



MFK
Erst nach sechs Jahren? 6



Gesetz
Alkoholisierter Fahrschüler

12



Motorrad
Mit 16 auf die Autobahn

22



Klassik
Opel

24

Empfohlen!
Recommandé!
Consigliato!



5800 Fahrlehrer aus der ganzen Schweiz mit Preisen, Bewertungen, Steckbrief und Bildern.

fahrlehrervergleich.ch

Der Schweizer Fahrlehrervergleich

Erfahrungen eines Fahrlehrers:

„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.“

auto-ecole.comparatif.ch

Comparatif d'auto-écoles suisses

Expériences d'un moniteur de conduite:

„Votre site est génial et vaut son pesant d'or. Alors qu'en février j'avais une clientèle lacunaire. Aujourd'hui, environ deux mois après la mise en service des annonces, je suis déjà en sur-réservation et je dois recommander des clients à d'autres écoles de conduite.“

Esperienze d'un istruttore di autoscuola:

„Il vostro sito Internet è brillante e a una vera valore commerciale. Allora qu' in febbraio avevo una clientela insufficiente, oggi, circa due mesi dopo la messa in servizio degli avvisi, ho già troppe prenotazioni e devo raccomandare clienti a d'altre autoscuole.“

autoscuola.comparazione.ch

Confronto delle autoscuole svizzere

www.fahrlehrervergleich.ch
auto-ecole.comparatif.ch
autoscuola.comparazione.ch

Tel: 043 377 12 40
Schweizer Fahrlehrervergleich
Comparatif d'auto-écoles suisses
Confronto delle autoscuole svizzere



Impressum

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

Herausgeberin

Brunner AG, Druck und Medien
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

Claudia Weigand
Tel. 041 318 34 85
c.weigand@fl-magazin.ch

Verlagsleiter

Werner Kirschbaum
w.kirschbaum@fl-magazin.ch

Gesamtherstellung

Brunner AG, Druck und Medien
Arsenalstrasse 24, 6010 Kriens

printed in
switzerland

Abo-Service

Brunner Verlag, Claudia Ruckli
Tel. 041 318 34 77
c.ruckli@fl-magazin.ch
Jahres-Abo: CHF 32.–
Einzelheft: CHF 10.–

Bilder Titelseite:

www.thinkstockphotos.de
BMW, ai-Klassik

Vor wenigen Tagen gab das Bundesamt für Strassen (ASTRA) die statische Auswertung der bei Unfällen zu Schaden gekommenen Personen bekannt. Demnach sind im ersten Halbjahr 2014 auf Schweizer Strassen 115 Menschen bei Unfällen gestorben. Das sind neun Personen weniger als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. 1911 Personen wurden schwer verletzt, 182 mehr als im ersten Halbjahr 2013. Somit ging die Quote im Vorjahresvergleich um 7% zurück. Das ist so weit eine sehr erfreuliche Tendenz.



Werner Kirschbaum

Bei den Zweiradfahrenden hat sowohl die Anzahl der tödlich verunfallten Personen als auch diejenige der Schwerverletzten zugenommen. Rückläufig entwickelt hat sich die Zahl der verunglückten Fussgänger.

Im ersten Halbjahr 2014 sind 12 respektive 13 Todesopfer zu beklagen, die auf den Einfluss von übersetzter Geschwindigkeit bzw. auf die Einwirkung von Alkohol zurückzuführen sind. Dies entspricht einem Rückgang von 48% respektive 35% in Bezug auf die Vorjahresperiode. Bei den Schwerverletzten beträgt die Abnahme 5% (Geschwindigkeit) und 8% (Alkohol).

Möglicherweise zeigen die Massnahmen aus den ersten beiden «Via sicura»-Paketen betreffend Raser sowie betreffend Fahrverbot unter Alkoholeinfluss für Neulenkende und Berufschaffeuere bereits Wirkung, so die ASTRA-Meldung.

Jeder Tote, den wir beklagen, ist einer zu viel. Darum möchte ich alle Schweizer Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer ermuntern, mit ihrer wertvollen Ausbildung der Neulenkenden zur Unfallprävention beizutragen.

Werner Kirschbaum, Verlagsleiter *FL-magazin*

16

Editorial

3

Anhörungsfrist abgelaufen

MFK erst nach sechs Jahren?

6

Gesetz

Alkoholisierte Fahrschüler

12

FL-Weiterbildung

50% Kostenerhöhung

16

Brief des Preisüberwachers zur SARI-Gebühr

20

Motorrad

Mit 16 Jahren auf die Autobahn

22

Klassik

Ein Monstrum macht Zicken

24

Nutzfahrzeuge

Ladungssicherung III

28

Fähigkeitsausweis seit 1. September obligatorisch

32

Partie française

33

Parte italiana

36

Online-Ratgeber

39

22



28



32



22



Preis ab

CHF 26'550.-*

Vorteilspaket bis CHF 6'710.-**

Intelli**Link** 



DER INSIGNIA SPORTS TOURER

DIE ÜBERRASCHUNG IN DER BUSINESS-KLASSE.

Mit IntelliLink, unserem einzigartigen Infotainment-System.
Und den effizientesten Motoren aller Zeiten, ab nur 98 g/km CO₂.***

Opel **FLEXCARE**

opel.ch

*Insignia Limousine 1.4 Turbo, 1364 cm³, 103 kW (140 PS), 4-Türer, LP CHF 30'550.-, Kundenvorteil CHF 4'000.-, neuer VP CHF 26'550.-. **123 g/km CO₂**, Ø-Verbrauch **5,2 l/100 km**, Energieeffizienz **B**. **Abb.: Insignia ST Cosmo 1.6 Turbo, 1598 cm³, 125 kW (170 PS), LP inkl. Swiss Pack Cosmo und Sonderausstattung CHF 47'200.-, Vorteilspaket CHF 6'710.-, neuer VP CHF 40'490.-. **146 g/km CO₂**, Ø-Verbrauch **6,2 l/100 km**, Energieeffizienz **D**. Ø CO₂ aller verkauften Neuwagen in CH = 148 g/km. ***Insignia Limousine 2.0 CDTI, **98 g/km CO₂**, Ø-Verbrauch **3,7 l/100 km** (Benzinäquivalent **4,1 l/100 km**), Energieeffizienz **A**.



Wir leben Autos.



Anhørungsfrist abgelaufen

MFK erst nach sechs Jahren?

Neu sollen Personenwagen und Motorräder sechs Jahre nach der ersten Inverkehrsetzung zur ersten amtlichen Kontrolle aufgeboten werden.

Die Anhørungsfrist endete am 4. Juli 2014.

Die Meinungen gehen auseinander

Die Redaktion hat Stimmen und Meinungen von unterschiedlichen Interessenvertretern zu diesem Thema zusammengetragen. Lesen Sie die Pro- und Kontrameldungen des Vereins der Strassenverkehrsämter asa, von ASTRA, ASTAG, dem Autogewerbeverband AGVS und dem TCS.

Auch «10 vor 10» hat berichtet

Sogar die Sendung «10 vor 10» nahm sich des Themas an. Hier können Sie den Beitrag anschauen: Einfach den QR-Code scannen oder suchen Sie via Website unter: <http://www.srf.ch/player/tv/10vor10/video/...>

Quelle: www.srf.tv



Und die Nachbarländer?

Ausserdem haben wir über die Grenzen geschaut und zeigen Ihnen die geltenden Regeln zum Thema Motorfahrzeugkontrolle in den Schweizer Nachbarländern Italien, Frankreich, Deutschland und Österreich.



Anhörung zur Neuregelung der Nachprüffristen

Das Bundesamt für Strassen hat die Anhörung zur Neuregelung der Nachprüffristen eröffnet. Der Vorstand der Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa) unterstützt die vorgeschlagenen Änderungen im Grundsatz und wird im Rahmen der Bearbeitung der Vorlage zu den einzelnen Positionen Stellung nehmen.

Die Anhörung zur Neuregelung der Nachprüffristen beinhaltet eine bedeutende Änderung. Neu sollen Personenwagen und Motorräder sechs Jahre nach der ersten Inverkehrsetzung zur ersten amtlichen Kontrolle. Bislang gilt eine Frist von vier Jahren. Die weiteren Kontrollen – 2. Prüfung innerhalb von drei Jahren und

anschliessend regelmässige Prüfung alle zwei Jahre – werden beibehalten. Die geplante Anpassung der Frist bis zur 1. Kontrolle stützt sich unter anderem auf die durch die Mängelstatistik gewonnene Erkenntnis (Quelle: Bericht des ASTRA zur Überprüfung der Nachprüfintervalle von Strassenfahrzeugen), dass bei jungen Fahrzeugen grössere technische Mängel erst nach fünf bis sechs Jahren auftreten.

asa unterstützt die Vorschläge

Nun sind auch die Strassenverkehrsämter aufgefordert, zum Verordnungsinhalt Stellung zu nehmen. Der Vorstand der Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa) unterstützt die vorgeschlagenen Änderungen im Grundsatz und wird im Rahmen der Bearbeitung der Vorlage zu den einzelnen Positionen Stellung nehmen.

Veränderungen sind verantwortlich

Die Auswirkungen der vorgeschlagenen Veränderungen der Prüf Fristen sind für die Zulassungsstellen verantwortlich. Die Vorlage wird aus folgenden Gründen befürwortet:

- Die Verkehrssicherheit wird nicht beeinträchtigt.
- Der technischen Entwicklung der Fahrzeuge und der Wartungsqualität der Fahrzeuge in der Schweiz wird Rechnung getragen.
- In den ersten zehn Betriebsjahren wird beispielsweise bei Personenwagen und Motorrädern die Zahl der Kontrollen lediglich um eine Prüfung von drei auf zwei Kontrollen reduziert.
- Die Eigenverantwortung wird massvoll gefördert.
- Ein grosser Teil der Fahrzeuge wechselt innerhalb von drei bis fünf Jahren nach

der ersten Inverkehrsetzung den Halter (Ablauf Leasingdauer). Dann erfolgt freiwillig die für den Fahrzeughandel wichtige Fahrzeugprüfung.

Der Vorstand asa erwartet, dass in den Kantonen geeignete Massnahmen ergriffen werden, um die neuen Prüf Fristen einzuhalten.

Quelle: www.verkehrszulassung.ch



Neuregelung der Nachprüfintervalle: Start der Anhörung

Die periodischen Nachprüfungen stellen sicher, dass die in der Schweiz immatrikulierten Fahrzeuge in einem technisch guten Zustand bleiben. Die Qualität aktueller Fahrzeuge hat sich seit der Zeit der Einführung der geltenden Nachprüffristen markant verbessert. Der Bund will deshalb die Prüfintervalle für einzelne Fahrzeugarten dieser Entwicklung anpassen. Weiter schlägt er vor, die Vergabekriterien für Händlerkontrollschilde zu erweitern. Die Anhörung zu den entsprechenden Ordnungsänderungen [...] dauert bis zum 4. Juli 2014.

Moderne Fahrzeuge weisen aufgrund des technischen Fortschritts einen markant höheren qualitativen Standard auf, als dies bei der Einführung der heute geltenden Nachprüffristen vor rund 20 Jahren der Fall war. Das bestätigen sowohl die Mängellisten der Strassenverkehrsämter wie auch die Zahlen aus der Unfallstatistik. Im Jahr 2012 war bei weniger als einem Prozent der Strassenverkehrsunfälle ein technischer Mangel die Hauptursache eines Unfalls.



Entlastung der Fahrzeughalter

Aufgrund dieser Erkenntnisse soll die Frist für die erste Nachprüfung von Personenwagen und Motorräder von heute vier auf neu sechs Jahre verlängert werden. Mit der vorgeschlagenen Verlängerung des ersten Nachprüfintervalls können die Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter entlastet werden.

Verantwortung bleibt beim Kanton

Die Verantwortung für das rechtzeitige Aufbieten zu den amtlichen Prüfungen und deren Qualitätssicherung soll auch künftig bei den zuständigen kantonalen Zulassungsbehörden bleiben. Die Zulassungsstellen müssen die Prüfintervalle einhalten, und wenn sie die notwendigen Prüfkapazitäten nicht selber bereitstellen können, die Prüftätigkeit an Dritte delegieren. [...]

Alle mit Kontrollschildern versehenen und zugelassenen Fahrzeuge unterliegen der periodischen Nachprüfungspflicht. Dabei werden sie hinsichtlich der Verkehrs- und Betriebssicherheit sowie des Einhaltens der Umweltschutzvorgaben überprüft. Seit Einführung der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) im Jahr 1995 blieben die Intervalle für die periodische Prüfungspflicht praktisch unverändert.

Erweiterung der Kriterien zur Erteilung von Kollektiv-Fahrzeugausweisen

Bei der Erteilung zusätzlicher Kollektiv-Fahrzeugausweise mit Händlerschildern («U-Nummern») ist heute die Anzahl der Mitarbei-

tenden eines Betriebs ein wichtiges Kriterium. Im Fahrzeughandel werden heute bei gleichen oder höheren Umsatzzahlen weniger personelle Ressourcen benötigt. Deshalb soll zusätzlich das Kriterium «erzielter Umsatz» eingeführt werden, damit einem Betrieb auch ohne zusätzliches Personal weitere Händlerschilder erteilt werden. Fahrzeughändler können so gleichzeitig mehreren Kaufinteressenten ein Fahrzeug zu Probezwecken überlassen.

Quelle: www.astra.admin.ch



Neuregelung der periodischen Nachprüfintervalle

Die ASTAG steht grundsätzlich hinter allen Bestrebungen, die Rahmenbedingungen im Strassenverkehr und Strassentransport so zu optimieren, dass weniger Kosten und Zeitaufwand für Strassenbenützer, Transportunternehmen und Fahrzeughalter entstehen. Wir begrüßen deshalb ausdrücklich die Anpassung von Art. 33 Abs. 1, 2, 3; Art. 33a Abs. 1, 2, 3, 4; Art. 33b, wonach die periodischen Nachprüfintervalle den aktuell gesammelten Erkenntnissen angepasst werden sollen.

Schwerverkehr nicht benachteiligen

Insbesondere schwere Motorwagen über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht unterstehen aber einer jährlichen obligatorischen Prüfpflicht, was mit vorliegender Vorlage auch nicht geändert werden soll. Bei neu in Verkehr gesetzten Fahrzeu-

gen (bei denen zudem eine Herstellergarantie läuft) sowie bei den Fahrzeugen, die erst wenige Jahre im Verkehr stehen, ist weder statistisch noch durch Ergebnisse von Schwerverkehrskontrollen jedoch erwiesen oder belegt, dass sich diese in einem technischen Zustand befinden, der die Verkehrssicherheit gefährdet oder gefährden könnte und damit eine Ungleichbehandlung rechtfertigen würde. In der Folge ist in den ersten Jahren nach Erstinverkehrsetzung eine jährliche, obligatorische Nachprüfung ohne jeden Zweifel nicht notwendig und somit eine schädliche staatliche Kostentreiberei.

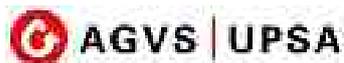
Auch LKW sollen von der Änderung profitieren

Deshalb stellen wir den ausdrücklichen Antrag, dass von der Revision nicht nur Motorräder und Personenwagen sowie landwirtschaftliche Fahrzeuge profitieren dürfen, sondern auch schwere Motorwagen über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht. Zwecks Gleichbehandlung aller Strassenfahrzeuge fordern wir, dass die periodischen Nachprüfintervalle auch für leichte und schwere Motorfahrzeuge bzw. Fahrzeugkombinationen zur gewerblichen Güterbeförderung sowie für alle Motorfahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Ausstattung dazu bestimmt und geeignet sind, mehr als neun Personen, einschliesslich des Fahrers, zu befördern, angepasst werden. Wenn nötig, ist dazu das Landverkehrsabkommen entsprechend anzupassen oder es ist für den Binnenverkehr eine abweichende Lösung zu treffen, was in anderen, die Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) betreffenden Fällen (Feuerlöscher: Ausrüstungspflicht für schwere Motorwagen) ja auch praktiziert wird, obwohl es zu einer klaren Diskriminierung des Schweizer Transportgewerbes führt.

Keine zusätzliche Ungleichheit schaffen

In jedem anderen Fall lehnt die ASTAG die in Frage stehende Revision der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) ab, da gerade im Bereich der unlauteren Konkurrenzierung durch landwirtschaftliche Fahrzeuge eine zusätzlich neue Ungleichheit zulasten des professionellen Strassentransportes geschaffen würde.

Quelle: www.astag.ch



400 000 Fahrzeuge gefährden die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer

Bern, 4. Juli 2014 – Heute endet die Eingabefrist für die Stellungnahme zuhanden des Bundes zur Verlängerung der MFK-Intervalle. Anstelle wie bisher nach vier sollen Neufahrzeuge in Zukunft erst nach sechs Jahren erstmals geprüft werden. Der Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS) hat wiederholt auf die Gefahren dieser Neuregelung aufmerksam gemacht. Mit seiner Stellungnahme zeigt er deutlich die Widersprüche und Denkfehler des Bundes auf.

Urs Wernli, Zentralpräsident des AGVS, bringt es auf den Punkt: «Eine Verlängerung der Nachprüfintervalle widerspricht dem öffentlichen Interesse und gefährdet die Sicherheit auf den Strassen. 1,3 Millionen Fahrzeuge (Quelle: ASTRA) sind heute ungeprüft unterwegs, 400 000 davon mit teilweise gravierenden Mängeln.» Dieser Zustand ist nach Ansicht des AGVS nicht tragbar. Anstatt den Prüfrückstand der Strassenverkehrsämter und damit die Zahl der risikoreichen Fahrzeuge auf der Strasse zu reduzieren, will das Bundesamt für Strassen einfach



den aktuellen Zustand «legalisieren» – mit einer Verlängerung des Erstprüfungsintervalls von vier auf sechs Jahre.

Jedes 4. Fahrzeug hat Mängel

Urs Wernli: «Es ist für uns nicht nachvollziehbar, weshalb der Bund eine so widersprüchliche Regelung will. Wenn es um den Bau einer zweiten Gotthard-Röhre oder um den Betrieb von Atomkraftwerken geht, und vor allem mit dem Programm «Via sicura», plädiert der Bund immer für mehr Sicherheit. Hier tritt er diesen Grundsatz mit Füßen.» 30 Prozent aller Fahrzeuge zwischen vier und sechs Jahren weisen gemäss verschiedenen Strassenverkehrsämtern Mängel auf – 10 Prozent davon bei sicherheitsrelevanten Systemen wie Bremsen und Lenkung. Das Argument des ASTRA, die Intervalle aufgrund der zuverlässigeren Fahrzeugtechnik zu verlängern, sei absurd: «Erstens sind die heutigen Modelle komplexer und damit pannenanfälliger geworden, was durch die zahlreichen Rückrufaktionen belegt ist. Zudem verschleissen mechanische Bauteile wie Bremsen, Stossdämpfer an den Automobilen immer noch gleich häufig und stark wie schon vor 20 Jahren.» Der Bund wolle in Zukunft mehr auf die Eigenverantwortung der Automobilisten setzen. Urs Wernli: «Die meisten Fahrzeuge werden erst unmittelbar vor der MFK repariert. Eine On-Board-Diagnostik – die in den meisten Fällen nur die abgasrelevanten Systeme überwacht – und Herstellergarantien ersetzen keine fachliche Kontrolle. Der Bund weiss das, denn bei den meistgefahrenen Lieferwagen und Kleinbussen mit praktisch identischer Technolo-

gie wie den Personenwagen sollen die heutigen Intervalle bleiben.»

Quelle: www.agvs.ch



Der TCS befürwortet die Neuregelung

Der TCS unterstützt den vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) ausgearbeiteten

Vorschlag, die Nachprüfintervalle für Personenwagen und Motorräder von bisher 4-3-2-2 Jahren zu neu 6-3-2-2 Jahren zu ändern. Eine Neuregelung entlastet die Halter von jüngeren Fahrzeugen und trägt dem hohen technischen Standard moderner Fahrzeuge Rechnung, ohne dabei Einbussen bei der Verkehrssicherheit in Kauf zu nehmen.

Heute (4.7.2014) läuft die Anhörungsfrist für die vom ASTRA vorgeschlagene Neuregelung der periodischen Nachprüfintervalle bei Motorfahrzeugen ab. Der TCS erkennt den Handlungsbedarf in diesem Bereich und hat sich deshalb für den Vorschlag ausgesprochen. Viele Strassenverkehrsämter sind heute mit den amtlichen Nachprüfungen stark im Rückstand. So wird die vorgeschlagene Frist von 6 Jahren bis zur ersten Nachprüfung in manchen Kantonen gar restriktiver sein als die heutige Praxis.

Kein negativer Einfluss auf die Verkehrssicherheit

Die Anpassung der Prüfintervalle entspricht der technischen Entwicklung moderner Fahrzeuge, deren Qualität seit der Einführung der aktuell

geltenden Fristen am 1. Oktober 1995 zuge-
nommen hat. Weil die Anzahl Verkehrsunfälle
aufgrund von technischen Mängeln sehr gering
ist, hat die Anpassung der Prüfintervalle auch
keinen negativen Einfluss auf die Verkehrs-
sicherheit. Die Verlängerung der Prüfintervalle
kann also ohne Sicherheitseinbussen akzeptiert
werden, wobei es natürlich von zentraler Be-
deutung ist, dass die neue Regelung mit ver-
bindlichen Prüfterminen konsequent umgesetzt
wird.

Quelle: tcs

So machen es die Nachbarn

Italien



Die technische Prüfung und Ab-
gasuntersuchung bei Fahrzeugen
mit einem zulässigen Gesamtge-
wicht von bis zu 3,5 Tonnen wird bei den Prüf-
stellen der staatlichen Strassenverkehrsbehörde
(Motorizzazione Civile) oder bei autorisierten
Vertragswerkstätten durchgeführt. Diese Fahr-
zeuge sind erstmals nach vier Jahren und dann
alle zwei Jahre zu untersuchen. Bei Taxis, Miet-
fahrzeugen, Bussen, bestimmten Spezialfahr-
zeugen, grösseren Anhängern und allen ande-
ren Fahrzeugen mit einem Gesamtgewicht von
über 3,5 Tonnen erfolgt die Prüfung jährlich
durch die staatlichen Prüfstellen.

Deutschland



Die HU (Hauptuntersuchung)
wird in Deutschland nicht von
Behörden, sondern von staatlich
anerkannten Prüforganisationen wie zum Bei-
spiel DEKRA, TÜV Süd, TÜV Nord, FSP, GTÜ, TÜV
Rheinland, TÜV Thüringen, TÜV Hanse oder KÜS
vorgenommen, die einer amtlichen Kontrolle
und Akkreditierung unterliegen. Die HU ist eine

zerlegungsfreie Sicht-, Funktions- und Wir-
kungsprüfung bestimmter Bauteile sowie eine
Überprüfung des Fahrzeugs auf Vorschrifts-
mässigkeit gemäss StVZO. Sie beinhaltet die
Verkehrssicherheit, nicht jedoch die Betriebs-
sicherheit.

Frankreich



Die Contrôle Technique ist seit
1992 verpflichtend für alle Fahr-
zeuge in Frankreich. Sie erfolgt
erstmalig nach vier Jahren und nachfolgend alle
zwei Jahre.

Österreich



Die Überprüfung findet bei Auto-
fahrerclubs (ÖAMTC, ARBÖ) oder
in Gewerbebetrieben statt. Eine
Prüfbefugnis kann jedoch auch von Ziviltech-
nikern oder Ingenieurbüros erworben werden.
Staatliche Prüfstellen prüfen nur in speziellen
Situationen (z. B. polizeilich eingeleitete Über-
prüfung bei Verdacht auf Mängel). Die Über-
prüfung findet gemäss § 57a Kraftfahrzeuggesetz
1967 statt. Der Turnus wurde 2002 so geändert,
dass Neufahrzeuge der EG-Fahrzeugklasse M1
sowie gewisse Zugmaschinen und Motorkarren
und überprüfungspflichtige Anhänger, das sind
solche, mit denen eine Geschwindigkeit von 25
km/h überschritten werden darf, erstmalig nach
drei Jahren, anschliessend nach zwei Jahren
und danach einer jährlichen Prüfung der Kraft-
fahrzeugsicherheit und Einhaltung der Abgas-
grenzwerte unterzogen werden. Historische
Fahrzeuge, das sind insbesondere Fahrzeuge
mit Baujahr vor 1956, müssen alle zwei Jahre
überprüft werden. Alle anderen Fahrzeuge, z. B.
einspurige Kraftfahrzeuge oder LKW und Busse,
müssen jährlich überprüft werden.

Quelle: www.wikipedia.org



Alkoholisierte Fahrschüler

Am frühen Samstagmorgen geraten Fahrlehrer und Fahrschüler in eine Routinekontrolle der Kantonspolizei. Nach der Kontrolle der Ausweise veranlasst die Polizei eine Atemluft-Kontrolle. Die Polizei stellt beim Fahrschüler einen Alkoholgehalt von 0,3 Promille fest.

Was nun? Hat der Fahrlehrer seine Aufsichtspflicht bzw. Sorgfaltspflicht verletzt? Denn seit dem Januar 2014 gilt der Höchstwert von 0,1 Promille für Berufsschauffeure, Inhaber des Führerausweises auf Probe, Fahrschüler, Fahrlehrer sowie Begleitpersonen von Lernfahrten.

Auszug aus dem Strassenverkehrsgesetz SVG

SVG Art. 15 Abs. 2 Aus- und Weiterbildung der Motorfahrzeugführer

2. Der Begleiter sorgt dafür, dass die Lernfahrt gefahrlos durchgeführt wird und der Fahrschüler die Verkehrsvorschriften nicht verletzt.

SVG Art. 100 Abs. 3 Strafbarkeit

3. Für strafbare Handlungen auf Lernfahrten ist der Begleiter verantwortlich, wenn er die Pflichten verletzt hat, die ihm als Folge der Übernahme der Begleitung oblagen.

Der Fahrschüler ist verantwortlich, soweit er eine Widerhandlung nach dem Stand seiner Ausbildung hätte vermeiden können.

Für strafbare Handlungen auf Lernfahrten ist der Begleiter verantwortlich ...

Laut SVG Art. 100 Abs. 3 stellt sich die Frage, ob der Fahrlehrer oder die Begleitperson ver-

pflichtet ist, den Fahrschüler vor Antritt der Fahrt zu kontrollieren oder ihn zumindest auf diesen Sachverhalt anzusprechen. Oder muss der Fahrlehrer gar ein Atemtestgerät mitführen, um seine Sorgfaltspflicht nicht zu verletzen? Ein heikles Thema für Fahrschüler, Fahrlehrer und Begleitperson.

Die rechtliche Seite für Begleitpersonen

Nicht nur im vorliegenden Fall wird der Begleitperson eine wichtige Aufgabe anvertraut. So gibt es im Bereich der Sorgfaltspflicht des Beifahrers mehrere Bundesgerichtsentscheide (BGE). Die gesetzlich umschriebene Tätigkeit des Begleiters kann deshalb unter dem Begriff des Führens eines Fahrzeuges subsummiert werden, ohne diese zu überdehnen.

Nötigenfalls muss er in den Führungsvorgang eingreifen und die Handbremse ziehen oder das Steuer herumreissen (BGE 91 IV 147). Das Bundesgericht hält in einem weiteren Urteil fest, dass die Verantwortlichkeit zu Beginn der Ausbildung ausschliesslich beim Begleiter und mit fortschreitender Ausbildung mehr und mehr auf den Fahrschüler übergeht (BGE 97 IV39).

Anlässlich der GV des SFV hat sich Stefan Huonder, ASTRA, aufgrund einer Anfrage des OFV-Präsidenten Daniel Koster dem Thema Sorgfaltspflicht gestellt. Für Huonder ist die Situation klar. Obschon der Fahrlehrer der Sorgfaltspflicht untersteht, bedingt dies nicht, dass jeder Fahrlehrer ein Alkoholtestgerät mitführen muss. Ist jedoch erkennbar, dass der

Jetzt updaten

Kurse asa-erkannt

- In 1 Tag Eco-Drive kennenlernen
- In 1 Tag Eco-Drive-Kenntnisse verbessern
- In 2 Tagen Eco-Trainer-Zertifikat erneuern
- In 3 Tagen Eco-Trainer werden



ecodrive[®]
clever fahren

Mehr dazu auf www.eco-drive.ch
Quality Alliance Eco-Drive, Badenerstrasse 21, CH-8004 Zürich
Telefon 041 240 48 18, info@eco-drive.ch

Wir sind Partner von  **energieschweiz**



Weiterbildung für Fahrlehrer

18.09.2014, Trubschachen

Kurs 6: Fahren auf unbefestigten Strassen

26.09.2014, Hinwil

Kurs 10: Heutige Motorradtechnik (Kat A)

07.11.2014, Nottwil

Kurs 5: Sehen im Verkehr

10.12.2014, Frick

Kurs 11: Autotechnik für Fahrlehrer

15.01.2015, Sissach

Kurs 2: Tunnelbrand - die Fortsetzung

Anmeldung unter:

www.verkehrsschulung.ch / 061 333 06 59



SanPool Nothilfeinstruktor

Wir sind die SanPool und stehen für Integrität



Über alpha, beta oder gamma, wissen Sie beid nicht mehr, welcher Kurspartner nun der richtige ist?

Partnerschaft misst sich nicht allein am Ausweispreis. Die SanPool bildet und bindet seit über 10 Jahren Ausbilder für Nothilfeurse. Wir schulen auch bestehende Instruktoren auf unser anspruchsvolles Kurskonzept um und dies geradezu **kostenlos**.

Unser Nothilfeausweis kostet 19 CHF, und das ist er Wert.

Grundkurs, Weiterbildung oder Umschulung?

Wir freuen uns auf Sie!



Tel. 061 602 06 06
www.sanpool.ch

Fahrschulpedalen

- Professionell verbaut
- Erfahrung seit 1951
- Mit Wellenübertragung oder mit Seilzügen
- Auch Einzelanfertigungen
- AB 1440.- Franken
- PW und Lastwagenpedalen
- Schön ausgeschnittene Verschalungen sind nicht Glücksache, sondern eine Trütsch Sache.



Trütsch-Fahrzeug-Umbauten AG
Winterthurerstrasse 694, 8051 Zürich

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

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

Fahrschüler unter Alkoholeinfluss steht, darf die Fahrlektion keinesfalls gefahren werden. Kann der Alkoholeinfluss auch bei genauem Beobachten nicht festgestellt werden, hat der Fahrlehrer seine Sorgfaltspflicht nicht verletzt. Bei einem Verdacht auf Alkoholkonsum empfiehlt es sich, den Fahrschüler darauf anzusprechen. So hat der Fahrlehrer oder die Begleitperson die Sorgfaltspflicht ausgeübt. Einige Fahrlehrer lösen das Problem, indem sie bei der ersten Fahrlektion eine Abmachung bzw. die allgemeinen Geschäftsbedingungen der Fahrschule unterschreiben lassen. Darin wird festgehalten, dass der Fahrschüler sich verpflichtet, die Fahrstunde nicht unter Alkoholeinfluss zu besuchen.

Text: Ravaldo Guerrini

Massnahmen beim Fahren in angetrunkenem Zustand

Das Gesetz unterscheidet drei Fälle von Führen in angetrunkenem Zustand: leichte, mittelschwere und schwere Widerhandlung mit unterschiedlichen administrativrechtlichen Folgen. Beim geschilderten Fall handelt es sich um eine leichte Widerhandlung im Sinne von Art. 16a SVG.

Die leichte Widerhandlung (Art. 16a SVG)

Eine Verletzung von Verkehrsregeln stellt dann eine leichte Widerhandlung dar, wenn sie eine geringe Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft und die fehlbare Person nur ein leichtes Verschulden trifft. Zudem wird das Fahren unter Alkoholeinfluss mit einer Blutalkoholkonzentration zwischen 0.5 bis 0.79 Gewichtspromille als leichte Widerhandlung eingestuft, sofern die betroffene Person nicht noch gleichzeitig weitere Widerhandlungen begeht, welche für sich allein betrachtet nicht mehr im Ordnungsbussenverfahren erledigt werden können.

Die gleichen Konsequenzen hat das Fahren unter Alkoholeinfluss mit einer Blutalkoholkonzentration zwischen 0,1 bis 0,49 Gewichtspromille für folgende Personengruppen:

- Fahrzeugführer/innen auf Lern- und Übungsfahrten;
- Begleitpersonen auf Lernfahrten;
- Inhaber/innen des Führerausweises auf Probe (ausgenommen Fahrzeuge mit Spezialkategorien F, G und M);
- Fahrlehrer/innen während der Berufsausübung;
- Fahrzeugführer/innen im berufsmässigen Personentransport;
- Fahrzeugführer/innen im Gütertransport mit schweren Motorwagen;
- Fahrzeugführer/innen beim Transport gefährlicher Güter mit kennzeichnungspflichtigen Beförderungseinheiten;
- Fahrzeugführer/innen auf Fahrten des konzessionierten oder grenzüberschreitenden Personenverkehrs.

Nach einer leichten Widerhandlung wird eine Verwarnung ausgesprochen, sofern gegen die fehlbare Person in den letzten zwei Jahren vor der zu beurteilenden Widerhandlung kein Führerausweisentzug vollstreckt oder eine andere Administrativmassnahme angeordnet worden ist.

Wer sich während zwei Jahren nach einem Entzug oder einer Verwarnung korrekt verhält, wird somit bei einer neuen leichten Widerhandlung in der Regel nur verwarnt. Weist die betroffene Person hingegen bei einer leichten Widerhandlung schon Vorakten in den letzten zwei Jahren auf (z. B. bereits eine Verwarnung oder ein Führerausweisentzug), so ist der Führerausweis zwingend für mindestens einen Monat zu entziehen.

DOPPEL- PEDAL- PROFIS

Für Fahrschulen



- ✓ für PW, LKW, Van und Bus
- ✓ Mehrwegpedal-System
- ✓ CHF 400.– sparen bei einer weiteren Umrüstung

Garage Stauffer GmbH | Cheerstrasse 16 | 6014 Luzern
041 250 11 33 | info@garagestauffer.ch | www.garagestauffer.ch



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:



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

FL magazin

Die nächste Ausgabe erscheint
am 19. Dezember 2014.

Anzeigen-/Redaktionsschluss:
24. November 2014



Fahrlehrer-Weiterbildung

Hasan Kalender Weiterbildungsseminare

Notsituation – wie reagiere ich? Fahrtechnikkurs

23.01.2015 Flugplatz Ambri

Prüfungserfolg/NL-Unfälle – Verkehrsexperte/Polizei

12.11.2014 Wangen a/A

Prüfungsangst und Lernpsychologie

05.11.2014 Egerkingen

Weitere FL/Moderatorenkurse: www.hkws.ch

Anerkennung: 1 Tag Kat. B & teils WAB-Moderator

Anmeldung: www.hkws.ch 041/781 15 16

AUS- UND WEITERBILDUNG

Wir bieten Aus- und Weiterbildungen für
Moderatoren und Fahrlehrer aller Kategorien an.

acadevia 
by DRIVESWISS.ORG

Acadevia | CH-5610 Wohlen | T +41 (0)56 200 00 40 | www.acadevia.ch



asa erhöht Gebühren für Kursbescheinigung

50%ige Kostenerhöhung wirft hohe Wellen

Bei vielen Fahrlehrern löste die Mitteilung des SFV (Schweizerischer Fahrlehrerverband) Unverständnis aus, die asa werde die Kosten für die Kursbescheinigung der FL-Weiterbildung um 50% erhöhen. Rote Köpfe gab es auch bei den Sektionspräsidenten der angeschlossenen Verbände des SFV. Denn diese wurden nicht vorinformiert.

Rückblick in die SARI-Geschichte

Bereits 2008 meldete die asa Bedenken an, dass die 30 Franken SARI-Gebühren ausreichen würden. Die damalige SFV/QSK konnte die anstehenden Arbeiten aus verschiedenen Gründen nicht zufriedenstellend erledigen. Die asa reagierte prompt: In einer «schnellen Aktion» entzog sie dem SFV das Mandat der Weiterbildungsaufsicht und führte diese in eigener Regie bis heute weiter. Da die asa nach eigenen Angaben für die Dienstleistung Weiterbildung Fahrlehrer von 2008 bis 2013 ein kumuliertes Defizit von CHF 474 483.– verzeichnet, ist sie an der Weiterbildungsaufsicht nicht mehr interes-

siert. Anfangs 2014 signalisierte die asa ihre Bereitschaft, die Dienstleistung Weiterbildung Fahrlehrer an den SFV zu delegieren.

Auf einige von vielen Fragen von verunsicherten Fahrlehrern an die Sektionen wollen wir hier eingehen. Dazu hat sich das FL-Magazin bei asa, SFV und Betroffenen umgehört.

Fragen an Denis Huguenin, Präsident Schweizer Fahrlehrerverband, SFV:

FL-magazin: *Weshalb hat der SFV ohne Einbezug der Sektionspräsidenten einer 50%igen Erhöhung der Fahrlehrer-Kursbescheinigung zugestimmt? So stand es zumindest im SFV-Newsletter.*

Denis Huguenin: Der Text im Newsletter stammte von der asa. Wir haben diesen kommentarlos übernommen, weil die asa vorweg bereits die Kursveranstalter mit diesem Wortlaut orientiert hatte. Fact ist: Die asa hat uns

bereits im Januar über ihr Defizit informiert und uns angeboten, die Weiterbildung wiederum zu übernehmen. Wir haben dies abgelehnt, da wir kein Defizitrisiko auf uns nehmen wollten. Im Juni erklärten uns die Vertreter der asa die Situation ausführlich und mit dem Hinweis, dass sie eine Erhöhung um 15 Franken vorsehen. Wir wurden lediglich orientiert, eine Rückfrage bei den Sektionspräsidenten hätte die asa nicht berücksichtigt.

FL: *Unternimmt der SFV etwas gegen diese Preiserhöhung? Und wenn ja, was?*

D.H.: Wir werden das Thema und ein allfälliges weiteres Vorgehen Ende August im Vorstand besprechen.

FL: *Was kann ein Fahrlehrer, der mit der Erhöhung nicht einverstanden ist, gegen diese unternehmen? In diesem Zusammenhang sprechen einige davon, dass die asa ihre Monopolstellung ausnütze.*

D.H.: Meines Wissens ist bereits ein Vorstoss beim Preisüberwacher in Diskussion. Offen ist, ob das Vorhaben umgesetzt wird.

[Anm. d. Red.: Antwort des Preisüberwachers siehe Seite 20.]

FL: *Ist es richtig, dass die asa die Weiterbildungsaufsicht, da sie defizitär ist, zurück an den SFV delegiert und dass der SFV zukünftig von der jetzigen Kostenerhöhung für die Kursbescheinigung «profitieren» kann?*

D.H.: ferner: Wir sind der Meinung, dass der SFV mittelfristig die Weiterbildung der FL als OdA wiederum betreuen sollte. Allerdings darf daraus keine finanzielle Belastung entstehen. Von «profitieren» ist weder heute noch morgen die Rede!

Ostschweizerischer Fahrlehrerverband, OFV

Da beim Präsidenten und im Sekretariat vermehrt die Aufforderung geäussert wurde, dass der OFV gegen die Kostenerhöhung der asa Einsprache erheben solle, hat der OFV reagiert und sich mit einem Antrag an den SFV gewandt, diese Kostenerhöhung abzulehnen. Die von der asa aufgeführten Gründe für die 50%ige Kostenerhöhung für die Kursbescheinigung (SARI) waren für den OFV nicht transparent oder nachvollziehbar. Auch war nicht darüber informiert worden, dass die asa mit dieser Dienstleistung in den Jahren 2008–2013 CHF 474 483.– Defizit verzeichnete und im Begriff ist, die defizitäre Dienstleistung Weiterbildung Fahrlehrer wieder an den SFV zu delegieren. Des Weiteren war nicht bekannt, dass die asa für eine zeitgerechte Refinanzierung der obligatorischen Weiterbildung Fahrlehrer mit CHF 60.– pro Kursbestätigung rechnen müsste.

Stellungnahme von Sven Britschgi, Geschäftsführer der Vereinigung der Strassenverkehrsämter, asa

Die Thematik SARI im Bereich der obligatorischen Weiterbildung Fahrlehrer hat nach der ordentlichen Information durch die asa an die



Kursanbieter bei den Fahrlehrern zu Diskussionen, Fragen und auch Fehlinterpretationen geführt. Die asa stellt in voller Transparenz das Schreiben an den Preisüberwacher zur Verfügung. Wir wären froh, wenn die Fahrlehrer aufgrund der Argumentation, die wir dem Preisüberwacher dargelegt haben, die Hintergründe auch verstehen würden. Die asa spielt mit offenen Karten.

Die asa ist gestützt auf Art. 24 Abs. 4 FV (Fahrlehrerverordnung; SR 741.522) von allen Kantonen beauftragt, auf eigene Rechnung die Gesamtheit der Aufgaben zu organisieren, die mit der Weiterbildung der Fahrlehrerschaft (inkl. Qualitätssicherung) verbunden sind. Die asa erhebt dabei als privatrechtlich organisierte Dachorganisation der Strassenverkehrsämter keine staatlichen Gebühren im engeren Sinn, sondern stellt ihre Kosten der Kundschaft verursachergemäss in Rechnung.

Die asa hat die Kursveranstalter von Weiterbildungskursen für Fahrlehrer im Juni 2014 mit einem Schreiben informiert, dass die Kosten für die Kursbescheinigungen von Weiterbildungskursen für Fahrlehrer ab dem 1. Januar 2015 neu CHF 45.– kosten. Mit dieser frühen Information erhielten die Kursveranstalter die Möglichkeit, die notwendigen Vorkehrungen wie Budget, Preiskalkulationen usw. zu treffen. Denn die «Kosten Kursbestätigung für Kursteilnehmer/in via SARI» sind ein Bestandteil der Kurskosten, welche die Kursanbieter einrechnen und dem Fahrlehrer als Gesamtpaket für einen anerkannten Weiterbildungskurs auf dem Markt anbieten.

Das erwähnte Schreiben an die Kursanbieter ist auch in SARI (System für Administration, Registrierung und Information) für die Kursveranstalter digital hinterlegt. Die Fahrlehrer selbst

wurden vom Schweizerischen Fahrlehrerverband mit einem elektronischen Newsletter informiert.

Die «Kosten Kursbestätigung für Kursteilnehmer/in via SARI» beinhalten folgende drei Dienstleistungsbereiche: **Applikation SARI**, Wartung, Pflege und Weiterentwicklung für die Kursadministration von Fahrlehrern, Kurstypen, Lehrpersonen, Kursdaten und Auditplanung (QS); **Administration von SARI**, Betrieb und Pflege der Internetseite www.fahrlehrer-weiterbildung.ch sowie SARI, Aktualisierung des Themenkatalogs für die Weiterbildung der Fahrlehrer, Koordination mit der Organisation der Arbeit (SFV) und der Kommission Qualitätssicherung (KOS) mit 40 Stellenprozenten; **Qualitätssicherung**, Planung Durchführung und Reporting der Audits für den Bereich der obligatorischen Fahrlehrerweiterbildung.

Die asa hat von 2008 bis 2013 für die Dienstleistung Weiterbildung Fahrlehrer ein kumuliertes Defizit von CHF 474 483.– verzeichnet. Die getroffenen Kosteneinsparungen ab 2013 im Bereich Qualitätssicherung und Weiterentwicklung SARI konnten den Turnaround nicht herbeiführen. Deshalb musste auch die Ertragsseite angepasst werden. Als Ertrag rechnen wir nun (Budget 2015) mit durchschnittlich CHF 175 000.– (Basis: 3500 Fahrlehrer à ca. 6 Tage Weiterbildung zu CHF 45.– in 5 Jahren exkl. MWST). Der Aufwand von CHF 168 000.– (Budget 2015) setzt sich zusammen aus 48% für Qualitätssicherung, 29% für die Applikation SARI und 23% für die Administration. Die Refinanzierung der Projekt- und Betriebskosten ist unsere Verpflichtung, wobei wir den Zeithorizont schon weit hinausgeschoben haben. Die asa führt eine klare Tren-

nung der Kosten nach dem Verursacherprinzip und wird keine Quersubventionierungen vornehmen.

Damit alle Vollkosten im Bereich der Weiterbildung Fahrlehrer langfristig gedeckt werden können, SARI mit allen Funktionalitäten weiterhin ohne Einschränkungen zur Verfügung steht und auch die administrativen Dienstleistungen in gewohnter Qualität aufrechterhalten werden können, haben wir in Absprache mit dem SFV entschieden, die Kosten für die Kursbescheinigungen um CHF 15.– zu erhöhen. Somit betragen die Kosten für die Kursbescheinigungen von Weiterbildungskursen für Fahrlehrer ab dem 1. Januar 2015 neu CHF 45.–. Für weitere Fragen oder Ergänzungen stehen wir gerne zur Verfügung.

Hier noch ein paar Anmerkungen, welche im Schreiben an den Preisüberwacher nicht explizit erwähnt wurden:

1. Die Erhöhung von CHF 30.– auf CHF 45.– mag in Prozenten hoch erscheinen, belastet den Fahrlehrer aber absolut gesehen pro Jahr mit maximal CHF 15.–; dies notabene als integrierter Bestandteil eines Weiterbildungskurses.
2. Rein kalkulatorisch wäre eine Erhöhung der Kosten pro SARI-Bestätigung auf ca. CHF 60.– notwendig gewesen, um eine vernünftige Refinanzierung zu erreichen. Die asa hat neben den getroffenen Kostensenkungen entschieden, diese zulasten der Refinanzierungsdauer möglichst tief zu halten.
3. Die Kursveranstalter haben sich bis heute nicht nennenswert zu der Anpassung geäußert, auch gab es keine Rückfragen.
4. An der Informationsveranstaltung der asa für die Kursveranstalter am 21. Oktober wird die Thematik noch einmal erläutert.

Und was erwartet uns in Zukunft bei den SARI-Kosten?

FL-magazin: *Trifft es zu, dass mittelfristig auch die Verkehrskundekurse und die Motorradgrundkurse über das SARI bestätigt werden müssen?*

Sven Britschgi: Die asa entwickelt aktuell für die Strassenverkehrsämter eine Applikation, um die Qualitätssicherung bei VKU und PGS besser und einheitlich durchführen zu können. Diese Applikation beruht auf der Basis von SARI, ist aber anders ausgestaltet und wird von den kantonalen Strassenverkehrsämtern betrieben und eingeführt.

FL: *Von welchen Kosten gehen Sie für die SARI-Kursbestätigung für den VKU oder Motorradgrundkurs aus?*

S. B.: Das ist dann Sache der Kantone resp. deren Gebührenverordnung. Die Kantone werden diese Applikation einsetzen und betreiben. Erst ab 2015 werden erste Kantone, und dies wahrscheinlich im Pilotbetrieb, gestaffelt einführen.

FL: *Könnten diese Kosten wie für die Fahrlehrer-Weiterbildung CHF 60.– betragen?*

S. B.: Die erwähnten Kosten von CHF 60.– pro Kursbestätigung (kalkulatorischer Betrag für die zeitgerechte Refinanzierung der obligatorischen Weiterbildung Fahrlehrer) haben nichts mit einer möglichen Gebühr der Strassenverkehrsämter für die Qualitätssicherung der VKU/PGS-Kurse in den Kantonen zu tun.

Text: Ravaldo Guerrini



Schweizerische Fahrlernergesellschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Ergänzendes Departement für Verkehr, Bildung und Forschung (ED)
Preisüberwachung PUF

CH-3000 Bern, P.O. Box

An den
Ostschweizer Fahrlehrer Verband ÖFV
z.H. Herrn Revaldo Guertin
Sennereistrasse 4, Börg
8732 Neuhäus

Br. Zeichen:
Unterzeichen: 05 423 33 33 Mählin
Kontakt: R. Rosenkranz
Bern, 8. September 2014

SARI Gebühr

Sehr geehrter Herr Guertin

Besten Dank für Ihre Meldung vom 20.8.2014 in oben genannter Angelegenheit. Wir haben in der Zwischenzeit im Rahmen eines summarischen Verfahrens die Sach- und Rechtslage erhoben und eine Stellungnahme der Veranlagung der Strassenverkehrsämter (ASA) eingeholt. Wir sind dabei zu folgenden Ergebnissen gelangt:

Die Kosten Kursbestätigung für Kursteilnehmer via SARI (System für Administration, Registrierung und Information) beinhalten folgende drei Dienstleistungsbereiche:

- (I) **Applikation SARI:** Wartung, Pflege und Weiterentwicklung für die Kursadministration von Fahrlehrern, Kursleuten, Lehrpersonen, Kurstabern und der Audiplanung (QS)
- (II) **Administration von SARI:** Betrieb und Pflege der Internetseite www.fahrlerner.ch und SARI, Aktualisierung des Themenkatalogs für die Weiterbildung der Fahrlehrer, Koordination mit der Organisation der Arbeit (BFA) und der Kommission Qualitätssicherung (KQS)
- (III) **Qualitätssicherung:** Planung, Durchführung und Koordination der Audits für den Bereich der obligatorischen Fahrlehrerweiterbildung.

Die Dienstleistung Weiterbildung Fahrlehrer war für die ASA in den letzten Jahren, laut eigenen Angaben, stark kostenintensiv und Effizienzsteigerungen dafür. Die Anpassung der Kosten für die Kursbestätigungen um CHF 15 ermöglicht der ASA diese Dienstleistung kostendeckend zu anbieten. Dabei handelt es sich um die erstmalige Preissteigerung seit 2008.

Vor diesem Hintergrund haben sich die Verdachtsmomente für einen Preismissbrauch im Sinne des Preisüberwachungsgesetzes nicht erhärtet. Dieses Ergebnis stützt sich stark auf die Aussagen von ASA. Die Angaben von ASA erscheinen uns glaubwürdig, weshalb wir entschieden haben, kein vertieftes Verfahren durchzuführen. Wir beharren ans aber vor für den Fall, dass Hinweise auftauchen würden, dass die Darstellung der Kosten-Einnahme-Verhältnisse von ASA nicht korrekt ist, die Prüfung der SARI-Gebühren neuerlich aufzunehmen.

Wir hoffen, mit diesen Informationen gedient zu haben, und bedanken uns für das entgegengebrachte Vertrauen.

Freundliche Grüsse

Ruth Rosenkranz
Preisüberwacher

Ruth Rosenkranz
Preisüberwacher

Preisüberwachung PUF
Ergänzendes ED, 3000 Bern
Tel. +41 31 222 21 21, Fax +41 31 222 21 00

ruth.rosenkranz@ed.sbern.ch
www.preisueberwachung.ed.sbern.ch

«Alles klar» 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
- Mit Querverweis auf Seitenzahlen im Schülerheft

DVD

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



www.fl-portal.ch

Bestellen Sie bitte bei Claudia Lapiere-Ruckli,
Brunner Verlag, 6010 Kriens, Telefon 041 318 34 77

Let's drive

Multimedialer Verkehrskundeunterricht Schweiz

Mit 16 Jahren auf die Autobahn

Ein neuer, sauberer Trend hält vorwiegend in städtischen Agglomerationen Einzug. Gemeint sind die Fahrzeuge der Zukunft: E-Scooter, E-Motorrad, E-Roller. In China boomt der Markt solcher E-Motorräder bereits. Auch in der Schweiz wächst mittlerweile das Interesse an den lautlosen und emissionsfreien E-Motorrädern.

So verwundert es nicht, dass an der Swiss Moto 2014 der Energie-Schweiz-Chef Daniel Büchel verkündete, E-Scooter würden sich langfristig durchsetzen. Während bei den E-Bikes ab 2005 ein regelrechter Boom einsetzte, ist der Marktdurchbruch bei den E-Motorrädern noch nicht geschafft. Und doch tauchen die ersten E-Motorräder bereits im Motorradgrundkurs auf.

Was gilt es bei E-Motorrädern (E-M) zu beachten?

Um die E-M einem breiten Publikum zugänglich zu machen, wird zwischen Spitzen- und Dauerleistung unterschieden. So ist die Alltags-tauglichkeit des Modells C-Evolution von BMW mit einem herkömmlichen Motorrad vergleichbar.

Dieses E-Motorrad ist mit ABS ausgestattet und kann an jeder Steckdose aufgeladen werden. Der Motor weist eine Spitzenleistung von 35 kW auf. Aufgrund der Dauerleistung von 11 kW wird der C-Evolution in die Kategorie A1 eingestuft. Die Beschleunigung liegt bei gut 6 Sekunden von 0 auf 100 km/h, abgeriegelt wird bei 120 km/h.

Somit dürfte die Attraktivität der Kategorie A1 für 16-Jährige enorm zunehmen, war es doch bis anhin nicht möglich, solche Werte – zumal auf der Autobahn – zu realisieren.

Bild: Vectrix



Anhand des Vectrix-Rollers soll dies verdeutlicht werden.

Der Elektroroller VX1 von Vectrix beschleunigt in 6 Sekunden auf 80 km/h und erreicht eine Spitzengeschwindigkeit von 100 km/h. Der Motor liefert eine Spitzenleistung von 21 kW! Damit er in die Kategorie A1 16 Jahre passt, wird eine Dauerleistung von 3,8 kW angegeben. Was sagt das Strassenverkehrsgesetz dazu?

VRV Abs. 35 Art. 1 u. 2: Benützung der Autobahn und Autostrasse

1. Auf Autobahnen und Autostrassen sind nur Motorfahrzeuge zugelassen, die eine Geschwindigkeit von wenigstens 80 km/h erreichen können und dürfen. Dies gilt nicht für Fahrzeuge zum Unterhalt der Strassen sowie für Ausnahmefahrzeuge und Ausnahmetransporte.

2. Traktoren, Raupenfahrzeuge, Fahrzeuge mit Spikereifen sowie Motorräder bis 50 cm³ Hubraum dürfen Autobahnen und Autostrassen nicht benutzen.

VZV Art. 6 Bs.c.: Mindestalter

Das Mindestalter zum Führen von Motorfahrzeugen beträgt für die Unterkategorie A1:

1. Fahrzeuge mit einem Hubraum bis 50 cm³ bei Fremdzündungsmotoren oder einer Nenn- beziehungsweise Dauerleistung bis 4 kW bei anderen Motoren: 16 Jahre,
2. die übrigen Fahrzeuge: 18 Jahre.



Bild: BMW

FL-magazin hat beim ASTRA nachgefragt

Der VRV Art. 35 Abs. 1 u. 2 untersagt das Fahren mit Motorrädern bis 50 cm³ auf Autobahnen und Autostrassen, aber nicht mit Fahrzeugen mit Elektroantrieb, die mindestens 80 km/h erreichen können und dürfen. Die Berechtigung, mit 16 Jahren einen E-Roller fahren zu dürfen, finden wir also im VZV Art. 6 Bs.c. Dieser Artikel erlaubt es z. B. der Kat. A1 16 Jahre, den vorgestellten E-Roller VX1 auch auf Autobahnen und Autostrassen fahren zu dürfen.

Kategorienübersicht

Für welches Elektromotorrad wird welche Ausweiskategorie benötigt? FL-Magazin hat bei Stefan Huonder, ASTRA, nachgefragt.

Können diese Fahrzeuge auch als Prüfungsfahrzeuge für die jeweiligen Kategorien eingesetzt werden, auch wenn diese keine Schaltung (Automatengetriebe) aufweisen? Oder wird der Eintrag 078 verfügt, sofern noch keine Prüfung Kat. B mit Schaltgetriebe vorhanden ist?

Antwort Stefan Huonder, ASTRA: Es gibt keine Bestimmung, welche E-Motorräder als Prüfungsfahrzeuge ausschliesst. Einzig bei Motorwagen ist eine Beschränkung vorgesehen, wenn die praktische Führerprüfung auf Motor-

wagen mit Schalterleichterung oder elektrischem Batteriebetrieb erfolgt, nicht aber bei Motorrädern.

Diese Aussagen sind als Grundsätze zu verstehen. Es gibt Motorräder, welche diese Anforderungen erfüllen, aber aus anderen Gründen als Prüfungsfahrzeuge beschränkt oder ausgeschlossen werden (z. B. Segways, dreirädrige Kleinmotorräder).

Text: Ravaldo Guerrini

E-Motorräder im Motorrad-Grundkurs

1. Kategorie A1 16 Jahre

Eine Minimalleistung wird nicht verlangt, die Maximalleistung beträgt 4,0 kW Dauerleistung.

2. Kategorie A1 18 Jahre

Eine Minimalleistung wird nicht verlangt, die Maximalleistung beträgt 11 kW Dauerleistung.

3. Kategorie A25 kW

Eine Mindestleistung von 11 kW und eine Maximalleistung von 25 kW Dauerleistung sowie ein Verhältnis Motorleistung und Leergewicht von 0,16 kW/kg werden verlangt.

4. Kategorie A

Eine Mindestleistung von 35 kW Dauerleistung wird verlangt, es müssen nicht mehr als 35 kW sein.



Opel GP-Rennwagen 12 Liter 16V

Ein Monstrum macht Zicken

Vor 100 Jahren baute Opel im Stil der damaligen Zeit einen gewaltigen GP-Rennwagen mit 12,3 Litern Hubraum – genannt das «Grüne Monster».

Das gewaltigste Fahrzeug in der Opel-Historie war der Rennwagen «12 Liter 16V». Besser bekannt als «Grünes Monster» wegen seines Hubraums und seiner Leistung. Zum 100. Geburtstag durfte es für die auto-illustrierte KLASSIK kurz an die frische Luft.

Vielleicht ist es kein Zufall, dass gerade 1914 ein Auto mit dem wahnwitzig anmutenden Hubraum von 12,3 Litern entstand. Schliesslich war es das Jahr, in dem die Grossmannssucht eines gewissen Wilhelm die Welt ins Chaos stürzen sollte. Dazu kam eine allgemeine Technikbegeisterung, wegen der in allen Bereichen die Grenzen des Machbaren ausgelotet wurden.

Motto: Schneller, höher, weiter! Von diesem Geist beseelt, entwickelten die Opel-Ingenieure kurz vor Kriegsausbruch einen neuen Motor, der die Marke renntechnisch ganz nach vorn bringen sollte.

Vier überdimensionale Zylinder, jeweils mit drei Litern Hubraum (125 × 250 mm), bekam das Grüne Monster. Der massive Motorblock bestand aus Silumin, einer Aluminium-Silizium-Legierung, die sich einfach giessen und härten liess. Und die zudem hohe Festigkeit und Rostbeständigkeit versprach.

Das Hubraum-Monster profitierte ausserdem von Opels neuer Vierventiltechnik, die erstmals bei den Grand-Prix-Rennwagen von 1913 zum Einsatz gekommen war.

Der überdimensionale Vierzylinder verfügte ebenfalls über je zwei Ein- und Auslassventile. Üblicherweise waren die Ventile damals seitlich angeordnet. Die stehenden Ventile des 16V ragten dagegen oben aus der Karosserie heraus. Grund: die extrem langen Federwerke. Der Ventiltrieb erfolgte über eine oben liegende Nockenwelle, die wiederum von einer Königswelle angetrieben wurde.

Erst in den 20er-Jahren ging das Monster bei Rennen an den Start.

Rekordjagd mit einem Oldie

Auf stolze 260 PS bei 2900 Touren brachte es der Bolide dank der modernen Technik. Die Höchstgeschwindigkeit des Hecktrieblers lag bei knapp 230 Stundenkilometern, das war auf Augenhöhe



Der Renner hat eine 4-Gang-Kulissenschaltung und einen Rückwärtsgang.

Speziell: Der Vierzylinder verfügt über je zwei Ein- und Auslassventile. Für das richtige Gemisch sorgt ein kleiner Steigstrom-Vergaser.

Die Federung via Blattfedern und Reibungsstossdämpfer lässt sich beim Opel anpassen.

Typisch für Vorkriegsrenner: Speichenräder.



mit dem Blitzen-Benz-Rekord von 1911. Der hatte aber noch 21 Liter Hubraum auf vier Zylinder verteilt.

Über 200 Rennsiege heimste Werksrennfahrer Carl Jörns mit dem Opel ein – allerdings erst Jahre später. Denn zunächst machte der Krieg den Rüsselsheimern einen Strich durch die Rechnung. Vier Jahre war das Grüne Monster zur Untätigkeit verdammt.

Mit Jörns am Steuer fuhr der betagte Koloss danach aber noch bis in die 20er-Jahre lange vorne mit. Seinen wohl grössten Erfolg errang das Duo im Juni 1923 auf der dänischen Insel Fanö. Auf deren Strandpiste wollte eigentlich der Engländer Malcolm Campell einen neuen Land-Geschwindigkeitsrekord aufstellen. Aus formalen Gründen wurde die Messung jedoch nicht anerkannt.

Campells 219,3 km/h hätten ohnehin nicht gereicht, um das Grüne Monster zu schlagen: An diesem Tag jagte Jörns den Vorkriegsrenner auf

228 km/h Spitze – die Durchschnittsgeschwindigkeit wurde mit 206 Stundenkilometern gemessen. 1926 zog Jörns sich vom Rennsport zurück. Wenig später ging der mittlerweile technisch überholte Rennwagen in seinen wohlverdienten Ruhestand.

Neues Herz für den alten Riesen

So vergingen viele Jahrzehnte, bis Opel von 1998 bis 2001 den Veteranen wieder auf Vordermann bringen liess. Bei der Restaurierung wurde das Herz des Zwölf-Liter-Autos zunächst nicht angetastet, da der Motor in einem relativ guten Zustand schien. Später stellte sich jedoch heraus, dass durch feine Haarrisse in den Zylinderwänden Wasser in den Brennraum gelangte.

Das Grüne Monster fiel zurück in seinen Dornröschenschlaf, bis der Motorblock 2007 auf Basis alter Konstruktionspläne rekonstruiert werden konnte. Alle Jahre wird es seither wieder geweckt und darf mit der Kraft des neuen Herzens auf-



laufen, sofern es nicht spontan ein technisches Zipperlein plagt.

Denn als das Fahrzeug für unseren Fototermin auf dem Flugplatz Mollis (GL) vom Hänger rollt, bleibt es stumm. Der Opel hat gerade einen Einsatz hinter sich, und jetzt zickt die Zündung ein wenig.

So muss das Zwei-Tonnen-Gefährt per Muskelkraft bewegt werden. Angesichts der schwergängigen Lenkung steigt dabei der Respekt vor Jörns Leistung. Solch ein Ungetüm zu beherrschen erfordert viel Kraft und Mut: Der Fahrer sass in dieser Höllenmaschine quasi auf dem Getriebe. Rutscht der Fuss vom Pedal ab, kann er in die offenliegende Kupplung geraten.

Und auch die Handbremse, die wie damals üblich auf die Hinterräder wirkt, dürfte bei 200 Sachen nicht sehr spontan angesprochen haben. Trotzdem wäre es spannend gewesen, den Renner in voller Aktion zu erleben: Wenn sich der Opel knatternd in Bewegung setzt, die Ventile flink wie eine Nähmaschinennadel auf und ab gehen und die mächtige Sidepipe schwarzen Qualm ausstösst – dann erst wird er seinem Namen wirklich gerecht. Auf ein gesundes Wiedersehen, Grünes Monster!

Text: Michael Lux / Fotos: R. Meinert (10), Opel Classic Archiv der Adam Opel AG (2)
Quelle: ai-Klassik

Der Fahrzeugaufbau des Grünen Monsters ist simpel: Zwei handgeschmiedete Längsträger tragen die Karosserie (U-Profil).

Der Hecktriebler wurde via Anlasskurbel gestartet. Wie damals bei Kutschen üblich, wirkt die Handbremse auf die Hinterräder.

Besonderheit Vierventiltechnik: Die Federn der stehenden Ventile ragen aus der Rennwagen-Karosserie.

Werksrennfahrer Carl Jörns fuhr mit dem Grünen Monster über 200 Siege ein.



Technische Daten

Opel GP-Rennwagen 12 Liter 16V

Preis 1914	85000 bis 90000 Mark
Zyl./Hubraum	R4/12 300 cm ³
Bohrung x Hub	125 x 250 mm
Leistung	191 kW/260 PS bei 2900/min
Antrieb	Hinterrad
Getriebe	4-Gang-Kulissenschaltung
Spitze	ca. 230 km/h
Radstand/Spurweite	309/136 cm
Gewicht	2000 kg
Produktionszeit	1914
Produktionszahl	1
Preis heute	k. A. (nie zum Verkauf angeboten)

IGBF tritt FRE bei

Am Freitag, 25. April fand die ordentliche Generalversammlung der Interessengemeinschaft Berner Fahrlehrer IGBF in Zollikofen statt.

Die Mitglieder der ehemaligen Sektion Bern des Autofahrlehrer-Zentralverbandes AZV, der ehemaligen Sektion Bern des Schweizerischen Fahrlehrerverbandes SFV, welche sich dann in der Folge als Interessengemeinschaft Berner Fahrlehrer IGBF selbständig machte, beschlossen dabei diskussionslos und einhellig, der Fédération

Romande des Écoles de Conduite FRE als IGBF, Sektion Bern FRE beizutreten. Die beiden Verbände (IGBF und FRE) bearbeiten bereits diverse Projekte gemeinsam und beabsichtigen, sich künftig vermehrt nicht nur auf regionaler und kantonaler, sondern insbesondere auch auf Bundesebene für die Interessen der Fahrlehrerschaft, aber

auch im Interesse der Verkehrssicherheit sowie von Umwelthanliegen einzusetzen.

Die Mitglieder der IGBF freuen sich auf eine fruchtbare gemeinsame Zukunft im Dienste der Fahrlehrerschaft.

Peter Baumann
Präsident IGBF Sektion Bern FRE
3019 Bern
E-Mail: info@interfahrtschule.ch




ÜBERALL IN DER SCHWEIZ

WIR KOMMEN ZU IHNEN!
MOBILER EINBAUSERVICE



Fon: +41 (0) 71 5 11 37 99
Mail: info@revex-flex.de



KANTONAL-BERNISCHER AUTOFAHRLEHRER-VERBAND
BILDUNGSZENTRUM

DIE AUS- UND WEITERBILDUNG FÜR ...

... Fahrlehrer/innen der Kat. B

- Fr, 31.10.2014 **Ausbildung der Kat. BE**
- Mi, 19.11.2014 **NEU: Fahrzeugbrand - richtig reagieren!**
- Mo, 24.11.2014 **ECO-Fahren im prakt. und theor. Unterricht**
- Mi, 11.02.2015 **Fahren auf winterlichen Strasse (PW)**
- März/April 2015 **Aktuelle Fahrzeugtechnik**

... Fahrlehrer/innen der Kat. A

- April/Mai 2015 **NEU: Motorradunfälle und Massnahmen**
- Mai/Juni 2015 **NEU: Kurventechnik (Gurnigel)**
- Juli 2015 **Motorrad-Fahrtechnik (Flugplatz Interlaken)**

... Fahrlehrer/innen der Kat. C und Chauffeure CZV

- Sa, 03.01.2015 **Fahren auf winterlichen Strassen mit schweren Motorwagen**
- Weitere Kurse für Fahrlehrer/innen der Kat. C sind in Planung. Sobald diese durch die asa bewilligt sind, werden die Daten auf der Homepage publiziert.

... Moderator/innen (Aus- und Weiterbildung)

- Mi, 29.10.2014 **Moderatorenausbildung - Hauptmodul**
Einführungsabend / Dauer: 10 Tage
- Erweiterung der Methoden des 2. WAB-Tages (Kursdaten nach Wunsch)

Weitere Kurse/Kursdaten 2014/2015, Kursprogramme, Anmeldungen

■ Internet www.kbav.ch ■ Email weiterbildung@kbav.ch ■ Telefon 031 335 63 63

KBAV, Wankdorffeldstrasse 102, 3000 Bern 22
Tel: 031 335 63 63 / Fax: 031 335 62 63 / www.kbav.ch / Email: sekretariat@kbav.ch

Ladungssicherung

Gib den Gefahren keine Chance – sichere deine Ladung!

In den bisherigen Beitragsfolgen «Ladungssicherung» haben wir Ihnen jeweils einen Abriss zu verschiedenen Themenbereichen – physikalische Gesetze, Gesetzesgrundlagen und Verantwortung, Fahrzeug, Dimensionen und Signalisation der Ladung und Lastverteilung – gegeben.

Im folgenden Beitrag kommen wir zu durchgeführten Versuchen, zur Ladungssicherung selber, zu den Ladungssicherungsmitteln. Und zum Abschluss gibt es noch verschiedene Hinweise.

Versuche

Tests haben auf eindruckliche Weise gezeigt, dass Ladungen zum eigenen Schutz und zum Schutz anderer Verkehrsteilnehmer immer gesichert werden müssen.

• Vollbremsung bei gesicherter Ladung

Die Ladung wurde so gesichert, dass sie sich bei einer Vollbremsung nicht verschiebt, keine Schäden entstehen und das Fahrverhalten des Fahrzeuges nicht negativ beeinflusst wird.

• Vollbremsung bei ungesicherter Ladung

Dieser Versuch wurde mit dem gleichen Fahrzeug, gleicher Ladung, aber mit ungesicherter und freistehender Ladung durchgeführt. Die Ladung drückte von hinten auf die Kabine und verformte diese völlig, Fensterscheiben zerbarsten.

• Crash Lieferwagen

Ein beladener Lieferwagen wurde mit ca. 50 km/h gegen ein festes Hindernis gefahren.

Das Fahrzeug hatte auf der rechten Seite keine Wand. Beim Frontalaufprall flog ein Teil der Ladung durch die Frontscheibe. Der Fahrer wurde von der herumfliegenden Ladung getroffen.

• Beladener Lastwagen gegen Leitplanke

Ein beladener Lastwagen wurde in einem definierten Winkel gegen eine Leitplanke gefahren. Der Versuch zeigte die Grenzen der Ladungssicherung auf. Grundsätzlich dient die Ladungssicherung der Befestigung des Ladegutes bei alltäglichen Betriebslasten und muss keine «Kollisionssicherheit» haben. Fazit: In der Praxis dürfte sich eine «crashfeste» Ladungssicherung kaum realisieren lassen. Mit einer vorschriftsgemässen Ladungssicherung kann die Gefahr im Ernstfall jedoch bereits deutlich reduziert werden.

Ladungssicherung

Die Ladungssicherung besteht darin, die Ladung mit dem passenden Material auf dem Fahrzeug zu befestigen und so ein Verschieben oder Herunterfallen während des Transportes zu vermeiden.

Das Bündeln zur Ladeinheit

Manche Ladungen müssen erst zusammengebunden werden, bevor man sie auf das Fahrzeug lädt. Das Bündeln vereinfacht die Handhabung der Ladung und stabilisiert bereits die verschiedenen Teile untereinander.

Gleitreibbeiwert

Der Gleitreibbeiwert hängt von der Oberflächenbeschaffenheit der Ladung und der Unter-

lage ab. Ein höherer Gleitreibbeiwert bedeutet mehr Reibung und bremst die Bewegung der Ladung auf der Ladefläche.

Verschiedene Ladungssicherungsmethoden

Die Lastwagen und die Ladungen sind verschieden und es ist deshalb schwierig oder gar unmöglich, eine einzige Regel zur Ladungssicherung zu geben.

Man unterscheidet zwischen drei Ladungssicherungsmethoden:

- Schräg- oder Diagonalzurrgen
- Kraftschluss (Niederzurrgen)
- Formschlüssig

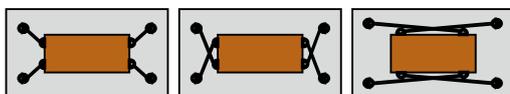
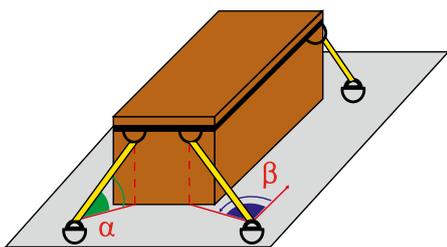
Schräg-/Diagonalzurrgen

Die Ladung wird mit Sicherungsgeräten direkt am Fahrzeug und an der Ladung durch Verankerungspunkte befestigt. Die Anzahl ist anhand des Ladungsgewichtes und der Zurrwinkel festzulegen. Hierfür wird die Benützung von mindestens vier Zurrurgen empfohlen.

Neigungswinkel der Gurte

= Winkel zwischen 20° und 65°

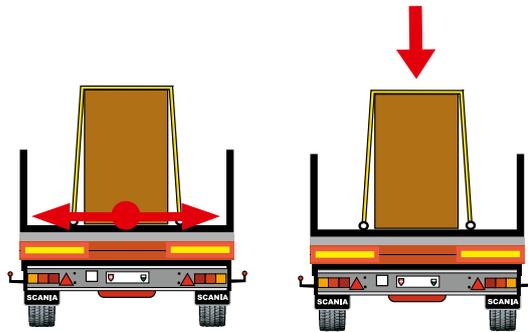
= Winkel zwischen 10° und 50°



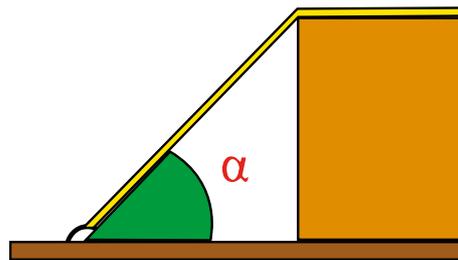
Kraftschluss (Niederzurrgen)

Die Ladung wird auf die Brücke festgezurt. Der Gleitreibbeiwert zwischen Ladung und Brücke

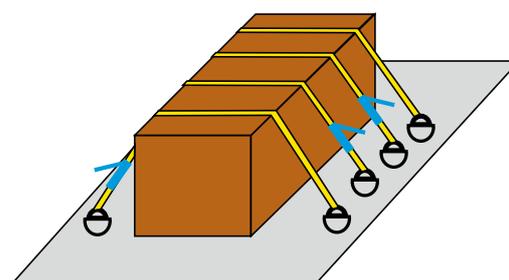
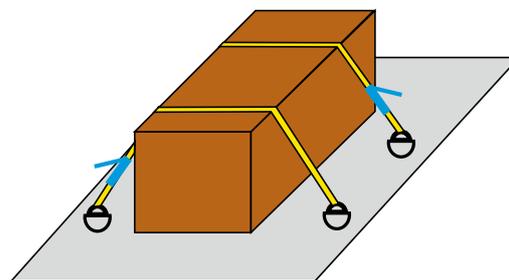
muss genügen, um Verschiebungen in alle Richtungen zu vermeiden. Die Zurrurte vergrößern den Druck der Ladung auf den Boden und beugen so vertikalen Bewegungen vor.



Die Ladungssicherung ist optimal, wenn der Winkel nahe bei 90° ist. Winkel unter 30° sollten vermieden werden.



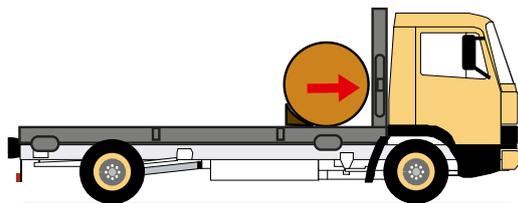
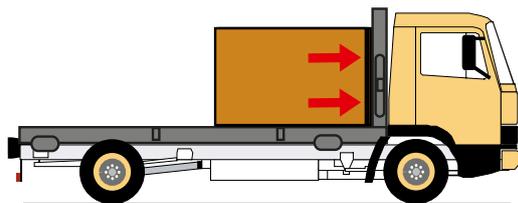
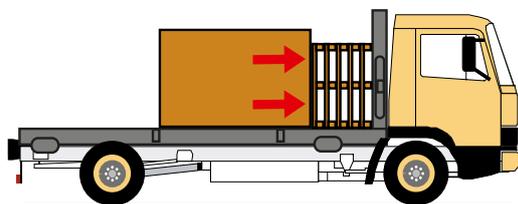
Die Anzahl Gurte ergibt sich aus dem Ladungsgewicht, Gleitreibbeiwert und Zurrwinkel. Mindestens zwei Ladungssicherungsgurte sind notwendig.





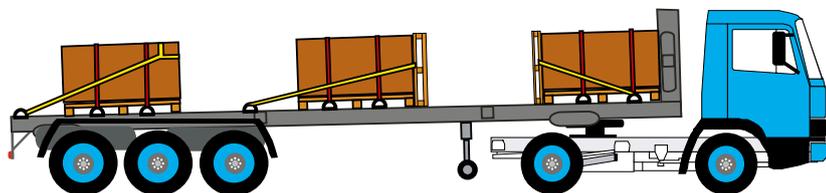
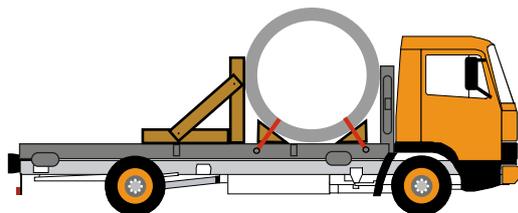
Formschlüssig

Formschlüssig nennt man die direkte Sicherung der Ladung zur Stirnwand, zu den Wagenwänden oder die Anwendung von an der Brücke fixierten Klötzen. Am besten wird die Ladung direkt (oder mit Hilfe von Klötzen oder Paletten) an die Stirnwand gelehnt. Die Leerräume müssen aufgefüllt werden.



Kombinierte Ladungssicherung

In der Praxis werden diese Methoden oft kombiniert angewendet.



Ladungssicherungsmittel

Die Gurte

Sie ist eines der gebräuchlichsten Mittel und unterliegt einer entsprechenden Normung.

Die Ratsche

Mit der Ratsche wird der Zurrurt vorgespannt. Sie hilft, eine genügende Vorspannung zu halten. Zur Erhöhung der Vorspannung dürfen keine Verlängerungen verwendet werden.

Antirutschmatte

Die Benutzung einer Antirutschmatte erhöht die Reibung zwischen der Ladung und der Brücke.

Ecken und Kantenschutz

Sie schützen die Zurrgurte, die Ladung und erlauben eine bessere Spannungsverteilung des Zurrgurtes einerseits und der Ladung andererseits. Sie werden bei der Sicherung von Elementen mit rauen, scharfkantigen oder stacheligen Abschlüssen angewendet.

Keil und Holzbalken

Die am Boden fixierten Keile oder Holzbalken gewährleisten die Stabilität der Ladung auf der Brücke. Sie verhindern Längsbewegungen oder seitliches Bewegen. Sie werden auch unter der Ladung angebracht, um das Ein- und Ausladen zu vereinfachen.

Netze oder Blachen

Netze oder Blachen müssen bei leichten Materialien (Papier, Karton, Sand usw.) verwendet werden.

Ketten

Ketten werden bei sehr grosser Last (normalerweise ab 10 Tonnen), wie zum Beispiel der Sicherung von Baustellenfahrzeugen, verwendet. Bei Sicherungen von grossen Maschinen können Ketten und Zurrgurte kombiniert angewendet werden.

det werden. Ketten und Kabel lockern sich eher als ein Zurrgurt und es ist deshalb notwendig, diese nach der Abfahrt zu kontrollieren.

Nützliche Hinweise

- Jeder Umschlagsort muss signalisiert werden (z. B. mit Triopan, Pannendreiecken o. Ä.). Wenn notwendig muss eine Drittperson beigezogen werden, um den Verkehr zu regeln und die Sicherheit zu gewährleisten.
- Jeweils die Stabilität des Geländes überprüfen.
- Bei Einsatz des Ladungskrans muss das Fahrzeug mit seitlichen Sicherungskräcken stabilisiert werden, die mit Klötzen unterlegt wurden, um den Boden nicht zu beschädigen.
- Der Ladebereich muss frei sein – also immer im Blickfeld sein.
- Das Verschmutzen der Strasse ist zu vermeiden. Bevor ein Fahrzeug eine Baustelle, eine Grube oder ein Feld verlässt, müssen die Räder

gereinigt werden. Verschmutzte Strassen müssen den anderen Verkehrsteilnehmern signalisiert und sofort gereinigt werden.

- Nach einer kurzen Strecke ist die Spannung der Zurrgurte oder der Ketten zu überprüfen.
- Nach jeder Teilentladung muss die Ladung neu verteilt und gesichert werden.
- Die Fahrweise immer der geladenen Last anpassen.
- Bevor eine Zurrgurte nachgespannt wird, muss die Unterlage der Ladung überprüft werden.
- Auf der Fahrzeugbrücke lose herumliegende Hilfsmittel können Personen gefährden und Schäden verursachen. Nicht verwendete Hilfsmittel müssen gut verstaut werden. Um die Haltbarkeit zu verlängern, sollten sie an einem sauberen und trockenen Ort verstaut werden.

Beitrag, Bilder: Rolf Grob

Quelle, Grafiken: Les Routiers Suisses, Echandens

EIN TRUCK.
EIN PROFITCENTER.



RENAULT
TRUCKS
DELIVER

FERNVERKEHR
BAUREIHE T



renault-trucks.ch

Fähigkeitsausweis seit 1. September obligatorisch

Seit dem 1. September 2014 müssen auch Lenkerinnen und Lenker von Lastwagen in Polizeikontrollen neben dem Führerausweis den Fähigkeitsausweis vorweisen. Seit dem 1. September 2013 gilt diese Regelung schon für Fahrerinnen und Fahrer von Bussen und Cars.

Für Gütertransporte wird ab dem 1. September 2014 in der Schweiz der Fähigkeitsausweis erforderlich. Diese Vorschrift gilt für Fahrten mit Fahrzeugen der Kat. C und C1 (Lastwagen). Somit dürfen ab diesem Datum Personen- und Gütertransporte nur noch mit dem Fähigkeitsausweis durchgeführt werden. Damit weisen die Fahrerinnen und Fahrer nach, dass sie über die nötigen Kompetenzen für den Transport von Gütern oder Personen verfügen und sich regelmässig weiterbilden.

EU-Richtlinien übernommen

Die Schweiz hat mit der Chauffeurzulassungsverordnung (CZV) per 2009 die europäischen Richtlinien über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrerinnen und Fahrer für den Güter- und Personenverkehr übernommen. Damit sollen folgende Ziele erreicht werden: die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die um-

weltverträgliche und energieeffiziente Verwendung des Fahrzeugs.

Bussen bis zu 10 000 Franken

Chauffeure, die nach dem 1. September 2009 einen Lernfahrausweis beantragt haben, müssen eine dreiteilige Prüfung (schriftlich, mündlich, praktisch) bestehen. Alle Fahrerinnen und Fahrer müssen ihre Weiterbildungspflicht (fünf Tage in fünf Jahren) erfüllt haben, um den Fähigkeitsausweis zu erhalten oder ihn zu erneuern. Chauffeure, die ab dem 1. September 2014 in Polizeikontrollen keinen Fähigkeitsausweis vorweisen können, riskieren in der Schweiz eine Busse von bis zu 10 000 Franken.

Ausweis im Internet bestellen

Bis Ende Mai haben schon über 60 000 Fahrerinnen und Fahrer von Lastwagen und Bussen die Weiterbildung absolviert und sind im Besitz eines Fähigkeitsausweises mit Gültigkeit bis 2018 oder 2019. Detaillierte Informationen rund um die Weiterbildung für Chauffeure sind auf der Webseite www.cambus.ch zu finden. Auf dieser Webseite können Chauffeure auch den Fähigkeitsausweis bestellen oder verlängern.

Quelle: www.asa.ch

Certificat de capacité obligatoire pour le transport des marchandises dès le 1er septembre

Depuis le 1er septembre 2014, les conductrices et les conducteurs de camions doivent, lors d'un contrôle de police, présenter également le certificat de capacité, en plus du permis de conduire. Cette règle s'applique déjà depuis le 1er septembre 2013 aux conductrices et aux conducteurs de bus et de cars.

Le certificat de capacité est obligatoire en Suisse depuis le 1er septembre 2014 pour les transports de marchandises. Cette prescription s'applique aux courses effectuées avec des véhicules des catégories C et C1 (camions). A partir de cette date, le transport des voyageurs et des marchandises ne pourra donc se faire qu'avec le certificat de capacité, avec lequel les conductrices et les conducteurs apportent la preuve qu'ils disposent des compétences requises pour le transport des marchandises ou des voyageurs et qu'ils suivent régulièrement une formation continue. Avec l'Ordonnance réglant l'admission des chauffeurs (OACP), la Suisse a repris à son compte en 2009 le contenu de la directive européenne relative à la qualification initiale et à la formation continue des conductrices et des conducteurs affectés au transport de marchandises ou de voyageurs.

Les chauffeurs ayant demandé un permis d'élève-conducteur après le 1er

septembre 2009 doivent passer un examen en trois parties (écrit, oral, pratique). Toutes les conductrices et tous les conducteurs doivent avoir rempli leur obligation de formation continue (cinq jours en cinq ans) pour recevoir ou renouveler le certificat de capacité. Les chauffeurs n'étant pas en mesure de présenter un certificat de capacité lors d'un contrôle de police à compter du 1er septembre 2014 risquent en Suisse une amende pouvant atteindre 10 000 francs.

A la fin juillet 2014, plus de 67 000 chauffeurs avaient terminé avec succès leur formation continue et étaient d'ores et déjà en possession d'un certificat de capacité prolongé valable jusqu'au 31.8.2018 (transport de personnes) ou jusqu'au 31.8.2019 (transport de marchandises). Le certificat de capacité des chauffeurs qui sont titulaires des deux catégories de permis de conduire comporte une date d'expiration distincte pour le transport de personnes et pour

celui de marchandises en raison des dispositions transitoires de l'OACP ou parce qu'ils ont passé les examens pour l'obtention du certificat de capacité à des moments différents pour ces deux types de transport. Afin de simplifier la mise en œuvre du droit, il convient d'harmoniser les dates d'expiration inscrites sur le certificat de capacité. L'Office fédéral des routes (OFROU) a édicté des instructions à cet effet (entrant en vigueur le 1.9.2014) relatives à l'harmonisation des dates d'expiration du certificat de capacité. Tout titulaire du certificat de capacité pour le transport de personnes et pour le transport de marchandises obtient à l'avenir, lors de la prolongation et après avoir suivi avec succès la formation continue, un certificat de capacité avec une même date d'expiration pour les deux catégories.

Des renseignements détaillés sur la formation des chauffeurs sont disponibles sur le site web www.cambus.ch. Les chauffeurs ont également la possibilité d'y commander ou d'y faire prolonger leur certificat de capacité.

www.asa.ch



Audition sur la nouvelle réglementation du contrôle périodique

L'audition sur la nouvelle réglementation de contrôle périodique effectuée par L'Office fédéral des routes s'est achevée le 4 juillet 2014. Le comité de l'association des services des automobiles (asa) soutient en principe les modifications proposées et prendra position point par point dans le cadre de l'élaboration du projet.

L'audition sur la nouvelle réglementation du contrôle périodique comporte une modification significative. Désormais, les voitures de tourisme et les motocycles devront se soumettre au premier contrôle officiel six ans après la première mise en circulation. Le délai actuellement en vigueur est de quatre ans. Les contrôles ultérieurs (2e contrôle dans les trois ans, puis un contrôle régulier tous les deux ans) seront conservés. L'adaptation du délai jusqu'au 1er contrôle ainsi prévue se justifie notamment par les statistiques de pannes (source: rapport de l'OFROU sur l'examen des intervalles entre les contrôles des véhicules routiers), qui ont révélé que les pannes techniques importantes ne surviennent qu'au bout de cinq à six ans sur les véhicules neufs.

Il est demandé à présent aux services des automobiles de prendre position sur le contenu de l'ordonnance. D'une manière générale, le comité de l'association des services des automobiles (asa) soutient les modifications proposées et prendra position point par point dans le cadre de l'élaboration du projet.

Pour les autorités d'admission, les conséquences des modifications des délais de contrôle propo-

sées sont acceptables. Le projet est soutenu pour les raisons suivantes:

- La sécurité du trafic n'est pas compromise.
- Il est tenu compte de l'évolution technique des véhicules et de la qualité de l'entretien des véhicules en Suisse.
- Au cours des dix premières années de circulation, le nombre des contrôles pour les voitures de tourisme et les motocycles est par exemple simplement réduit de trois à deux.
- La responsabilité individuelle est raisonnablement encouragée.
- Une grande partie des véhicules change de détenteur dans les trois à cinq ans suivant la première mise en circulation (expiration de la durée de leasing). Le contrôle des véhicules, important pour la transaction commerciale, se fait alors de façon volontaire.

Le comité de l'asa attend que des mesures adaptées soient prises dans les cantons pour respecter les nouveaux délais de contrôle.

www.asa.ch

Plus de réussite au «Sensi» avec

Let's drive



www.fl-portal.ch

Passez vos commandes auprès de Claudia Lapierre-Ruckli
Brunner Verlag, 6010 Kriens, téléphone 041 318 34 77

Let's drive

Enseignement multimédia de la circulation routière

IGBF se produit à FRE

Le vendredi 25 avril 2014 s'est tenue à Zollikofen l'Assemblée générale ordinaire de l'IGBF.

Pour rappel, l'IGBF formait antérieurement la section bernoise de l'AZV, respectivement une section bernoise de l'ASMC. Les membres qui s'en sont distancés ont constitué ensuite l'IGBF qui, ce jour-là, a décidé, à l'unanimité et sans aucune controverse, d'adhérer en tant que IGBF comme section bernoise FRE à la Fédération Romande des écoles de conduite.

En effet, les deux associations (IGBF et FRE) travaillent déjà ensemble sur divers projets et poursuivent l'intention d'accroître à l'avenir leurs efforts, non seulement sur le plan régional ou cantonal, mais aussi au niveau fédéral pour défendre les intérêts des moniteurs de conduite comme la sécurité routière comme telle et aussi la promotion de la protection de l'environnement.

Les membres de l'IGBF se réjouissent de cet avenir commun et fructueux au service des moniteurs de conduite.

Peter Baumann, Président IGBF section bernoise FRE, 3019 Berne
E-Mail: info@interfahrschule.ch

IGBF avviene a FRE

Venerdì 25 aprile 2014 si è tenuta a Zollikofen, l'assemblea ordinaria dell'IGBF.

Come promemoria, IGBF già costituita la sezione bernese dell'AZV, rispettivamente sezione bernese dell'ASMC. I membri che si sono distanziati costituito la IGBF che, quel giorno, ha deciso, all'unanimità e senza polemiche, d'aderire alla sezione di Berna della Federazione Romanda scuole guida.

Infatti, le due associazioni (IGBF e FRE) stanno già lavorando insieme su vari progetti ed il piano in corso è di aumentare i loro sforzi in futuro, non solo a livello regionale o cantonale, ma anche a livello federale per proteggere gli interessi degli istruttori, quali la sicurezza stradale e come tale la promozione della tutela ambientale di guida.

Gli IGBF danno il benvenuto a questo servizio comune e fruttuoso al servizio degli istruttori di guida.

Peter Baumann, Presidente IGBF sezione bernese FRE, 3019 Berna
E-Mail: info@interfahrschule.ch



Ihre Fahrschule im Web

Wir haben DIE Lösung für Sie

Mit den bedürfnisgerechten Paketen starten Sie in kürzester Zeit durch:

- Vorgefertigte Einsteiger-Lösung bereits ab CHF 990.–
- Vom Smartphone sind Sie künftig direkt kontaktierbar
- CMS, Kursverwaltung, Social-Media-Integration und viele weitere Optionen verfügbar
- Für Sie minimaler Zeitaufwand
- Beliebig erweiterbar



Kontakt: Martin Hegglin
m.hegglin@bag.ch, Telefon 041 318 34 27

Brunner AG, Druck und Medien
6010 Kriens



BRUNNER
DRUCK UND MEDIEN



Certificato di capacità obbligatorio nel trasporto merci dal 1° settembre 2014

Dal 1° settembre 2014, oltre alla licenza di condurre, i conducenti di autocarri devono presentare nei controlli di polizia anche il certificato di capacità, una disposizione applicata agli autisti di bus e pullman già dal 1° settembre 2013.

In Svizzera, il 1° settembre 2014 è introdotto l'obbligo di presentare il certificato di capacità nel trasporto delle merci. Questa prescrizione si applica ai veicoli delle cat. C e C1 (autocarri). A partire da questa data, quindi, il trasporto di persone o merci può essere svolto solo con il certificato di capacità, con cui i conducenti comprovano di essere abilitati a trasportare merci o persone e di assolvere regolarmente i corsi di formazione periodica.

Con l'entrata in vigore dell'Ordinanza sull'ammissione degli autisti (OAut) nel 2009, la Svizzera si è allineata alla direttiva europea sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri.

Dal 1° settembre 2009, gli autisti che richiedono una licenza per allievo con-

ducente devono superare tre esami: uno scritto, uno orale e uno pratico. Tutti gli autisti devono aver assolto l'obbligo di formazione periodica (cinque giorni in cinque anni) per poter ottenere o rinnovare il certificato di capacità. Gli autisti, che dal 1° settembre 2014 non saranno in grado di presentare un certificato di capacità nei controlli di polizia, rischiano in Svizzera una multa fino a 10 000 franchi.

Entro la fine di luglio 2014, erano già più di 67 000 i conducenti ad aver completato la formazione periodica obbligatoria ed a essere titolari di un certificato di capacità prorogato con la validità fino al 31.08.2018 (per il trasporto di persone) o fino al 31.8.2019 (per il trasporto di merci). A causa delle disposizioni transitorie dell'OAut e dei differenti tempi in cui sono stati svolti gli esami per acquisire il certificato di capacità, i

conducenti che possiedono ambedue le categorie presentano delle differenti date di scadenza sul certificato di capacità per quanto riguarda il trasporto di persone e quello delle merci. Per facilitare l'attuazione si intende armonizzare le differenti date di scadenza riportate nei certificati di capacità. L'Ufficio federale delle strade (USTRA) ha quindi emanato un'istruzione, la cui entrata in vigore è prevista per il 1° settembre 2014, per armonizzare le date di scadenza.

Chi è titolare di un certificato di capacità sia per il trasporto di persone che per quello delle merci, in futuro, al prossimo rinnovo otterrà un certificato di capacità con la stessa data di scadenza per ambedue le categorie.

Informazioni dettagliate sulla formazione periodica per gli autisti sono reperibili al sito web www.cambus.ch, dove è anche possibile ordinare o prorogare il certificato di capacità.

www.asa.ch



Consultazione sulla nuova regolamentazione dei controlli successivi

L'Ufficio federale delle strade (USTRA) ha concluso la consultazione sulla nuova regolamentazione dei controlli successivi. Il comitato dell'associazione dei servizi della circolazione (asa) appoggia in sostanza le modifiche proposte ed esprimerà il proprio parere sulle singole posizioni nel quadro della stesura del progetto.

La consultazione sulla nuova regolamentazione dei controlli successivi prevede una modifica sostanziale: d'ora in poi le autovetture e i motoveicoli saranno sottoposti al primo controllo tecnico ufficiale sei anni dopo la prima messa in circolazione, anziché quattro come finora. Gli ulteriori esami – secondo controllo nei tre anni e in seguito controlli regolari ogni due anni – rimangono invariati. Fra i motivi alla base della modifica del termine del primo controllo vi è la statistica dei guasti (fonte: Rapporto dell'USTRA sulla verifica degli intervalli tra gli esami successivi delle automobili) dalla quale emerge che nelle automobili moderne si riscontrano guasti tecnici importanti solo dopo cinque-sei anni.

I servizi della circolazione sono ora chiamati ad esprimersi sul contenuto dell'ordinanza. Il comitato dell'asa appoggia in sostanza le modifiche proposte e darà il proprio parere sulle singole posizioni nel quadro della stesura del progetto.

Le ripercussioni comportate dai cambiamenti proposti sono accettabili per gli uffici d'ammissione. Il progetto viene pertanto sostenuto con le seguenti motivazioni:

- la sicurezza stradale non viene pregiudicata;
- si tengono in considerazione i migliorati standard tecnici delle vetture e della loro manutenzione in Svizzera;
- nei primi dieci anni d'esercizio del veicolo i termini di controlli passano per esempio per gli automobili e per i motocicli solamente da tre a due anni;
- viene dato più peso alla responsabilità individuale;
- dopo tre-cinque anni dalla prima messa in circolazione, gran parte delle vetture cambia di detentore (scadenza dei contratti di leasing): solitamente viene effettuato un controllo su iniziativa del venditore per rimettere in commercio il veicolo.

Il comitato dell'asa conta sul fatto che nei cantoni vengano adottate misure adeguate per rispettare in modo sistematico i termini degli esami tecnici.

Questo comunicato stampa sostituisce quello del 4 aprile 2014.

www.asa.ch

Inserenten	Seite
Acadevia, Wohlen	15
Brunner AG, Druck und Medien, Kriens	21, 35
Fahrlehrervergleich, Baar	2
General Motors, Glattbrugg	5
Grädel, Bern	15
Hänni Mikhail Verlag GmbH, Oberhofen/Thunersee	40
Hasan Kalender, Hagendorn	15
Kantonal-Bernischer Autofahrlehrer- Verband, Bern	27
Quality Alliance Eco-Drive, Zürich	13
Renault Trucks, Dietikon	31
Revex-Flex, Schwarzenbach	27
SanPool, Basel	13
Stauffer, Luzern	15
Trütsch, Zürich	13
Vereinigung Verkehrsschulung, Basel	13

Autoren	Seite
Grob, Rolf	28
Guerrini, Ravaldo	12, 16, 22
Lux, Michael	26
von Arx, Michael	39

Verlag

Abos und Adress-Mutationen:

FL-magazin, Brunner AG, Druck und Medien
Arsenalstrasse 24, 6010 Kriens
Claudia Lapierre-Ruckli, Tel. 041 318 34 77
c.ruckli@fl-magazin.ch

Inserate:

Claudia Weigand, Telefon 041 318 34 85
c.weigand@fl-magazin.ch

Auflage/Verbreitung

Druck: 4000 Exemplare
Verbreitung: 3661 Exemplare

Nächste Ausgabe FL-magazin

Redaktionsschluss 24. November 2014
Erscheinungstermin 19. Dezember 2014



E-Mail oder Telefon?

Für Fahrlehrer ist es ein Segen, per E-Mail oder SMS mit Fahrschülern kommunizieren zu können. Während Pausen oder manchmal in den Fahrstunden zu telefonieren, hat einige Nachteile. Insbesondere gleichzeitig Fahrunterricht zu erteilen und mit einem weiteren Kunden etwas am Telefon zu besprechen, wird von vielen Fahrschülern nicht gerne gesehen. Aber E-Mail und SMS können das gute alte Telefongespräch nicht ersetzen. Wie bei vielen Dingen im Leben ist es auch hier wichtig, sich je nach Situation für das richtige Mittel zu entscheiden.

Einen guten ersten Eindruck hinterlässt man am besten per **Telefon**. Wenn zum Beispiel ein neuer Fahrschüler per E-Mail an Ihrem Angebot Interesse bekundet und nicht ausdrücklich eine Antwort per E-Mail wünscht, dann rufen Sie ihn am besten kurz an. Während eines Gesprächs hören Sie auch die Reaktion Ihres Gegenübers und können – das nötige Feingefühl und Kommunikationstalent vorausgesetzt – gut auf Ihr Gegenüber eingehen. Geht es um ein sensibles Thema, zum Beispiel um eine unbezahlte Rechnung oder um ein offensichtliches Missverständnis, dann ist das Telefon klar das Mittel der Wahl.

E-Mail und SMS sind eine tolle Sache, wenn Sie einen dokumentierten Verlauf der Korrespondenz haben möchten. Auch

wenn Sie Ihrem Gegenüber einige Informationen oder Details, wie zum Beispiel Terminvorschläge oder genaue Abläufe, übermitteln möchten, dann ist das geschriebene Wort optimal. Das Risiko, dass man sich bei der Terminfindung missversteht oder etwas vergisst, ist erheblich kleiner, wenn beide Gesprächsteilnehmer jederzeit das E-Mail oder SMS noch einmal durchlesen können. Aber Vorsicht: Mehr als 24 Stunden möchte niemand auf eine Antwort warten!

Eine vernünftige Regel noch zum Schluss: Im Zweifelsfall sollten Sie sich für das Telefon entscheiden.



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

verkehrstheorie.ch – ideal für den Wiederverkauf und im Unterricht

Die bewährten Lehrmittel für die Basis-Theorieprüfung Kat A1, A + B – mit den aktuellsten Prüfungsfragen der asa 2014/15

Prüfungsfragen
2014/15



Für jeden das Richtige!

- ☉ Arbeitshefte «Verkehrsregeln» und «Prüfungsfragen» zur raschen Erklärung einer Verkehrssituation im praktischen Unterricht
- ☉ Lernsoftware auf CD-Rom oder USB-Stick für den vielseitigen Unterricht im Theorielokal
9-sprachige Prüfungsfragen
(DE, FR, IT, ENG, SPA, POR, TUR, ALB, CRO)
inkl. iPhone/iPad + Android App-Code
(zur Freischaltung der offiziellen Prüfungsfragen)



35%

Jetzt profitieren!
Fahrschul-Rabatt

Mehr Infos und Bestellungen:

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

BOOKS



VP: CHF 39.–

CD



VP: CHF 59.–

BOOKS+CD



VP: CHF 72.–

STICK



VP: CHF 69.–

APP



«Auto Theorie»



verkehrstheorie.ch

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