régulièrement aux nouveaux développements de la technique automobile afin de transmettre à leurs élèves ces connaissances sur le fonctionnement des systèmes d'assistance à la conduite.

Les moniteurs d'auto-école, en tant que transmetteurs de connaissances et formateurs à la conduite, auront également un rôle central à jouer à l'avenir dans le travail de sécurité. Leur tâche consistera également à faire comprendre aux jeunes combien la circulation routière exige d'attention – sur l'autoroute, sur la route et en ville. En effet, jusqu'à des niveaux d'automatisation élevés, le conducteur restera responsable de son véhicule en cas d'urgence. Les véhicules de formation et d'examen doivent, à moyen terme, comporter un ensemble de fonctions permettant aux apprentis conducteurs d'acquérir des aptitudes et des capacités qui apparaissent spécialement lors de l'utilisation de fonctions partiellement automatisées et partiellement automatisées. [...]

En outre, la formation et le perfectionnement à la conduite ne doivent pas se concentrer uniquement sur les nouveaux et les jeunes conducteurs. Pour toutes les classes d'âge et d'expérience, les offres de formation devraient être examinées et adaptées en fonction des nouveaux développements technologiques et des possibilités de mobilité. Il ne faut pas s'attendre à ce que la formation à la conduite et donc les moniteurs de conduite perdent de leur importance dans un avenir proche. Au contraire, on peut supposer que les connaissances basées sur des règles concernant les comportements, les règles de priorité, etc. dans la circulation routière resteront identiques pour la conduite manuelle et constitueront un élément central de la formation à la conduite. À cela s'ajoute le fait que les conducteurs doivent être en mesure d'exécuter manuellement des tâches de conduite selon les règles, afin de pouvoir reconnaître d'éventuels écarts ou défaillances du système lors de la conduite automatisée, d'y réagir de manière appropriée et de surpasser le système si nécessaire.

Avec cette énumération, il est clair que les moniteurs de conduite et les experts de la circulation doivent s'adapter à un champ d'activité élargi. Ils deviennent des spécialistes de la mobilité et doivent, comme jamais auparavant, connaître en détail les systèmes d'assistance et les formes de mobilité et être en mesure d'instruire ou d'animer de manière durable.

Les systèmes d'assistance à la conduite ne sont pas encore assez fiables

Alors que nous parlons avec euphorie des véhicules qui pourront bientôt rouler avec le niveau 3 d'automatisation, la désillusion s'installe lorsque nous examinons de plus près les résultats des tests des véhicules du niveau 2 d'automatisation. Ainsi, un test du TCS a montré qu'en 2023, les conducteurs ne pourront toujours pas se fier de manière fiable aux systèmes d'assistance à la conduite de niveau 2. Raphael Murri, professeur de sécurité automobile à la Haute école spécialisée bernoise, a certes déclaré dans l'émission «Kassensturz» sur SRF à propos de la fiabilité des systèmes d'assistance à la conduite que la technique était sur la bonne voie. Il convient d'ajouter: mais pas tout à fait au but.

Les systèmes d'assistance à la conduite permettent d'éviter les collisions et d'en réduire la gravité. Pour ce faire, ils sont développés et tes-

tés selon certaines normes. Mais c'est précisément là que réside le problème, car les enfants en bas âge et les situations non normalisées en général dans la circulation routière ne sont pas détectés ou le sont trop tard. De plus, les systèmes d'assistance à la conduite ne fonctionnent pas à n'importe quelle vitesse et à n'importe quelle distance. Les systèmes qui utilisent une technologie plus simple et donc généralement moins chère ne fonctionnent souvent que jusqu'à 30 km/h ou jusqu'à la vitesse de la ville. Un freinage d'urgence à 80 km/h et plus reste souvent un vœu pieux.

Les conditions météorologiques peuvent également pousser les systèmes d'assistance à la conduite à leurs limites. La pluie, la saleté, le brouillard et la neige perturbent les caméras et les capteurs, et dans les cas extrêmes, les rendent complètement inopérants. Les systèmes ne fonctionnent correctement que si tous les capteurs et caméras ont une vue dégagée.

Conclusion

Après avoir lu de nombreux résultats de tests et de travaux scientifiques, on peut affirmer que:

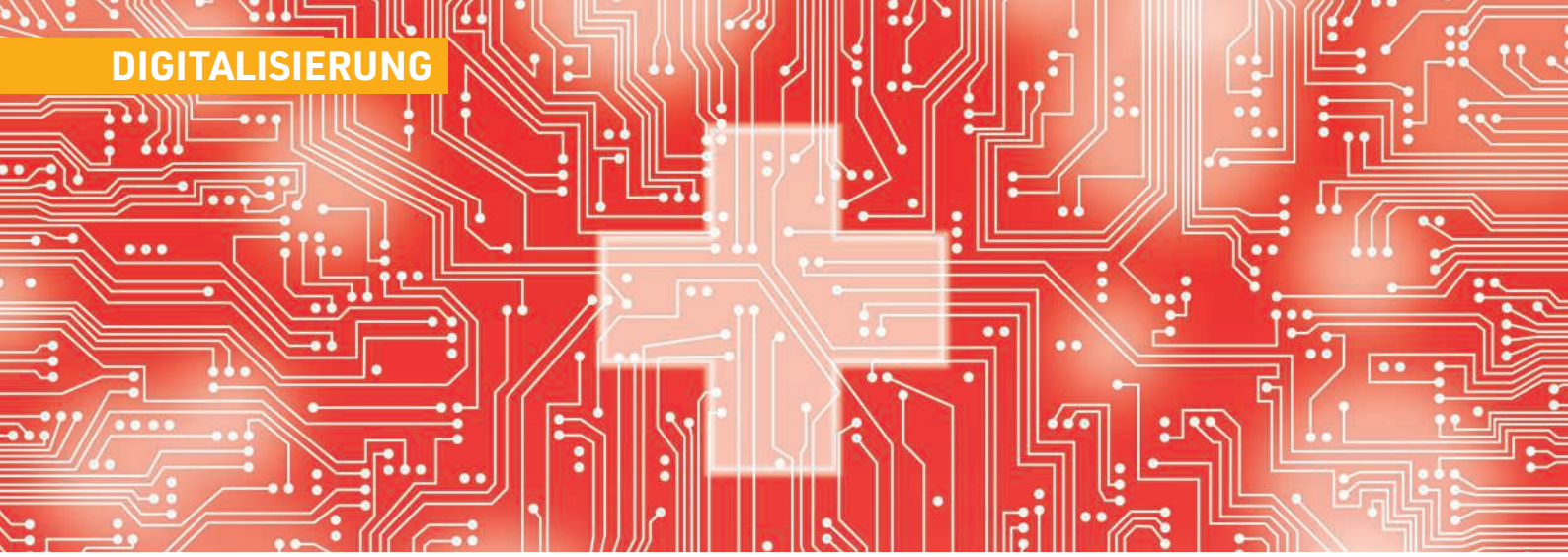
- Les automobilistes doivent toujours avoir les mains sur le volant et les yeux sur la circulation. Si un système d'assistance à la conduite les aide dans une situation de circulation, c'est encore mieux! S'il ne réagit pas, je dois être prêt, car en cas d'accident, c'est toujours le conducteur qui est responsable et non le système d'assistance à la conduite.
- Il reste à voir si la fiabilité s'améliorera avec un système d'assistance à la conduite de niveau 3.
- La consultation sur la conduite automatisée est en principe à saluer, car elle contient davantage de formation spécialisée, théorique et pratique, pour les moniteurs de conduite. L'OFROU freine toutefois des quatre fers en déclarant que «la formation à la conduite des catégories de permis de conduire correspondantes ne doit pas être rendue beaucoup plus difficile ni prolongée par les nouveautés».
- L'OFROU ne semble toujours pas se rendre compte que la transmission du savoir nécessite du temps. L-Drive Suisse devra certainement expliquer son point de vue aux moniteurs de conduite suisses.

Contribution: Ravaldo Guerrini
Sources: OFROU, TCS, SRF, BPA
Images: OFROU, BPA, VDI metamorworks (Shutterstock)

Double commande

Avec transmission par arbre ou par câble
Également sur mesure
Voitures, camions et autobus
Service d'enlèvement et de livraison
Modifications depuis 1951

Trütsch-Fahrzeug-Umbauten AG
Steinackerstrasse 55, 8302 Kloten
044 320 01 53
www.truetsch-ag.ch
FL@truetsch-ag.ch



Strassenverkehr

Strategie Digitale Schweiz

Die Schweiz priorisiert digitale Angebote konsequent zum Nutzen der Menschen («Digital First»). Sie nutzt gezielt die Chancen des digitalen Wandels, sodass alle nachhaltig davon profitieren. Die Schweiz zählt zu den digital wettbewerbsfähigsten und innovativsten Ländern Europas. Die gesamte Bevölkerung der Schweiz soll von einer nachhaltigen und verantwortungsvollen digitalen Transformation profitieren. Diese treiben die Behörden aller föderalen Ebenen, Zivilgesellschaft, Wirtschaft, Wissenschaft und Politik gemeinsam voran.

Aktionsplan

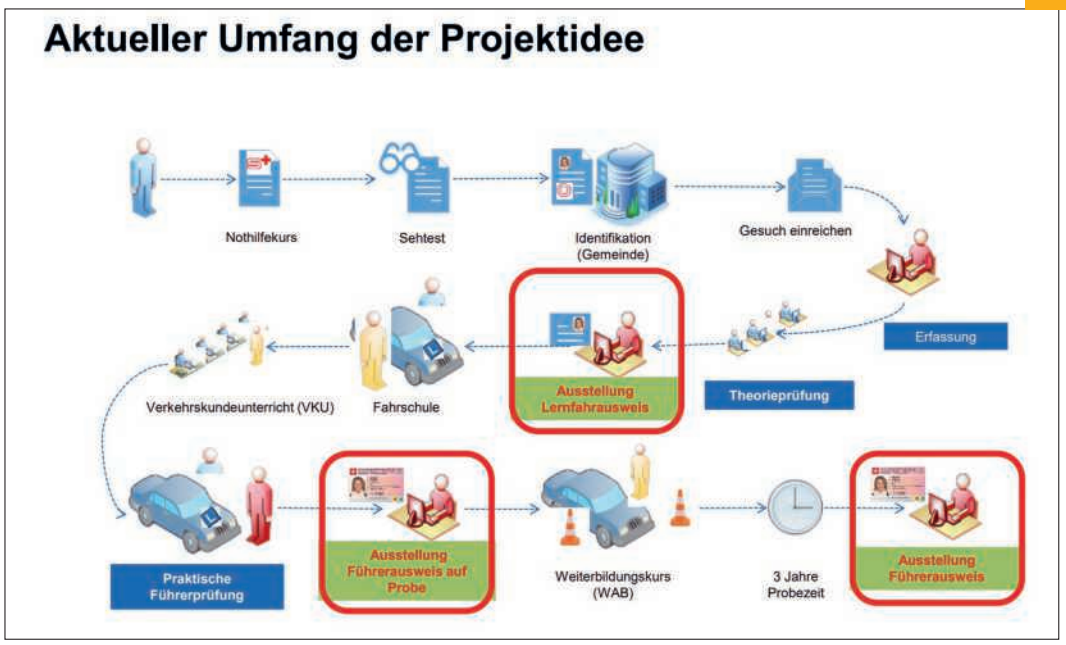
Der Aktionsplan bietet einen Überblick über die Massnahmen zur Umsetzung der «Strategie Digitale Schweiz». Massnahmen sind konkrete, zeitlich befristete Programme, Projekte oder Initiativen von bundesinternen oder externen Akteuren. Sie leisten einen wesentlichen Beitrag zur digitalen Transformation der Schweiz. Der Fortschritt von einzelnen Massnahmen wird fortlaufend von den federführenden Akteuren aktualisiert und als Übersicht auf dieser Webseite publiziert. Bereits sind 77 Programme in diesem Aktionsplan aufgeführt, eines davon ist die Förderung von digitalen Ausweisen im Strassenverkehr.

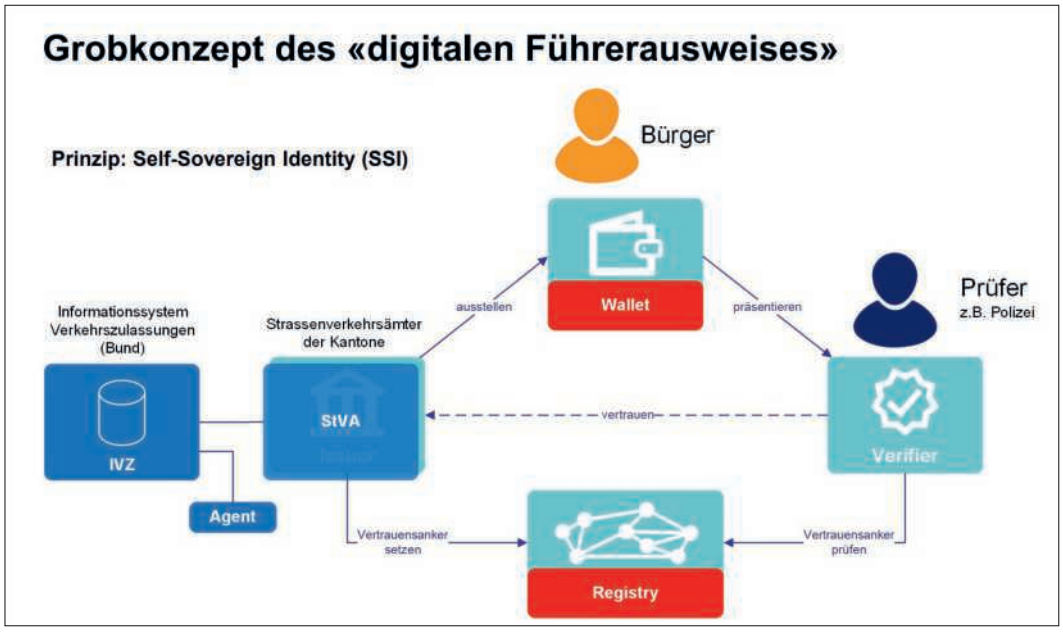
Förderung digitaler Ausweise im Strassenverkehr

Die Massnahme soll die Nutzung der digitalen Ausweise im Strassenverkehr fördern. Dabei geht es im ersten Schritt um den digitalen Führerausweis. Die Einwohnerinnen und Einwohner sollen dabei die Kontrolle über ihre eigenen Daten behalten. Dies soll erreicht werden, indem digitale Ausweise des Strassenverkehrs als «Credential» im vertrauensvollen Ökosystem und Datenraum des Bundes zusammen mit der Bundeswallet angeboten werden. Das nützt der digitalen Schweiz, weil dadurch Behördengeschäfte digital und sicher abgewickelt und gleichzeitig digitale Dienstleistungen der Privatwirtschaft gefördert werden können.

Meilensteine

2023: Pilotbetrieb digitaler Lernfahrausweis
Ab 2024: Einführung des digitalen Führerausweises im Testbetrieb
Zuständigkeit: Schweizerische Bundeskanzlei, Digitale Schweiz, Bern





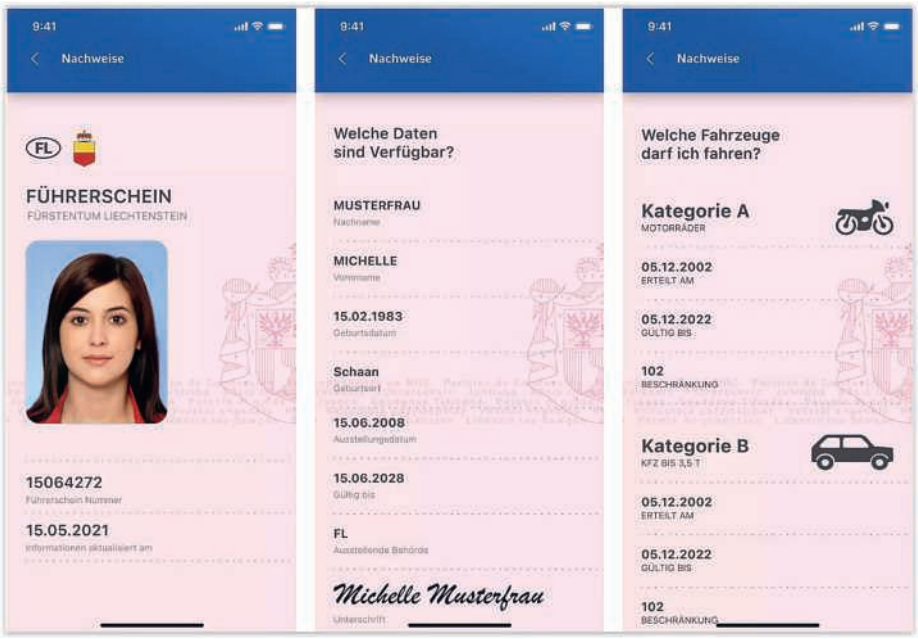
Der digitale Führerausweis als E-ID-Projektidee

Ziele der Projektidee:

- Die «Strategie Digitale Schweiz» umsetzen
- Erfüllung politischer Vorstösse
- Gestaffelte Einführung eines digitalen Lern-, Führer- und Fahrzeugausweises
- Internationale Anerkennung der digitalen Ausweise
- Ausbaubar für den Bereich Schifffahrt (Führer- und Schiffsausweis)
- Gegenseitige Unterstützung beim Aufbau einer datenschutzkonformen Lösung des «Ökosystems E-ID»
- Möglichkeit der Prüfung der digitalen Ausweise durch Kontrollorgane (Vollzug bei der Polizei)
- Nutzbar für private Anwendungsfälle (Carsharing, Garagen, Autovermietungen usw.)

Gesetzliche Ausgangslage

- Das Strassenverkehrsrecht bietet bereits heute die rechtlichen Grundlagen, um digitale Lernfahr- und Führerausweise als Ergänzung zu den physischen Ausweisen einzuführen.
- Das Strassenverkehrsgesetz (SVG) regelt, dass Fahrzeuglenkende einen Lernfahr- oder Führerausweis benötigen und dass diese Ausweise stets mitzuführen sind.
- Der Bundesrat hat das ASTRA ermächtigt, in Weisungen die Anforderungen an Form, Inhalt, Gestaltung, Material und Druck dieser Ausweise festzulegen.
- Der Datenschutz muss eingehalten werden.



Unnötiger Wechsel von Papier zu Plastik und jetzt zu digital?

Ab 15.4.2023 wurde in der Schweiz der neue Führerausweis im Kreditkartenformat (FAK) ausgestellt. Er hat spezielle Sicherheitsmerkmale, ist aber noch nicht digital. Weshalb muss der neu und teuer entwickelte FAK bereits wieder weichen?

Wieso ist der im April 2023 eingeführte Führerausweis nicht digital?

Die Entwicklung des digitalen Führerausweises hatte, unabhängig von der Einführung des neuen Führerausweises aus «Plastik», bereits begonnen. Während in Liechtenstein seit 2022 der digitale Führerausweis Standard ist, möchte die Schweiz schnell ausgleichen.

Der digitale Führerausweis soll eine Anwendung der E-ID werden. Gegen Ende 2023 wird zudem ein Pilotprojekt zur Digitalisierung von Lernfahrausweisen lanciert, um Erfahrungen mit digitalen Ausweisen zu gewinnen. Dieses Projekt ist im Kanton Appenzell Ausserrhoden bereits in der Testphase und wird 2024 offiziell starten.

Woher stammt die Idee des digitalen Führerausweises in der Schweiz?

Die Idee dazu kam bereits 2018 auf und wurde als Motion von Franz Grüter (SVP) eingereicht. Der Bundesrat hat jedoch am 7.11.2018 die Ablehnung der Motion beantragt, da er erst eine vertiefte Abklärung zu diesem Thema wünschte.

Beitrag: Ravaldo Guerrini
Quellen: asa, ASTRA, STVA, Schweizer Parlament
Bilder: asa, ASTRA, Staat Liechtenstein

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

WAB Zentralschweiz AG

FAHRLEHRERWEITERBILDUNG KAT. A – MOTORRAD

Entspannt in die Schräglage
Ruswil – Mittwoch, 08.05.2024

Fahrphysik pur; unterwegs mit dem Quad
Ruswil – Dienstag, 28.05.2024

FAHRLEHRERWEITERBILDUNG KAT. B – AUTO

Stressbewältigung
Ruswil – Donnerstag, 29.02.2024 und Mittwoch, 24.04.2024

Refresher in Pannenhilfe & Erste Hilfe
Emmen/Ruswil – Mittwoch, 20.03.2024

Perspektivenwechsel im Stadtverkehr
Luzern – Mittwoch, 22.05.2024

Der neue WAB-Kurs – eine geniale Sache!
Ruswil – Freitag, 24.05.2024

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

Fahrlehrer-Weiterbildung
Herbst 2023
8500 Frauenfeld / 079 420 75 87

Kategorie B: Profi in der Anhängerausbildung BE
12.Dezember — Fr. 300.00

Kategorie B: Stark unterwegs als Fahrlehrer
18.Dezember — Fr.300.00

Kategorie B: Escape, Herausforderung der emotionalen Grenzen
19.Dezember — Fr.300.00

Alle Kurspreise inkl. Znüni, Mittagessen und Getränke und die asa Kursbescheinigung

Anmeldungen per Mail, Telefon oder auf unserer HP www.flwb.ch oder info@trigan-weiterbildung.ch

Ihre Hotline für Werbung im FL-Magazin.

Beratung inklusive!

Toni Heller
041 318 34 85
t.heller@bag.ch

Wintergefahren

Wissen vermitteln beim Fahren im Winter!

Die Herbst- und Winterzeit birgt zusätzliche Gefahren im Strassenverkehr. Auf diese Gefahren und den Umgang damit sollen Fahrschülerinnen und Fahrschüler in der Grundausbildung und im VKU vorbereitet werden. Dieser Beitrag bietet professionellen Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern fachlich relevante Informationen für die Fahrausbildung.

Gefahren im Tunnel

Vor allem im Herbst und Winter können in Tunnels die Fahrzeugscheiben innert kürzester Zeit vollständig beschlagen. Die Sicht wird innert Sekunden massgeblich eingeschränkt. Viele Fahrzeuglenkende hantieren reflexartig an der Lüftung. Das gewünschte Ergebnis bleibt jedoch aus und die Folgen sind oft schwere Unfälle. Die wenigsten Fahrzeuglenkenden aktivieren als Erstes die Scheibenwischer – dies wäre jedoch in den meisten Fällen die korrekte Vorgehensweise.

Ursache von beschlagenden Scheiben

Unterschiede von Temperatur und Luftfeuchtigkeit in einem Tunnel und ausserhalb eines Tunnels lassen die Scheiben innert kürzester Zeit beschlagen. Ist die Luft ausserhalb eines Tunnels kälter und die Luftfeuchtigkeit im inneren eines Tunnels höher, kondensiert Wasser. Der entstandene Tau setzt sich aussen auf der Fahrzeugscheibe ab und blockiert die Sicht von der einen zur anderen Sekunde.

Wie verhalte ich mich korrekt?

Aktivieren Sie sofort die Scheibenwischer. In den meisten Fällen beschlagen die Aussenseiten der Scheiben zuerst! Beschlagen die Scheiben im Wageninneren, ist die Klimaanlage zu aktivieren oder die Fahrzeuglüftung auf Defrostung einzustellen. Ebenso soll der maximale Luftstrom auf die Scheiben geleitet werden. Zur Not kann mit der Hand oder einem Lappen kurz freigewischt werden. Die Fensterinnenseiten sollten regelmässig gereinigt werden, denn verschmutzte Scheiben beschlagen in der Regel schneller. Vorausschauende Fahrzeuglenkende bereiten sich vor, Scheibenwischer, Klimaanlage und die Fahrzeuglüftung vor dem Tunnel einzuschalten.

Sommerreifen im Winter

Bei winterlichen Verhältnissen mit Sommerreifen zu fahren, gilt als nicht betriebssicher oder kontrollierbar und ist daher strafbar. In Art. 29 des Strassenverkehrsgesetzes wird festgelegt, dass Motorfahrzeuge nur im betriebssicheren und vorschriftsmässigen Zu-

stand verkehren dürfen. Des Weiteren muss sich laut Art. 26 Abs. 1 SVG jeder so verhalten, dass niemand behindert oder gefährdet wird. Gemäss Art. 90 Abs. 2 kann für einen Verstoss eine Freiheitsstrafe von bis zu drei Jahren bzw. eine Geldbusse verhängt werden.

Die gesetzlich vorgeschriebene Mindestprofiltiefe für Winterreifen liegt bei 1,6 mm. Empfohlen wird jedoch eine Profiltiefe von 4 mm. Im Ausland drohen hohe Bussen, wenn man ohne Winterbereifung fährt. Während es in der Schweiz keine gesetzliche Winterreifenpflicht gibt, sieht das in anderen europäischen Staaten anders aus. Informieren Sie sich bei Auslandreisen in der Zeit von November bis April.

In Deutschland gibt es eine «situative» Winterreifenpflicht. Reifen mit M+S-Kennzeichnung und einem Herstellungsdatum bis Ende 2017/2018 werden im Rahmen einer Übergangsfrist (bis zum 30.9.2024) als Winterreifen anerkannt. Danach müssen Winterreifen das Schneeflockensymbol tragen.

Bei winterlichen Strassenbedingungen müssen Fahrzeuge somit mit wintertauglicher Bereifung ausgestattet sein. Dies gilt natürlich auch in der Schweiz. Das bedeutet: Bei Glatteis, Schneeglätte, Schneematsch, Eis- oder Reifglätte müssen Winterreifen auch in der Schweiz montiert sein. Bei Verstössen droht ein Bussgeld oder eine Verzeigung. Bei einem Unfall ist mit einer Mithaftung und Kürzung der Versicherungsleistung zu rechnen. Deutlich höher sind die Bussen in den EU-Ländern. Bei Missachtung werden im Extremfall bis zu 5000 Euro fällig.

Spikereifen

Als Spikes bezeichnet man in das Profil von Reifen eingearbeitete Metallstifte, die dem Fahrzeug zu mehr Haftung auf eisglatter Fahrbahn verhelfen sollen. In der Schweiz ist die Nutzung von Spikereifen für Fahrzeuge bis 3,5 Tonnen vom 1. November bis 30. April zulässig. Ein Aufkleber am Fahrzeug muss darauf hinweisen. Die zugelassene Höchstgeschwindigkeit ist ausserorts auf 80 km/h begrenzt. Auf der Autobahn sind Spikereifen, mit Ausnahme auf der A13 zwischen Thusis und Mesocco und auf der A2 zwischen Airolo und Göschenen, verboten. Auf diesen Streckenabschnitten ist eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h zulässig. Ihre Vorteile gegenüber herkömmlichen Winterreifen beweisen die Spikereifen jedoch erst bei Temperaturen zwischen –8 und 0 Grad Celsius. Spikes sind zudem laut und nutzen sich auf nicht vollkommen mit Eis und/oder Schnee bedeckter Fahrbahn schnell ab. Bei nasser Fahrbahn ist zudem der Grip schlechter.

Schneekettenpflicht

Es gibt in der Schweiz keine allgemeine Schneekettenpflicht. Auch Lastwagen sind dazu nicht verpflichtet. Schneeketten müssen aber verpflichtend angebracht werden, wenn eine Strecke mit dem Signal «Schneeketten obligatorisch» gekennzeichnet ist.

Auf winterlichen Strassen mit entsprechender Beschilderung sind Schneeketten somit obligatorisch und eine Weiterfahrt ohne Schneeketten ist verboten. Es können Geldstrafen verhängt werden oder eine Verzeigung ausgesprochen werden, wenn es wegen ungeeigneter Bereifung/Schneekette zu Verkehrsbehinderungen oder Unfällen kommt. Für Allradfahrzeuge können Ausnahmen beschildert werden, z. B. das Zusatzschild «4×4 ausgenommen».

Unfall mit Wildtieren

Schweizweit beläuft sich die Schadensumme bei Kollisionen mit einem Wildtier auf schätzungsweise mehr als 50 Millionen Franken. Die Gefahr eines Wildunfalls besteht grundsätzlich zu jeder Tages- und Jahreszeit. Besondere Vor-

sicht ist im Oktober, November und Dezember geboten. Sobald die Tage kürzer werden, sind Wildtiere häufiger zur selben Zeit unterwegs wie Autofahrerinnen und Autofahrer.

Verhalten im Ernstfall

Sollten Sie mit einem Wildtier kollidieren, reagieren Sie folgendermassen:

- Halten Sie an, schalten Sie den Warnblinker ein und bewahren Sie Ruhe.
- Sichern Sie die Unfallstelle mit dem Pannendreieck.
- Rufen Sie die Polizei an (Notrufnummer 117). Diese bietet allenfalls den Wildhüter auf. Unfälle mit Tieren sind meldepflichtig. Nähern Sie sich auf keinen Fall dem verletzten Tier, es steht unter Stress und kann gefährlich sein.
- Warten Sie an einer sicheren Stelle beim Unfallort auf Polizei oder Wildhüter. Diese werden den Unfall protokollieren und ein Unfallprotokoll ausstellen.
- Melden Sie den Schaden Ihrer Versicherung. Dafür benötigen Sie ein Unfallprotokoll.

Wildunfälle vermeiden

Wildtiere überqueren Strassen meist in der Dämmerung oder nachts. Verhalten Sie sich der Situation angepasst:

- Achten Sie auf das Warnschild «Wildwechsel». Reduzieren Sie das Tempo. Am grössten ist die Gefahr im Herbst während der Dämmerung, in der Nacht sowie bei schlechter Witterung.

- Stoppen Sie umgehend, wenn Sie am Strassenrand ein Tier erkennen. Tiere werden durch die Autoscheinwerfer geblendet. Sie verhalten sich allenfalls schreckhaft und reagieren unberechenbar.
- Ist ein Tier in Sichtweite? Bremsen Sie und blenden Sie das Licht ab.
- Lässt sich ein Zusammenprall mit einem Wildtier nicht vermeiden, so versuchen Sie, nicht auszuweichen. Ausweichmanöver können für Sie und andere Verkehrsteilnehmer gefährlich sein. Halten Sie das Lenkrad fest und bremsen Sie stark ab.

Wildunfall korrekt melden

Nach einem Unfall mit Wildtieren ist umgehend die Polizei zu kontaktieren. Die Kollision wird von der Polizei oder vom Wildhüter protokolliert. Wird der Vorfall nicht gemeldet oder erst am Folgetag, muss mit einer Busse gerechnet werden. Der Schaden am Fahrzeug, welcher durch den Zusammenprall mit dem Wildtier entstanden ist, wird durch die Teilkaskoversicherung gedeckt. Ein entstandener Schaden aufgrund eines Ausweichmanövers wird nur bei einer Vollkaskoversicherung übernommen.

Richtiges Licht verwenden

Seit dem 1. Januar 2014 ist das Fahren mit Licht am Tag in der Schweiz Pflicht. Viele Fahrzeuglenkende wissen offensichtlich immer noch nicht genau, welche Lichter in welcher Situation eingesetzt werden müssen. Selbst Fahrschulen sind teilweise mit dem falschen Licht unterwegs.
Ein wesentlicher Einfluss hat sicherlich die Lichtautomatik (Automatikstellung). Viele Fahrzeuglenkende verlassen sich auf die Lichtautomatik – das kann gefährlich und teuer werden. Tagfahrlichter leuchten nur vorne am Fahrzeug. Die Lichtautomatik kann nur zwischen hell und dunkel unterscheiden; z. B. bei Nebel, starkem Regen oder Schneegestöber schaltet das Tagfahrlicht nicht automatisch auf Abblendlicht um. Die Rückseite eines Fahrzeugs ist somit nicht beleuchtet und für andere Verkehrsteilnehmende schlecht erkennbar.

Manuelles Umschalten oder generell mit Abblendlicht fahren

Besitzer eines Fahrzeugs mit Lichtautomatik sollen bei schwierigen Sichtverhältnissen immer manuell auf Abblendlicht umschalten. Wer auf Nummer sicher gehen will, kann bei schwierigen Lichtverhältnissen vor der Abfahrt das Abblendlicht einschalten. So muss es während der Fahrt nicht mehr eingeschaltet werden. Das Strassenverkehrsgesetz schreibt vor, dass bei Dämmerung, Dunkelheit und schlechter Sicht mit Abblendlicht gefahren werden muss. Wer sich auf die Lichtautomatik verlässt und deshalb mit Tagfahrlicht im Nebel oder bei schwierigen Lichtverhältnissen unterwegs ist, muss mit einer Busse von CHF 60.– rechnen. Kommt es zu einem Auffahrunfall, bei welchem das vordere Fahrzeug mit Tagfahrlicht – also mit nicht beleuchteter Rückseite – unterwegs war, trägt dieser Fahrer unter Umständen eine Mitschuld und muss mindestens zum Teil haften.

Autoscheibe kratzen und Schnee beseitigen

Wer sein Fahrzeug nicht weitestgehend von Schnee und Eis befreit, wird verzeigt. Die Kosten belaufen sich auf Hunderte von Franken. Dach, Scheiben, Front und Heck (Hauben), sämtliche Lichter, Glasflächen der Spiegel so wie Kontrollschilder müssen frei von Schnee und Eis sein.

Fahren mit Guckloch führt zu Führerausweisentzug! Für Eis und beschlagene Fenster gilt: Die Frontscheibe und die Glasflächen der Aussenspiegel müssen komplett frei (ohne Eisränder) sein. Die hinteren Seitenscheiben sowie die Heckscheibe müssen nicht komplett frei sein. Dies gilt jedoch nur, sofern auf der rechten und linken Fahrzeugseite ein Spiegel montiert ist. Mögliche Busse bei Eis, Beschlag und Schnee: bis ca. CHF 600.–, teils sogar höher. Das Warmlaufenlassen des Motors, um die Scheiben zu enteisen, ist meist sinnlos, da Wärme während der Fahrt schneller erzeugt werden kann. In gewissen Fällen sind aber Eis und Beschlag derart hartnäckig, dass ohne Warmlaufen keine Besserung in Sicht ist. In einem solchen Fall handelt es sich nicht um unnötiges Laufenlassen des Motors. Die mögliche Busse für unnötiges Laufenlassen beträgt CHF 60.– und mehr …

Beitrag: Ravaldo Guerrini
Quellen: SVG, ASTRA
Bilder: ASTRA-Blog, Blick, Goodyear, Pilatus Today, Adobe Stock, 24auto.de, ADAC

Offene Stellen

JOBDRIVE by SWISSDRIVE

Stellen	Unternehmen	Region
Armeefahrlehrer	Schweizer Armee	Wangen an der Aare Vollzeit
Fahrlehrer*in Auto	Fahrschule Aare	Bern Vollzeit
Experte für sicheres Verkehrsverhalten (w/m/d)	Beratungsstelle für Unfall-verhütung BFU	Bern 80–100 %
Fahrlehrer/in Kategorie C, C1, D, BE	Fahrschule Schwab	Basel Teilzeit
Nothilfe-Instruktor*in	Fahrschule Aare	Bern Teilzeit
Praktikant*in Fahrlehrer*in Auto	Fahrschule Aare	Bern Teilzeit
Motorradfahrlehrer/in	Hertel Fahrschule GmbH	Baden/Aarau/Rheinfelden Freelance
Fahrlehrer Kat. B/BE	fahrstiL Verkehrsschule	Kanton ZH / AG / ZG Freelance
Praktikum Fahrlehrer	fahrstiL Verkehrsschule	Kanton ZH / AG / ZG Praktikum
Nothelfer-Instruktor/-in	Transportschule AG	Wetzikon ZH Teilzeit
Fahrlehrer/in für alle Kategorien	Fahrschule Rufer GmbH	Frauenfeld TG Teilzeit

Weitere Stelleninserate

Stelleninserate aufgeben

let's drive

Multimedialer Verkehrskunde-Unterricht

Virtuelle Fahrwelten im VKU

Kontaktieren Sie uns:

Telefon 041 318 34 77
k.soevegjarto@fl-portal.ch

Neu in let's drive integriert!

Kostenloses Online-Quiz für Ihren VKU

Gefährliche Verkehrssituationen virtuell befahren und weitere VKU-Aufgaben interaktiv lösen.

Quiz en ligne gratuit pour votre cours de sensibilisation

Rouler virtuellement dans des situations dangereuses et répondre à des questions interactives liées à la conduite.

Quiz gratuito online per il tuo corso di sensibilizzazione

Affronta virtualmente le situazioni di traffico pericolose e rispondi ad altre domande interattive del corso di sensibilizzazione.

bfu
bpa
upi

vkuquiz.ch