



Motorrad
Feeling auf vier Rädern 6



E-Motorräder
Bald in Grundkursen

8



Klassik
Boliden in Bern

24



Nutzfahrzeuge
Elektronik am Steuer

28

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

Bilder Titelseite:

Töff 02/15, KTM, ai-Klassik 04/14,
Mercedes-Benz

Würden wir der Forschung glauben ...

... könnten wir schon längst im 1-Liter-Auto unterwegs sein. Den Schnellfahrern, Individualisten und Sicherheitsfachleuten sei geschuldet, dass dem (noch) nicht so ist.

Vom Golf I ...

Am Beispiel des Erfolgsmodells Golf aus dem VW-Konzern möchte ich eine Entwicklung aufzeigen, die staunen lässt. Zwischen 1974 und 1983 liefen über 6 Millionen Fahrzeuge vom Typ Golf I vom Band. Der Käfer-Nachfolger verbrauchte mit einem Leergewicht von 800 kg immerhin stolze 9,9 Liter Super/100 Kilometer (5,0 Liter Diesel). Bei einem Tankvolumen von 44 Litern war mit der Benzinversion bereits nach 400 Kilometern ein Tankstopp fällig.

... bis zum Golf VII

Ein Golf der siebten Generation wiegt je nach Ausstattung ab 1268 kg und kann bis zu einem Maximalgewicht von 1780 kg beladen werden. Dem 7er-Golf haben die Konstrukteure einen 50-Liter-Tank spendiert, was bei einem Verbrauch von 5 Litern/100 Kilometern, einer Reichweite von knapp 1000 Kilometern entspricht.

Was ist geschehen?

Das Fahrzeuggewicht wurde permanent erhöht, um den geforderten Sicherheitsansprüchen gerecht zu werden. Und je nach optionaler Ausstattung sind in einem heutigen PW bis zu 70 Elektromotoren verbaut. Dank effizienter Motorleistung, Leichtbauweise und Klebetechnik konnten Verbrauch und Schadstoffemission über die (Entwicklungs-)Jahre dennoch markant reduziert werden.

Und nun zur These der Forscher:

Würde man heute alle Teilnehmer am Strassenverkehr miteinander vernetzen (technisch bereits möglich via Handy, Navi-Systeme, Verkehrsleitsysteme), könnte man auf einen Grossteil der passiven Sicherheitssysteme in den Fahrzeugen verzichten und somit massive Gewichtseinsparungen realisieren. Über entsprechende Tests hat das FL-magazin berichtet. Kombiniert man nun ein Leichtbaufahrzeug mit modernen Kommunikationssystemen, einem leistungsfähigen und zugleich verbrauchsarmen Motor, hätten wir das reale 1-Liter-Auto.



Werner Kirschbaum

Herzlichst, Werner Kirschbaum



10

Editorial 3

Motorrad

Motorrad-Feeling auf vier Rädern 6

E-Motorräder – Bald auch in Grundkursen zu sehen 8

Gesetze – An EU angepasst 10

Gesetz

OPERA-3 – Auf dem Prüfstand 14

MFK – Verlängerung des ersten Nachprüfintervalls auf fünf Jahre 16

Via Sicura – Von der Kasko-Versicherung bis zur Blackbox 18

News

Schlaue Ampel – Wer zu schnell fährt, sieht Rot 21

Fussgängerstreifen – Ein Drittel ist sicherer geworden 22

Klassik

GP Suisse Berne Memorial – Boliden in Bern 24

Prävention

Alkohol am Steuer – Kein Kavaliersdelikt mehr 27

Nutzfahrzeuge

Auch bei Nutzfahrzeugen – Die Elektronik übernimmt das Steuer 28

Veranstaltung – Ladungssicherungssymposium Schweiz 31

Partie française 32

Parte italiana 36

Online-Ratgeber 39

14



16



24



28



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



Weiterbildung für FL/MOD/CZV

Kat.B, 06.05.2015, Basel

Kurs 1: Boot fahren lernen ist ein Erlebnis

Kat.B, 27.05.2015, Frick

Kurs 11: Autotechnik für Fahrlehrer

Kat.B, 05.06.2015, Trubschachen

Kurs 6: Fahren auf unbefestigten Strassen

Kat.B, 05.06.2015, Nottwil

Kurs 5: Sehen im Verkehr

Moderatoren+Kat.B, 12.06.2015, Sissach

Kurs 7: Körpersprache

Anmeldung unter:

www.verkehrsschulung.ch / 061 333 06 59



Continental 
The Future in Motion

Ein Traum von Sicherheit. Ich garantiere ihn.

Ich bin ein Continental Reifen –
mit maximaler Bremsleistung.



Wenn Bremsen zählt.

www.continental-reifen.ch





Motorrad-Feeling auf vier Rädern

Das schweizerische Unternehmen Quadro Vehicles SA aus Valcallo zeigte an der Intermot in Köln erstmals seine neueste Entwicklung: den QUADRO4. Das Quadro-Vehikel steht für einen ungewöhnlichen «Roller», den weltweit ersten Roller mit vier Rädern. Dieser neigt sowohl die beiden Vorderräder als auch die beiden Hinterräder parallel in die Kurve.

Um was für ein Motorfahrzeug handelt es sich beim QUADRO4 und welche Führerausweiskategorie wird für den Betrieb benötigt?

Erst drei Räder ...

Mit dem Piaggio MP3 wurde im Jahre 2006 ein neues Fahrzeugkonzept vorgestellt, das als Besonderheit über zwei neigbare Vorderräder und ein herkömmlich angetriebenes Hinterrad verfügt. Die beiden Vorderräder stehen im Abstand von 420 mm zueinander, sind durch eine komplexe Parallelogrammaufhängung mit dem Rahmen verbunden und ermöglichen eine Kurvenneigung von maximal 40 Grad. Dies

verleiht dem Fahrzeug eine bessere Stabilität und sorgt zugleich für eine grössere Bodenhaftung, was im Vergleich zu einem Zweirad eine bessere Bremsleistung ergibt, ohne dass man dabei auf die Fahrdynamik eines Motorrollers verzichten muss. Somit kann man mit dem MP3 auch bei schlechten Witterungsbedingungen sicherer fahren als mit einem herkömmlichen Motorrad.

Der Abstand der Vorderräder von 420 mm wurde so gewählt, dass der MP3 mit geringen Modifikationen als einspuriges Motorfahrzeug oder als mehrspuriges Motorfahrzeug angemeldet werden kann.

... dann vier Räder

Aufgebaut auf der Idee des dreirädrigen Motorrades hat Quadro-Chef Riccardo Marabese diese Idee zum QUADRO4 weiterentwickelt. Eine Fahrstabilität wie bei einem Auto kombiniert mit dem Fahrgefühl eines Motorrads ergibt weniger Wegrutschen auf nasser Strasse,

bis zu 40 Grad Schräglage in der Kurve, eine Bremsleistung auf vier Räder verteilt und eine Lenkstabilität, wie man sie bisher von Zweirädern nicht kennt. All das soll der QUADRO4 bieten. Durch die hydraulische Neigetechnik an der Vorder- und Hinterachse ist es möglich, bis zu 40 Grad Schräglage zu fahren. Beim Parkieren oder Ampelstopp lässt sich die Neigetechnik über einen Hebel arretieren, so dass der QUADRO4 wie ein zweispuriges Fahrzeug stabil steht.

In welcher Kategorie?

Angetrieben wird der vierrädrige Zweisitzer von einem 350 Kubikzentimeter grossen und 22,1 kW/30 PS starken Einzylindermotor. Die Kraftübertragung erfolgt über ein Differenzial mit je einem Antriebsriemen pro Hinterrad. Für die Benutzer dieses Motorfahrzeuges stellt sich nun die Frage: Ist der QUADRO4 ein einspuriges oder mehrspuriges Motorfahrzeug? Dies ist entscheidend für die Frage, mit welcher Führerausweiskategorie der QUADRO4 gefahren werden darf.



Quelle: Töff 02/15

FL-magazin hat beim ASTRA nachgefragt

1. Um welche Kategorie von Motorfahrzeug handelt es sich beim QUADRO4 und welche Führerausweiskategorie wird benötigt?

ASTRA: Die Einteilung der Fahrzeuge für die Zulassung in der Schweiz richtet sich nach der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS, SR 741.41; <http://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/19950165/index.html>). Demnach wird das Fahrzeug als «dreirädriges Motorfahrzeug» nach Artikel 15 Absatz 1 VTS eingeteilt. Auf europäischer Ebene gilt es als Fahrzeug der Klasse L5e (Art. 3 Ziff. 69 und Anhang I der Verordnung [EU] 168/2013; <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R0168&trid=3>). Da Fahrverhalten und Bedienung dieses Fahrzeugs wie bei einem Motorrad sind, ist in der Schweiz der Führerausweis der Kategorie A (25 kW) erforderlich.

2. Was ist entscheidend, dass ein Motorfahrzeug wie z.B. der Piaggio MP3 als einspuriges Fahrzeug gilt? Kann dieses Prinzip auch für den Quadro 4, also für die Hinterräder und Vorderräder, angewendet werden?

ASTRA: Gemäss Artikel 16 VTS gelten für die Einteilung von Motorfahrzeugen zwei nebeneinanderliegende Räder als ein Rad, wenn der Abstand zwischen den Mittelpunkten der Aufstandsflächen der Reifen auf der Fahrbahn weniger als 460 mm beträgt. Diese Bestimmung gilt für die Vorder- und die Hinterachse (beim QUADRO4 550 mm vorne und 450 mm hinten).

3. Ist es richtig, dass der Roller Piaggio MP3 und der QUADRO4 auch für den Grundkurs und die Führerprüfung der Kategorie A 25 kW eingesetzt werden können?

ASTRA: Das ist korrekt. Sowohl der von Ihnen genannte Piaggio MP3 wie der QUADRO4 erfüllen die Voraussetzungen für den Grundkurs und die Führerprüfung der Kategorie A (25 kW).

Interview: Ravaldo Guerrini



E-Motorräder

Bald auch in Grundkursen zu sehen

Ein echtes Motorrad muss nicht zwingend einen Benzinmotor haben. Dies ist zumindest die Ansicht der FahrerInnen der immer beliebter werdenden E-Motorräder (E-M). Die Modellvielfalt 2015 wächst, so dass auch bekannte Hersteller wie KTM ein E-Motorrad anbieten. Nicht nur optisch, auch technisch müssen sich E-M nicht vor herkömmlichen Motorrädern verstecken und werden bald vermehrt im Motorradgrundkurs auftauchen.

Motorcycle Zero

Das Modell SR der Firma Zero weist eine Reichweite von knapp 300 km auf und beschleunigt mit einem riesigen Drehmoment von 144 Nm bei 50 kW max. Leistung in 3,3 Sekunden auf 100 km/h! Verzögert wird mit einem neuen Bosch ABS-Bremssystem.

Beim kleineren Bruder der Zero-Motorräder ist die Beschleunigung in 4,0 Sekunden auf 100 km/h ebenso beeindruckend. Verzögert wird auch hier über ein Bosch ABS-Bremssystem. Da die Motorräder für die EU-Führerscheinkategorie optimiert sind (EU-Kategorie A2), wird in der Schweiz noch der Führerschein Kategorie A für das SR-Modell benötigt. Für das Modell FX 2F 2.8 genügt die Kategorie A (25 kW). Zur Erinnerung: Für die Bestimmung der Ausweiskategorie bei

E-M ist nicht die Maximalleistung, sondern die Dauerleistung des Motorrads entscheidend.

E-Motorräder Energica

Energica ist ein italienischer Hersteller von E-M. Im Modelljahr 2015 präsentiert Energica das Modell EVA: einen Supersportler, der es mit allen herkömmlichen Motorrädern aufnehmen kann. Die Eckdaten sind 136 PS, 0–100 km/h in unter 3 Sekunden, abgeregelt wird die Geschwindigkeit erst bei 240 km/h. Verzögert wird auch hier mit einem neuen Bosch ABS-Bremssystem.

Sportmotorräder KTM

KTM, der renommierte Grossserienhersteller von Sportmotorrädern, bietet zwei Motorräder für die Führerscheinklasse A1 (11 kW) an. Obschon diese Modelle bis zu 22 PS Maximalleistung aufweisen, dürfen sie mit der Kategorie A1 (18 Jahre) in der Schweiz gefahren werden.

Motorräder BMW

BMW präsentiert den C Evolution im Modelljahr 2015 mit kleinen Detailänderungen unverändert mit ABS. Dieses E-M, das eine Spitzenleistung von 35 kW aufweist, darf mit der Kategorie A1 (18 Jahre) gefahren werden.



- ❶ Zero SR
- ❷ Zero FX
- ❸ Eva
- ❹ KTM Freeride E-SM
- ❺ Vectrix VX1
- ❻ C Evolution

E-Roller Vectrix

Der Roller mit USA-Wurzeln wird nach Rapperswil im Zürcher Oberland importiert. Mit 21 kW Maximalleistung und 3,8 kW Dauerleistung darf er mit der Kategorie A1 (16 Jahre) sogar auf der Autobahn gefahren werden (siehe FL-magazin 4/14).

E-Motorräder im Motorradgrundkurs

Welche Ausweiskategorie wird für welches E-Motorrad benötigt?

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 zu Leergewicht von 0,16 kW/kg werden verlangt.

4. Kategorie A

Eine Mindestleistung von 35 kW Dauerleistung wird verlangt.

Text: Ravaldo Guerrini



Gesetze

An EU angepasst

Wer ein neues Motorrad ohne ABS kaufen möchte, hat dazu nur noch dieses Jahr die Möglichkeit. Voraussichtlich wird die Schweiz zeitgleich mit der EU die neuen EU-Vorschriften übernehmen.

Damit müssen alle Motorräder mit über 125 cm³ Hubraum, deren Typenzulassung ab Januar 2016 erfolgt, mit einem ABS-System ausgestattet sein. Ab Januar 2017 gilt diese Regelung für alle neu zugelassenen Motorräder über 125 cm³. Kleinere Zweiräder ab 50 cm³ benötigen entweder ein ABS oder ein sogenanntes kombiniertes Bremssystem. Letzteres stellt eine mechanische Verbindung zwischen Vorder- und Hinterradbremse her, sodass beim Bremsen immer beide Räder verzögern. Eine Regelung des Bremsdrucks wie bei ABS-Systemen erfolgt aber nicht; die Räder können also dennoch blockieren.

ABS verringert Unfallgefahr erheblich

Im Jahr 2013 sind auf Schweizer Strassen 3715 Motorradfahrer verunfallt: 1181 Motorradfahrer schwer und 55 tödlich (Quelle bfs). Obwohl sich 30–40% der tödlichen Motorradunfälle mit einem Anti-Blockier-System verhindern liessen, sind bislang nur gut 10% der 400 000 in der Schweiz immatrikulierten Motorräder mit ABS ausgestattet. Ein von der Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu durchgeführter Test verdeutlicht, dass der Bremsweg mit ABS kürzer ist, Bremsmanöver so besser und sicherer werden sowie die Sturzgefahr verringert und die Sicherheit erhöht wird.

EU-Richtlinie übernehmen

In der Vernehmlassung von OPERA-3 ist zusätzlich vorgesehen, dass die Schweiz die dritte

EU-Führerscheinrichtlinie übernimmt.

Folgende Varianten stehen zur Diskussion:

EU-Motorrad-Kategorien	Variante 1	Variante 2
AM	16 Jahre	15 Jahre
A1	18 Jahre	18 Jahre 16 Jahre (max. 80 km/h)
A2 (mit 2 Jahren Fahrpraxis A1)	20 Jahre	18 Jahre
A2 direkt	22 Jahre	20 Jahre
A	4 Jahre Fahrpraxis, davon mind. 2 mit A2	

FL-magazin hat beim ASTRA nachgefragt

1. Ist die Harmonisierung der Führerausweiskategorien, insbesondere der Motorradkategorien, abhängig von der Einführung von OPERA-3 und wird diese im selben zeitlichen Rahmen umgesetzt?

ASTRA: Die Harmonisierung der Führerausweiskategorien ist Teil des Projekts OPERA-3 (die 3 steht für die dritte Führerscheinrichtlinie). Somit werden die entsprechenden Regelungen zusammen mit den Vorschlägen für die Verbesserung der Fahrausbildung/-prüfung in derselben Anhörung zur Diskussion gestellt. Wann die einzelnen Massnahmen und Regelungen eingeführt werden, hängt unter anderem von den Rückmeldungen aus der Anhörung ab. Es ist auch denkbar, dass sie zeitlich gestaffelt eingeführt werden.

2. In der EU müssen ab 2016 bzw. 2017 Motorräder über 125 cm³ mit ABS ausgerüstet sein. Wird diese Regelung zum selben Zeitpunkt auch von der Schweiz übernommen?

Ja, es ist vorgesehen, in der Schweiz die Neuerungen in Bezug auf die technischen Vorschriften für Motorräder zeitgleich mit der EU einzuführen. Als Vertragspartei des

WTO-TBT-Abkommens (TBT = Technical Barriers to Trade – Abbau technischer Handelshemmnisse) hat sich die Schweiz der internationalen technischen Harmonisierung verpflichtet. Folglich müssen – der diesbezügliche positive Entscheid des Bundesrates wird in den nächsten Wochen erwartet – auch in der Schweiz Motorräder über 125 cm³ ab 2016 bzw. ab 2017 mit ABS ausgerüstet sein.

3. Ist die «ABS-Pflicht für Motorräder» von der Einführung von OPERA-3 abhängig oder kann diese von der Schweiz autonom übernommen werden?

Führerscheinkategorien und dazugehörige Ausbildungslehrgänge sind das eine, technische Vorschriften das andere. Die Einführung der ABS-Pflicht für Motorräder hängt nicht mit OPERA-3 zusammen, sondern richtet sich nach den technischen EU-Verordnungen über die Bauweise von Motorrädern (Rahmenverordnung [EU] Nr. 168/2013 sowie die dazugehörigen Delegierten-Verordnungen und die Durchführungsverordnung). Diese sollen in der Schweiz, unabhängig von OPERA-3, umgesetzt und übernommen werden.

Interview: Ravaldo Guerrini

Nach der Vernehmlassung und der Auswertung der eingegangenen Antworten von interessierten Kreisen wird sich das ASTRA für eine Variante entscheiden.

Die neuen EU-Führerscheinkategorien wurden in der EU bereits 2013 eingeführt. Im Bereich der Motorrad-Kategorien ergibt sich folgendes Bild.

Neue EU-Motorradkategorien

Klasse AM



- Direkter Erwerb ab 16 Jahre

Zweirädrige Krafträder (Mopeds) auch mit Beiwagen und Fahrräder mit Hilfsmotor, durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit bis 45 km/h mit Elektromotor oder andere Verbren-

nungsmotoren mit einem Hubraum von max. 50 cm³ oder bei Elektromotoren eine max. Nenndauerleistung von höchstens 4 kW.

Dreirädrige Kleinkrafträder (Trike), durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit bis 45 km/h und max. 50 cm³ Hubraum bei Fremdzündungsmotoren bzw. bei anderen Verbrennungsmotoren eine max. Nutzleistung bis 4 kW oder bei Elektromotoren bis max. 4 kW Nenndauerleistung.

Klasse A1



- Beinhaltet AM
- Direkter Erwerb ab 16 Jahre

Leichtkrafträder – Motorrad bis 125 cm³ und nicht mehr als 11 kW Motorleistung und einem Verhältnis von Leistung/Leergewicht von maxi-

mal 0,1 kW/kg. Die bisherige Begrenzung auf 80 km/h für 16- und 17-Jährige entfällt.

Dreirädrige Kraftfahrzeuge mit symmetrisch angeordneten Rädern mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km/h und mit einer Motorleistung bis 15 kW oder einem Hubraum von über 50 cm³ bei Verbrennungsmotoren.

Klasse A2



- Beinhaltet A1, AM
- Direkter Erwerb ab 18 Jahre

Leichtkrafträder (auch mit Beiwagen) – Motorrad bis 35 kW Motorleistung und einem Verhältnis von Leistung/Leergewicht von maximal 0,2 kW/kg. Seit 19. Januar 2013 dürfen Inhaber der bisherigen Klasse A beschränkt Leichtkrafträder der neuen Klasse A2 und nach Ablauf von zwei Jahren Krafträder der Klasse A unbeschränkt fahren. Beim zweijährigen Vorbesitz der Klasse A1 ist nur eine praktische Prüfung erforderlich.

Klasse A



- Beinhaltet A1, A2
- Direkter Erwerb ...

... ab 20 Jahre – für Krafträder bei zweijährigem Vorbesitz der Klasse A2 (dann ist zum Aufstieg nur eine praktische, keine theoretische Prüfung erforderlich).

... ab 21 Jahre – für dreirädrige Kfz mit mehr als 15 kW.

... ab 24 Jahre – für Krafträder bei Direkteinstieg. Keine Befristung der Besitzdauer.

Krafträder (Zweiräder, auch mit Beiwagen) mit einem Hubraum von mehr als 50 cm³ oder mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km/h.

Dreirädrige Kraftfahrzeuge mit symmetrisch angeordneten Rädern mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km/h und mit einer Motorleistung von über 15 kW oder einem Hubraum von über 50 cm³ bei Verbrennungsmotoren.

Wir suchen

Fahrlehrer/innen

in der Westschweiz mit Interesse an Nebenverdienst.

Verkaufen Sie an interessierte Berufskollegen das beliebte Lehrmittel Let's drive.

Wir garantieren hohe Provisionen.

Kontakt: info@fl-portal.ch

Nous recherchons des

moniteurs et monitrices de conduite

domiciliés en Suisse romande qui s'intéressent à un revenu supplémentaire.

Vous vendez le moyen d'enseignement apprécié Let's drive à vos collègues de travail montrant de l'intérêt.

Nous vous garantissons des hautes commissions.

Contact: info@fl-portal.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

OPERA-3

Auf dem Prüfstand

In der Entwurfsfassung, wie sie dem Schweizerischen Fahrlehrerverband SFV vorliegt, umfasst das Basisdokument im Hinblick auf die bevorstehende Vernehmlassung 54 Fragen. Bereits Ende Januar sammelte der SFV erste Meinungen von Fahrlehrern. Dazu veranstaltete der Ostschweizerische Fahrlehrerverband OFV Workshops, wo interessierte Fahrlehrer zur Entwurfsfassung Stellung nehmen konnten.

Es stellte sich bei den Workshops heraus, dass einige Punkte bei der Basis auf breite Ablehnung stossen werden und andere Punkte schwer umsetzbar sind bzw. noch nicht ausgereift präsentiert wurden. Das nachfolgende Stimmungsbarmeter der Fahrlehrerbasis bezieht sich auf die beiden Workshops des OFV.

Strengere Prüfung = bessere Ausbildung

Das ASTRA geht davon aus, dass die Verkehrssicherheit durch Verbesserung der Fahrausbildung erhöht werden kann, indem den Prüfungen mehr Gewicht beigemessen wird. Verschiedene Fragen, ob z.B. die Führerprüfungen strenger ausgestaltet werden sollen, stiessen bei den Workshop-Teilnehmern auf breite Zustimmung. Was nicht geprüft wird, wird nicht ausgebildet, war die Meinung.

VKU vor Theorieprüfung und einjährige Ausbildungsdauer

Die Verbesserung im System der Theorieprüfung wird schon seit vielen Jahren in Fahrlehrerkreisen gefordert. Konkret fand die Idee, nach drei Versuchen eine Wartefrist von sechs Monaten einzubauen und keine aktuellen Prüfungsfragen zu veröffentlichen, breite Zustimmung. Auch eine Veränderung des Bewertungs-

systems der Theorieprüfung wurde befürwortet. Hingegen fand die Idee, den VKU-Unterricht vor der Theorieprüfung zu besuchen, kein grosses Interesse. Die Frage, ob nach Erhalt des Lernfahrausweises die Führerprüfung frühestens nach einem Jahr absolviert werden kann, fand ebenfalls keine Zustimmung. Man wollte damit verhindern, dass Lernende bereits nach zwei Monaten zur Führerprüfung gehen. Ein Jahr Wartefrist ist aber zu lang.

Vorgezogene Ausbildung

Die wohl umstrittenste Frage war die nach der vorgezogenen Ausbildung. Während eine vorgezogene Ausbildung, das heisst Fahrenlernen mit 17 Jahren, durchaus positive Aspekte aufgrund längerer Erfahrung und mehr Übung mit sich bringt, ist die Umsetzung des Vorhabens mit einer Aufwertung der Laienbegleiter und dem Besuch einer sogenannten «Standardausbildung» von sechs Stunden klar auf Ablehnung gestossen.

WAB-Kurse auf 1 Tag reduzieren

Eine Veränderung der WAB-Kurse ist seit der Einführung im Jahr 2005 unumstritten. Doch die Kürzung auf einen Tag mit beinahe allen Themen des bisherigen WAB-1- und WAB-2-Kurses wurde als «überladen» und nicht nachhaltig umsetzbar klar abgelehnt.



Einheitliche Motorradprüfungen – dritte Führerscheinrichtlinie

Dass alle Motorradprüfungen in der Schweiz mit gleichem Prüfungsparcours und in gleich langer Dauer absolviert werden müssen, wurde klar befürwortet. Auch der bevorstehenden Einführung der dritten Führerscheinrichtlinie der Motorradkategorie standen die Anwesenden mehrheitlich positiv gegenüber.

Ausrüstung der Fahrzeuge von Laienbegleitern

Aus Sicherheitsgründen und aus Gründen der Gleichbehandlung waren sich die Workshop-Teilnehmer einig, dass die Fahrzeuge der Laienbegleiter mit Zusatzspiegel und Doppelpedalen sowohl für die Prüfung wie auch für die Begleitfahrten ausgerüstet sein müssen.

Text: Ravaldo Guerrini

Revex FLEX
EINFACH GENIALE DOPPEL PEDALE

ÜBERALL IN DER SCHWEIZ

WIR KOMMEN ZU IHNEN!
MOBILER EINBAUSERVICE

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

SanPool
Nothilfeinstruktor
Wir sind die SanPool und stehen für Integrität.

<small>Daniela Schärli</small>	<small>Heiko Bougheert</small>	<small>Esther Hübner</small>	<small>Ralf Stalzer</small>
<small>Andrea Gähwiler</small>	<small>David Gänzler</small>	<small>Markus Löffler</small>	<small>Daniel Hirsiger</small>

Über alpha, beta oder gamma, wissen Sie bald 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 Instrukteure 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!

EDUQUA

Tel. 061 602 06 06
www.sanpool.ch

MFK

Verlängerung des ersten Nachprüfintervalls auf fünf Jahre

Personenwagen und Motorräder müssen periodisch überprüft werden. Der Bundesrat hat beschlossen, dass die erste periodische Nachprüfung künftig erst fünf Jahre nach der ersten Inverkehrsetzung erfolgen muss. Interessenvertreter der Garagisten sind wenig erfreut.

Personenwagen und Motorräder müssen künftig (2017) erst fünf Jahre, spätestens aber bis zum sechsten Jahr nach der ersten Inverkehrsetzung beim Strassenverkehrsamt nachgeprüft werden. Damit trägt der Bundesrat dem technischen Fortschritt Rechnung. Die heute in Verkehr gebrachten Personenwagen und Motorräder weisen einen markant höheren Standard auf, als dies bei der Einführung der bestehenden Nachprüffristen vor rund 20 Jahren der Fall war. Das besagen sowohl die Mängellisten der Strassenverkehrsämter wie auch die Zahlen der Unfallstatistik. Gemäss den polizeilichen Daten sind Fahrzeugmängel in deutlich weniger als 1 % der Fälle die massgebliche Unfallursache. Durch die Verlängerung des ersten Nachprüfintervalls werden die Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter entlastet.

Keine Regel ohne Ausnahme

Leichte Transportanhänger mit einem Gesamtgewicht bis höchstens 750 kg werden von der periodischen Nachprüfpflicht ganz befreit. Bei den mittelschweren Anhängern (Gesamtgewicht über 750 kg, aber nicht mehr als 3,5

Tonnen) werden das dritte und alle folgenden Prüfintervalle um ein Jahr gekürzt.

Kantone sind in der Pflicht

Es ist Aufgabe der Kantone, die zur Einhaltung der Prüfintervalle nötigen Massnahmen zu treffen, wie z.B. die notwendigen Prüfkapazitäten bereitzustellen oder die Kontrollen an private Prüfstellen auszulagern. Um den Kantonen dafür genug Zeit zu geben, treten diese Änderungen am 1. Februar 2017 in Kraft.

Schlechte Karten für Lärm-Fans

Mit den vom Bundesrat beschlossenen Änderungen werden zudem die weiterentwickelten technischen Anforderungen der EU an die Geräuschentwicklung von Motorrädern übernommen. Damit kann ab 2017 die Zulassung von Motorrädern verboten werden, die mit Systemen ausgerüstet sind, die nur dazu dienen, mehr Lärm zu erzeugen (sogenannte «Auspuffklappensteuerungen»).

Das freut die Händler

Eine weitere Neuerung wird bereits auf den 1. April 2015 in Kraft gesetzt. Diese betrifft die Erteilung von Kontrollschildern für Autohändler. Für die Anzahl Händlerschilder pro Betrieb wird neu auch die Zahl der verkauften leichten Motorwagen als Kriterium berücksichtigt. So können auch reine Autohändlerbetriebe mehrere Händlerschilder beziehen und mehreren Kaufinteressenten ein Fahrzeug für Probefahrten überlassen.

Quelle: UVEK

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



AUS- UND WEITERBILDUNG

- **Body Speak - Auf meine Wirkung kommt es an!**
16.04.2015 | Anerkennung FL Kat. B + Moderator
- **Traffic Control - Hinter den Kulissen einer Autobahn**
03.06.2015 | Anerkennung FL Kat. B
- **Offroad 1**
10.06.2015 | Anerkennung FL Kat. A
- **Notruf! Richtiges Verhalten, wenn das Blaulicht kommt**
13.08.2015 | Anerkennung FL Kat. B



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



Atraktive Weiterbildung

Kursdaten 2015

- Motorradfahrer:** Sozialesfahren/Bekleidung: 06.Mai
Erste Hilfe am Unfallort: 26.Februar
- Autofahrer:** Lernerfolg ohne Aha: 07.Mai / 20.Okt.
Klima im Fahrzeug, Umgang mit Lernenden 08.Mai
Fahrphysik, fahren im Gelände: 17.März / 12.Okt.
- Lastwagenfahrer:** Gesundheit und Sicherheit: 19.März / 13.Okt.
Fahrphysik, fahren im Gelände: 17.März / 12.Okt.
Arbeiten und manövrieren mit Anhängern: 25.März
ARV1 für Fahrer: 10.März und 01.Okt.

Anrechnung 1 Tag Fahrer-WB der Kategorie, plus CZV* und Moderator CZV* gilt nicht für alle Kurse.

Anmeldung: info@altras-media.ch oder 078 420 75 87

50%WIR



KANTONAL-BERNISCHER AUTOFAHRER-VERBAND
BILDUNGSZENTRUM

DIE AUS- UND WEITERBILDUNG FÜR ...

... Fahrer/innen der Kat. B

- Mi, 18.03.2015 **NEU:** Verkehrsunfälle - Verhalten und Massnahmen
- Do, 21.05.2015 **NEU:** Fahrzeugbrand - richtig reagieren!
- Mai / Juni 2015 Ausbildung der Kategorie BE
- Juni / Juli 2015 **NEU:** Verkehrssituationen
- Juli / August 2015 **ECO - Fahren im prakt. und theor. Unterricht**

... Fahrer/innen der Kat. A

- Di, 07.04.2015 **NEU:** Motorradunfälle und Massnahmen
- Mi, 17.06.2015 **NEU:** Kurventechnik (Gurnigel)
- Fr, 10.07.2015 **Motorrad-Fahrtechnik (Flugplatz Interlaken)**

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

- Kurse für Fahrer/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)

- April 2015 **Moderatorenausbildung - Hauptmodul**
Einführungsabend / Dauer: 10 Tage
- Weiterbildungskurs "Motivation" (Kursdaten nach Wunsch)

Weitere Kurse/Kursdaten 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

FL magazin

Die nächste Ausgabe erscheint
am 5. Juni 2015.

Anzeigen-/Redaktionsschluss:

1. Mai 2015



Via Sicura

Von der Kasko-Versicherung bis zur Blackbox

2015 sind einige Neuerungen im Schweizer Strassenverkehrsrecht geplant. Zunächst ist am 1. Januar im Rahmen des Verkehrssicherheitsprogramms «Via Sicura» der Rückgriff der Haftpflichtversicherung in Kraft getreten. Weitere Massnahmen sollen folgen.

Versicherer müssen Sünder zur Kasse bitten

Raser und Autofahrer im angetrunkenen oder fahrunfähigen Zustand, die einen Unfall verursachen, müssen von der Haftpflichtversicherung in Regress genommen werden. Gleiches gilt bei Drogen- oder Medikamentenmissbrauch. Einen Regressverzicht per Vertrag zu vereinbaren, gilt nicht. Dazu verschicken die Autoversicherer Informationen an ihre Kunden. Die Höhe des Rückgriffs der Haftpflichtversicherungen auf die Halter ist abhängig von der Schuldfrage und der wirtschaftlichen Situation der Halter.

Senioren: bis zum Dorfladen und nicht weiter

Die Fahreignungsprüfungen sollen vereinheitlicht und die medizinischen Mindestanforderungen aktualisiert werden. Einzelne Kantone gehen bereits mit gutem Beispiel voran. In einigen Kantonen ist die differenzierte Fahrerlaubnis für Senioren in Gebrauch. Damit können Senioren, welche die medizinischen Mindestanforderungen nicht mehr erfüllen, unter Auflagen weiter Auto fahren. Diese können beispielsweise ein Nachtfahrverbot beinhalten oder die Fahrerlaubnis auf bestimmte Strecken beschränken.



Alkoholblutproben nur noch Ausnahme

Atemalkoholproben sollen in Zukunft auch bei Werten von 0,8 Promille und mehr anerkannt und gerichtlich verwertet werden. Blutproben werden nur noch in Ausnahmefällen durchgeführt, wenn z.B. die kontrollierte Person dies ausdrücklich verlangt oder wenn ein Verdacht auf Drogenkonsum vorliegt.

Strengere Pflicht zur Nachschulung

Verschärft werden soll auch die Pflicht zum Nachschulungskurs. Teilnahmepflicht besteht bei Entzug des Führerausweises wegen Alkohol- oder Drogenkonsum, wenn die Blutalkoholkonzentration mindestens 0,8 Promille beträgt. Dies gilt auch für Ersttäter. An der Nachschulung teilnehmen müssen auch Autofahrer, denen wiederholt der Führerausweis für mindestens sechs Monate entzogen wurde. Ersttäter sind davon nicht betroffen.

Blackbox-Pflicht für Raser

Rasern, denen ab 2015 der Führerausweis für mindestens zwölf Monate entzogen wird, erhalten diesen nur unter Auflage zurück. Sie dürfen fünf Jahre lang nur Autos oder Motorräder fahren, die mit einem Datenaufzeichnungsgerät ausgerüstet sind.

Alkoholwegfahrsperr

Ebenfalls auf schärfere Regeln einstellen müssen sich Gewohnheitsalkoholiker. Wem der Führerausweis wegen Alkohol am Steuer auf unbestimmte Zeit entzogen wird, darf später fünf



Die Alkoholwegfahrsperre blockiert das Auto bei zu hohem Blutalkoholwert.

Jahre lang nur Autos mit einer Atemalkoholwegfahrsperre fahren. Zunächst aber müssen sich diese Verkehrssünder einer Therapie unterziehen. Und nur bei anschliessend günstiger Prognose werden sie wieder ans Steuer gelassen.

Atemalkohol statt Blutprobe

Die vom Parlament beschlossene beweissichere Atemalkoholprobe soll am 1. Juli 2016 im Strassenverkehr eingeführt werden. Die Anordnung einer Blutprobe wird nur noch bei Verdacht auf Betäubungsmittelkonsum, auf Verlangen des Betroffenen oder in Ausnahmefällen nötig sein. Zur Einführung müssen verschiedene Verordnungen angepasst werden. Die Anhörungsfrist endete am 17. Februar 2015.

Zur Feststellung der Fahruntfähigkeit kann bereits heute ein Atemalkoholtest durchgeführt werden. Das Ergebnis genügt aber nur dann als Beweis, wenn der Wert unter 0,8 Promille liegt und die betroffene Person diesen mit ihrer Unterschrift anerkennt. In allen anderen Fällen ist für den Nachweis der Angetrunkenheit eine Blutprobe nötig.

Inzwischen gibt es technisch hoch entwickelte Geräte, die auch im Bereich von 0,8 Promille oder mehr den Atemalkoholwert beweissicher bestimmen können. Diese werden in zahlreichen EU-Staaten und weiteren Ländern bereits seit längerem eingesetzt. Das Parlament hat deshalb im Juni 2012 im Rahmen von «Via Sicura» beschlossen, dass künftig auch in der Schweiz die Angetrunkenheit im Regelfall mit der Atemalkoholprobe bewiesen werden kann.

Darüber hinaus ist eine Blutprobe nur noch bei Verdacht auf Betäubungsmittelkonsum, auf Verlangen des Betroffenen oder in Ausnahmefällen (z. B. Erkrankung der Atemwege, Nachtrunk) nötig.

Neu wird der Wert von den Geräten nicht mehr in eine Blutalkoholkonzentration umgerechnet, sondern massgebend ist der angezeigte, tatsächlich gemessene Atemalkoholwert. Das Parlament hat deshalb zusätzlich zu den heutigen Blutalkoholgrenzwerten auch Atemalkoholgrenzwerte festgelegt, die ebenfalls auf den 1. Juli 2016 in Kraft gesetzt werden.

Inhalt der Anhörung sind die Durchführungsvorschriften auf Verordnungsstufe. Sie betreffen den Ablauf der beweissicheren Atemalkoholprobe sowie redaktionelle Anpassungen an den vom Parlament festgelegten Atemalkoholgrenzwert. Die Anhörungsfrist endete auch hier am 17. Februar 2015.

Gefahrguttransporte durch Strassentunnel

Der Bundesrat hat die Verkehrsbeschränkungen für Gefahrguttransporte durch Schweizer Strassentunnel angepasst. Bei sieben Nationalstrassentunneln entfallen die bisher geltenden Beschränkungen, bei zwei Tunneln auf dem Kantonsstrassennetz wird die Beförderung gefährlicher Güter eingeschränkt. Am Gotthard und auf den anderen Alpen transitachsen müssen gefährliche Güter weiterhin auf der Schiene transportiert werden. Die Änderungen sind seit 1. Januar 2015 in Kraft.

Mit dem Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse (ADR) wurde 2010 ein auf internationaler Ebene standardisiertes System für die Beförderung gefährlicher Güter durch Strassentunnel eingeführt. Die Schweiz hat die Tunnel gemäss den darin umschriebenen Kategorien sodann provisorisch eingestuft. Inzwischen hat das Bundesamt für Strassen ASTRA eine Risikoermittlungsmethodik entwickelt, die eine definitive Einteilung erlaubt. Der Bundesrat hat gestützt darauf entschieden, bei den folgenden sieben Strassentunneln die bisher geltenden Beschränkungen aufzuheben:

- Seelisberg (A2, NW/UR)
- Costoni di Fieud (A2, TI)
- Kerenzerberg (A3, GL)
- Via Mala, Rofla, Bärenburg (A13, GR)
- Rongellen II (Kantonsstrasse, GR)

Im Seelisberg-, Costoni-di-Fieud- und Kerenzerbergtunnel galten die Beschränkungen bereits bisher nur von 17 bis 7 Uhr sowie an Wochenenden.

Die Aufhebung der Beschränkungen hat bauliche und betriebliche Gründe: In den letzten

Jahren wurden verschiedene Tunnel aufwendig saniert und zum Beispiel mit moderner Lüftungstechnik ausgestattet. Reorganisationen der Schadenwehren tragen ebenfalls dazu bei, dass die Beförderung gefährlicher Güter durch diese Strassentunnel sicherer ist als der Transport durch besiedeltes Gebiet oder über Bergstrecken.

Die Beschränkungen für den Transport von gefährlichen Gütern auf den Transitachsen bleiben bestehen. Dabei geht es namentlich um folgende Tunnel:

- Gotthard (A2, UR/TI)
- San Bernardino (A13, GR)
- Grosser St. Bernhard (VS)
- Mappo Morettina (TI)
- Galerie de Marcolet (VD)

Damit können zu hohe Risiken sowie Rückverlagerungen von der Schiene auf die Strasse vermieden werden. Die Beschränkung am Gotthard wird auch nach dem allfälligen Bau einer zweiten Tunnelröhre aufrechterhalten.

Auf Antrag der Kantone hat der Bundesrat ausserdem beschlossen, für folgende zwei Tunnel auf dem Kantonsstrassennetz künftig Beschränkungen einzuführen:

- Tunnel Vedeggio-Cassarate (TI)
- Tunnel Kreisel Bahnhof Frauenfeld (TG)

In beiden Fällen bestehen gute Umfahrstrecken mit weit geringeren Risiken als die Beförderung durch den jeweiligen Tunnel. Die Änderungen sind seit 1. Januar 2015 in Kraft. Davon ausgenommen bleibt der Seelisbergtunnel. Hier werden die Beschränkungen nach Abschluss der laufenden Bauarbeiten aufgehoben. Das UVEK wird den exakten Zeitpunkt festlegen.

Quelle: Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK





Schlaue Ampel

Wer zu schnell fährt, sieht Rot

Der SVP-Nationalrat und Walliser Regierungsrat Oskar Freysinger ist als Polizeidirektor seines Kantons der oberste Verantwortliche für «das System». Es geht um eine Verkehrsampel. Sie steht mitten im Dorf Les Evouettes in der Gemeinde Port Valais VS, die ans Südufer des Genfersees grenzt. Das Dorf leidet unter starkem Pendlerverkehr der Grenzgänger. Es litt lange auch unter Schnellfahrern.

Doch statt Blitzkästen oder Bodenwellen installierten die Behörden schon vor Jahren als Gegenmassnahme mitten in Les Evouettes eine schlaue Ampel: Sie ist gekoppelt an ein kleines Tempomessgerät. Und sie schaltet immer dann auf Rot, wenn ein Fahrzeug schneller als mit den signalisierten 50 km/h auf sie zufährt.

«Wir machen damit sehr gute Erfahrungen», sagt Jean-Michel Dubosson von der Police intercommunale du Haut-Lac. «Blitzkästen bereiten uns grossen administrativen Aufwand. Das Rotlicht keinen. Und seine präventive Wirkung ist sehr gut: Wer regelmässig durch Les Evouettes fährt, der weiss, dass er gestoppt wird, wenn er zu schnell ist.»

Die guten Erfahrungen haben nun auch die Behörden im benachbarten St-Gingolph dazu gebracht, ein Raser-Stopp-Rotlicht an den Eingang ihrer Ortschaft zu stellen. Sie warnen die Automobilisten entsprechend: «Veränderung am Lichtsignal – bei mehr als 50 Stundenkilometern Rotlicht».

Angesichts dieses Erfolgs verwundert es, dass weder die Beratungsstelle für Unfallverhütung

bfu noch das zuständige Bundesamt für Strassen (ASTRA) die pfiffige «Raser-Stopp-Ampel» überhaupt zu kennen scheinen. Von «dieser Idee» habe man zwar gehört, heisst es bei der bfu. Dass die Spezialampel aber schon existiert und funktioniert, sei nicht bekannt.

Nach internen Abklärungen teilt ASTRA-Sprecher Thomas Rohrbach mit: «Grundsätzlich ist der Zweck der Ampel die Verkehrsregelung.» Sie zusätzlich so aufzurüsten, dass sie auch Schnellfahrer stoppt, dürfte jedoch «im Ermessen der Gemeinden und Kantone liegen». Das System sei jedenfalls «eine interessante Sache». Einem breiteren Versuchsbetrieb in verkehrsgeplagten Gemeinden zeigt man sich im Departement Leuthard (UVEK) nicht abgeneigt.

Schneller überzeugt das noch wenig bekannte System Politikerinnen und Politiker: «Das muss man fördern», sagt etwa die grüne Berner Nationalrätin Aline Trede spontan. Sie macht jetzt eine parlamentarische Eingabe folgenden Inhalts: «Der Bundesrat wird aufgefordert, interessierten Gemeinden mit starkem Durchgangsverkehr den Betrieb von Raser-Stopp-Ampeln im Sinne eines Versuchsbetriebs für zwei Jahre zu erlauben.»

Trede kann dabei auf die Unterstützung von rechts durch den Walliser Polizeidirektor zählen: «Wenn sie das macht, helfe ich mit», sagt SVP-Nationalrat Oskar Freysinger. «Sonst reiche ich wohl selber einen entsprechenden Vorstoss ein.»

Quelle: Niklaus Ramseyer, Schweiz am Sonntag

Die Ampel in Les Evouettes.



Fussgängerstreifen

Ein Drittel ist sicherer geworden

Der TCS hat jene Fussgängerstreifen überprüft, die bereits bei früheren Tests in den Jahren 2010, 2011 und 2012 getestet und als gefährlich bewertet worden sind. Positiv zu vermerken ist, dass an mehr als der Hälfte der beanstandeten Fussgängerstreifen bauliche Korrekturen vorgenommen worden sind. Bei 30 Prozent der getesteten Übergänge konnte die Sicherheit auch deutlich verbessert werden. Der diesjährige Test zeigt aber gleichzeitig auf, dass 57 der 96 überprüften Fussgängerstreifen in 21 Schweizer Städten nach wie vor unzureichend und gefährlich sind.

Im Verlauf der seit 2010 durchgeführten Tests hat der TCS insgesamt 215 Fussgängerstreifen in den folgenden 21 Schweizer Städten getestet: Basel, Bellinzona, Biel, Chur, Davos, Delsberg, Frauenfeld, Freiburg, Genf, Lausanne, Locarno, Lugano, Luzern, Neuenburg, Olten, Sitten, Solothurn, St. Gallen, Thun, Winterthur und Zürich. Von den 215 Fussgängerstreifen hat der TCS nun jene 96, die früher als gefährlich eingestuft worden sind, noch einmal überprüft.

Mehr als die Hälfte wurde umgebaut

Bei 54 der 96 erneut überprüften Fussgängerstreifen sind bauliche Veränderungen vorgenommen worden. Diese erfreulich hohe Zahl bewirkte in 33 Fällen auch einen Sicherheitsgewinn. In neun Fällen führten die Veränderungen jedoch zu keiner signifikanten Erhöhung der Sicherheit. 12 Fussgängerstreifen befanden sich gerade im Umbau oder wurden zwischenzeitlich aufgehoben und konnten deshalb nicht abschliessend beurteilt werden. Die Anzahl der getroffenen Massnahmen zeigt, dass viele Städte die Sicherheit der Fussgänger ernst genommen und auf die negativen Testresultate reagiert haben. Die durchgeführten Tests haben aufgezeigt, dass bei vielen Fussgängerstreifen Sicherheitsmängel bestehen.

Gute Noten

Vorbildlich gehandelt hat insbesondere Neuenburg, welches vier von sechs Fussgängerstreifen



Neuenburg: vorher ...



... und nachher.

verbessert hat. Aber auch Delsberg hat drei von vier als gefährlich eingestufte Übergänge zum Besseren verändert. In Freiburg und Olten erhielten jeweils drei Fussgängerstreifen nun ebenfalls eine positive Bewertung in Bezug auf die Verkehrssicherheit. Schliesslich wurden auch in Frauenfeld zwei von drei Fussgängerstreifen verbessert.

Ziel noch nicht erreicht

Obwohl zahlreiche Fussgängerstreifen verbessert worden sind, gibt es noch immer viele gefährliche Übergänge. Insgesamt 57 von 96 getesteten Fussgängerstreifen sind weiterhin ungenügend. Bei 42 von diesen wurden seit der Überprüfung gar keine Änderungen vorgenommen und bei neun waren die Verbesserungen unzureichend.

In Chur und Luzern wurden jeweils zwei von vier Fussgängerstreifen verbessert, die anderen zwei Übergänge sind noch immer gefährlich. In Sitten wurde die Sicherheit der Fussgängerstreifen nur in zwei von fünf Fällen erhöht. In Biel war dies nur bei einem von drei früher als unzureichend klassifizierten Fussgängerstreifen der Fall, in Lugano bei einem von vier, in Locarno bei einem von fünf, in Lausanne bei einem von sechs und in Genf nur bei zwei von acht. Im Endeffekt wurden in Genf noch vier getestete Fussgängerstreifen als gefährlich eingestuft. Ein gleiches oder ähnliches Bild ergibt sich in Lausanne, wo vier Übergänge unzureichend sind, oder in Locarno mit drei sowie in Luzern und Lugano mit je zwei gefährlichen Fussgängerstreifen. In Biel und Sitten existiert trotz der Verbesserung anderer Übergänge auch noch je ein gefährlicher Fussgängerstreifen. In St. Gallen schliesslich sind zwei Fussgängerstreifen weiterhin gefährlich und einer wird gerade überarbeitet.



Durchgefallen

Mehrere Städte haben bei den gefährlichen Fussgängerstreifen nichts unternommen. Basel schneidet schlecht ab, weil alle sechs getesteten Fussgängerstreifen immer noch gefährlich sind. Dasselbe gilt für Thun, wo ebenfalls keiner der fünf ungenügenden Fussgängerstreifen verbessert wurde. Weiter wurden auch in Bellinzona, Davos, Winterthur und Zürich jeweils drei früher getestete Fussgängerstreifen nicht verändert. In Solothurn sind noch immer drei Übergänge gefährlich, ein vierter wurde gleich aufgehoben.

Aufhebung heisst nicht weniger Gefahr

Neben dem Streifen in Solothurn wurden auch Übergänge in Biel, Freiburg, Genf, Lugano und Sitten aufgehoben. In Freiburg, Genf, Lausanne, Locarno, Sitten und St. Gallen konnte aufgrund von Umbauarbeiten jeweils ein Fussgängerstreifen pro Stadt nicht überprüft werden.

Quelle: TCS

- Fussgängerstreifen**
- Verschlechterung
 - Situation ähnlich wie beim Test
 - Verbesserung
 - Test nicht möglich



Jubiläum | GP Suisse Berne Memorial

Boliden in Bern

60 Jahre nach dem letzten Grossen Preis der Schweiz begab sich ein kleiner Tross historischer Fahrzeuge auf die Spuren des legendären Rundstreckenrennens. Finales Ziel der Fahrt: der Circuit de Lignières.

Sind wir hier richtig beim Grand Prix Berne Memorial? Oder doch versehentlich beim British Car Meeting gelandet? Am Treffpunkt, der Bibliothek am Guisanplatz in Bern, stehen fast nur englische Fahrzeuge. Darunter mehrere MG aus den 30ern, ein Jaguar XK 140 Coupé, ein XK 120 Roadster – und dann wird auch noch ein Aston Martin DB4 GT Zagato vom Hänger geladen. Das sollte eigentlich Zweifel schüren, doch das Fahrzeug aus dem Verkehrshaus in Luzern ist die verabredete Mitfahrgelegenheit. Wir sind richtig, wie Fahrer Roland Jäggi bekräftigt.

Wir wollen den Spuren des legendären GP Bern folgen, der bis 1954 auf einem rund 7,3 Kilometer langen Rundkurs ausgetragen wurde und ab

1950 bis zum Ende als GP von Bremgarten zu den Formel-1-Weltmeisterschaftsläufen gehörte. Mit dem Schweizer Rundstreckenverbot endete seine Tradition vor 60 Jahren.

Bevor es losgeht, ist noch Zeit, die anderen Fahrzeuge genauer unter die Lupe zu nehmen. Unter all den Rennern in Schwarz oder British Racing Green sticht der quietschelbe Denzel Baujahr 1951 von Dieter Melcher aus Burgdorf hervor. Nur rund 300 Fahrzeuge der österreichischen Sportwagenmarke wurden gebaut, gerade eine Handvoll existiert noch in der Schweiz. Der Boden war ursprünglich aus einer Art Presskarton, den Melcher aber mittlerweile ersetzt hat: «Da bin ich beinahe durchgefallen.» Einen Bezug zu Schweizer Rundrennen haben Melcher und der Denzel auch: 1961 fuhren sie bei den sogenannten Stylefahrten des ACS in Lignières mit. Wie passend, ist die Lignières Historique doch das finale Ziel des Tagesausflugs. «Das waren damals noch echte Rennen,



Fahrnachwuchs: Der Sohn von Christian Hirschi hielt trotz Regen im offenen MG TC Midget durch und machte sogar die Rundfahrt auf dem Circuit de Lignières mit.

British Car Meeting? Bis auf den gelben Denzel versammelten sich fast nur englische Boliden zum GP Memorial.

Seltener Auto-Corso: Die Versammlung auf dem Bundesplatz in Bern musste wegen eines Beachvolleyball-Turniers leider ausfallen, aber auch so fielen die Veteranen im Berner Stadtverkehr auf.



bei denen im Sechserpack gestartet wurde, die waren aber als Stylefahrten getarnt», erzählt Dieter Melcher.

Mittlerweile haben sich weitere Fahrzeuge eingefunden, die zwar nicht auf der Teilnehmerliste stehen, den Tross aber gerne ein Stück begleiten wollen. Mit zwei Töff der Marke VEB Simson Suhl stossen echte Exoten zur Gruppe: Die Viertakter mit 250 cm³ wurden im Jahr 1955 in Thüringen im Auftrag der Russen gebaut. Eigner Paul Bethge ist zwar Deutscher, aber er hat seine AWO 425 nicht etwa in Ostdeutschland, sondern in der Schweiz entdeckt.



Zwei Töff der Marke VEB Simson Suhl (DDR) waren anfangs mit von der Partie. Die Viertakter konnten aber nicht mithalten.

Selbst wenn es teilweise ziemlich zugig wurde, hatten die Teilnehmer doch die meiste Zeit gut lachen.

normal. «Langsames Fahren mag er gar nicht», erklärt Roland, der 21 Jahre bei Aston gearbeitet hat. «Nachher muss ich ihn mal ordentlich durchblasen.»

Tribüne im Industriegebiet

Endlich gibt Roland das Signal zum Aufsitzen. Der Zagato übernimmt die Führung. Dumpf dröhnt der Reihensechszylinder, gelegentlich knallt es von hinten – Benzin im Auspuff, ganz

Jetzt aber erst einmal langsam, damit im Berner Stadtverkehr keiner den Anschluss verliert. Auf zum Bundesplatz fürs würdige Gruppenfoto vor historischer Kulisse. Doch daraus wird nichts – ausgerechnet heute findet hier ein



Aufstieg Richtung Lignières: vorneweg der Aston Martin DB4 Zagato, gefolgt vom MG TA (1936) und dem British Salmson 12/70.

Dieser unscheinbare Parkplatz in Bern ist eine historische Stätte. Beim GP war hier das Start-Ziel-Gelände mit der Zuschauertribüne.

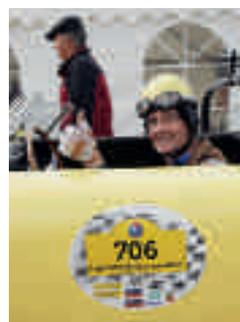


Beachvolleyball-Turnier statt. Macht nichts, huldvoll winkend passieren wir das Bundeshaus.

Plötzlich biegt Roland im Industriegebiet auf einen Parkplatz unter der Autobahn ab. «Hier stand damals beim GP die Haupttribüne an der Start- und Ziellinie», klärt Rolands Kollege Thomas auf. Das letzte Stück Strasse hierher war Teil der Originalstrecke, aber das Kopfsteinpflaster wurde vor wenigen Jahren entfernt. Schade, so braucht es schon viel Fantasie, um sich ins Jahr 1954 zurückzusetzen: röhrende Boliden, dazu der aufbrandende Jubel von 140 000 begeisterten Zuschauern.

Wie riskant das Rennfahrerleben damals wirklich war, davon zeugt ein trauriges Mahnmal. An einem Baum am Waldrand: ein Schwarzweiss-Foto, ein angegilbter Zettel und ein paar verwelkte Rosen. Hier liess am 1. Juli 1948 der italienische Rennfahrer Achille Varzi in seinem Alfa sein Leben. «Da hätte ich Blumen mitnehmen sollen!», ruft eine Teilnehmerin.

Bei noch strahlendem Himmel geht es über Salavaux nach Le Landeron am Bielersee. Grüne



Höhepunkt der Ausfahrt war sicher der Lauf auf dem Circuit de Lignières im Rahmen der Lignières Historique 2014.

Lignières-Veteran: Dieter Melcher war 1961 bei den Stylefahrten in Lignières dabei.

Wiesen und goldene Äcker ziehen vorüber. Nur einmal ein Sturzregen, der die Fahrer in ihren offenen Vorkriegsrennern ordentlich durchweicht. Doch als es bergauf Richtung Lignières geht, klart es wieder auf. Und so steht dem Höhepunkt nichts entgegen: einem finalen Rennen auf der Rundstrecke von Lignières. Enge Kurven, schmale Fahrbahn – die tollkühnen Fahrer in ihren fliegenden Kisten müssen ziemlich aufpassen. Wind in den Haaren, die quiet-schenden Reifen – der Hauch einer Ahnung weht einen an, wie es damals zugegangen sein mag, vor 60 Jahren beim letzten echten GP in Bern.

Quelle: ai-Klassik 4/2014

Text: Michael Lux

Fotos: Rösli (9), Meinert (2), Lux (1), Daimler (1)

Alkohol am Steuer

Kein Kavaliersdelikt mehr

Vor zehn Jahren wurde die Alkohollimite im Strassenverkehr von 0,8 auf 0,5 Promille gesenkt. Die Anzahl Schwerverletzter und Getöteter bei alkoholbedingten Verkehrsunfällen ist seither deutlich zurückgegangen. Noch immer wird aber jeder zehnte schwere Verkehrsunfall durch Alkoholkonsum verursacht. Laufende Kampagnen sollen die Öffentlichkeit für dieses Thema sensibilisieren.

Bevölkerung hat Notwendigkeit erkannt

Als im Jahr 2005 der gesetzlich erlaubte Höchstwert für Alkohol am Steuer von 0,8 auf 0,5 Promille gesenkt wurde, geschah dies gegen zum Teil erbitterten Widerstand. Dies teilweise massiv aus Reihen gastronomischer Interessenvertreter. Zehn Jahre später zeigt sich: Diese Gesetzesänderung sowie die gleichzeitig eingeführte Möglichkeit, polizeiliche Alkoholkontrollen auch ohne konkreten Verdacht durchzuführen, haben sich bewährt. Die Anzahl Getöteter und Schwerverletzter konnte in den letzten zehn Jahren bei Alkoholunfällen deutlicher gesenkt werden als beim übrigen Unfallgeschehen. Damit einher ging auch ein gesellschaftliches Umdenken. Das Fahren in angetrunkenem Zustand wird in der breiten Bevölkerung nicht mehr als Kavaliersdelikt angesehen, sondern als das erkannt, was es ist: eine der grössten Gefahren für die Verkehrssicherheit. Bei rund zehn Prozent der schweren Verkehrsunfälle ist Alkohol im Spiel, in den Nachtstunden an Wochenenden sogar bei jedem zweiten. Jeder 40. Alkoholunfall mit Verletzten verläuft tödlich.

Nicht länger gesellschaftsfähig

Eine wichtige Rolle bei der gesellschaftlichen Ächtung von Alkohol am Steuer spielt die Erwartung der Lenker, jederzeit durch die Polizei kontrolliert werden zu können. Auch hier hat sich in den letzten Jahren viel getan: Gemäss einer Befragung der Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu rechneten im Jahr 2013 immerhin 34 Prozent der Befragten «manchmal», «oft» oder sogar «sehr oft/immer» damit, in eine Kontrolle zu geraten. Das ist eine deutliche Steigerung gegenüber den erst 15 Prozent aus dem Jahr 2003. Eine Erhebung des Bundesamts für Statistik zeigt denn auch: Der Anteil der Autofahrer, die während eines Jahres mindestens einmal einer Alkoholkontrolle unterzogen wurden, ist von 2 Prozent im Jahr 2003 auf 6 Prozent im Jahr 2011 gestiegen.

Prävention zeigt Wirkung

Auf der anderen Seite sinkt gemäss bfu-Befragung die Anzahl der PW-Lenker kontinuierlich, die den aktuell geltenden Alkoholgrenzwert nennen können. Waren es 2005, also im Jahr der Einführung der 0,5-Promille-Grenze, noch 92 Pro-



zent der Befragten, betrug der Anteil 2013 gerade noch 70 Prozent. Das zeigt, wie wichtig Information und Sensibilisierung nach wie vor sind. In Partnerschaft mit der Polizei erinnert die bfu daher mit der Präventionskampagne «Null Promille. Null Probleme.» Autofahrer an die Gefahr von Alkohol am Steuer.

Quelle: bfu-Medienstelle, www.bfu.ch



Auch bei Nutzfahrzeugen

Die Elektronik übernimmt das Steuer

Sind Verkehrsmittel, die ohne Menschenhand gesteuert werden, eine Utopie? Was ist, wenn im Strassenverkehr plötzlich die Elektronik das Steuer übernimmt? Wie lange braucht es da den Fahrlehrer noch? Oder wie sieht das Berufsbild des Fahrlehrers in zehn, zwanzig oder dreissig Jahren aus?

Wen betrifft es?

Bekannte Berufsbilder werden sich stark wandeln oder gar ganz verschwinden. Auch bei den Berufen rund um den Strassenverkehr und das Transportwesen wird dies so sein. Dieser Beitrag beleuchtet die Auswirkungen auf Lastwagenchauffeure und FahrlehrerInnen.

Entwicklung um jeden Preis?

Es liegt den Menschen in den Genen, technische Entwicklungen immer weiter voranzutreiben. Schon oft wurden Erfindungen und Tendenzen als Hirngespinnste abgetan. Es gibt genügend Beispiele für Entwicklungen in der Computertechnologie, in der Telekommunikation oder bei Autos. Vieles, was vor noch nicht allzu langer

Zeit für kaum möglich gehalten wurde, ist heute Tatsache. Ob gut oder schlecht, sei erst einmal dahingestellt. Wichtig scheint, wie wir es im Alltag nutzen und wie es die Gesellschaft verändert.

Die Frage liegt nahe, ob den Entwicklern je einmal die Luft ausgehen wird. Das «Ende der Fahnenstange» scheint noch lange nicht erreicht zu sein.

Umgang mit der Technik

Neue Produkte oder Dienstleistungen, mit entsprechenden Marketingmassnahmen auf den Markt geworfen, wecken bei uns Menschen Begehrlichkeiten und extreme Neugierde. Eine Neuheit zu nutzen oder gar zu besitzen ist das

eine, damit umgehen zu können das andere. Der alltägliche Umgang mit Smartphone, Smart-TV oder den neuesten Assistenzsystemen im PW führt Benutzer oft an ihre Grenzen.

Ist alles gut, was technisch machbar ist?

Dies wird sich bei der Umsetzung des führerlosen Strassenverkehrs noch zeigen müssen. Technisch gesehen ist heute schon vieles möglich. Ungeklärt sind noch infrastrukturelle, wirtschaftliche und rechtliche Fragen. Die grosse Unbekannte bleibt der Mensch. Wird die Mehrheit der Menschen auf die Freiheit des Selbersterns verzichten? Freiwillig?

Automatisierung im Verkehr

Vieles ist bereits selbstverständlich. Bei den Strassenfahrzeugen sind es die Assistenzsysteme, die selbständig eingreifen und korrigieren. Bei den Flugzeugen und Schiffen ist es der «Autopilot», der gar über längere Zeit selbständig das Steuer übernimmt.

Autopiloten werden in sehr vielen Bereichen und für unterschiedliche Zwecke eingesetzt. Aufgrund immer komplexer werdender Systeme entlasten sie die Menschen. Abgesehen von der Luft- und Seefahrt werden Autopiloten auch in der Raumfahrt, bei gewissen Automobilen und in der Robotik eingesetzt, um Abläufe zu steuern und zu kontrollieren.

Beim Bahnverkehr ist die Automatisierung weit fortgeschritten. So fährt die älteste Linie (114 Jahre alt) im Pariser U-Bahn-Netz seit 2011 führerlos. 725 000 Menschen verkehren täglich auf dieser Strecke.

Vollautomatisiertes Automobil

Seit einiger Zeit fahren Testfahrzeuge von Google, ausgerüstet mit moderner Technik, in Kalifornien vollkommen autonom. Aber auch in Europa gibt es Anstrengungen, Autopiloten in Kraftfahrzeugen zu etablieren. Ein Projekt, wel-



ches in Spanien schon erfolgreich getestet wurde, ist SARTRE (Safe Road Trains for the Environment). Hierbei handelt es sich um ein Konvoisystem, das Fahrzeuge in einem Netzwerk miteinander verbindet und diese vollautomatisch steuert. Im Test steuerte ein LKW alle dahinterfahrenden Fahrzeuge, die ihre gemessenen Daten zum Steuerfahrzeug übertrugen.

Mercedes-Benz Future Truck 2025

Mitte Juli 2014 lud Mercedes-Benz zur Weltpremiere nach Magdeburg für das Verkehrssystem von morgen: effizienter, sicherer, vernetzter – und autonom. Ein Vertreter von Mercedes-Benz meint: «Mercedes-Benz Future Truck 2025 ist umfassend, von der Vision zur Realität. Das Projekt gibt einen faszinierenden und realistischen Ausblick auf den Fernverkehrs-Lkw von morgen. In zehn Jahren können Lkw auf den Autobahnen und Fernstrassen Europas autonom fahren. Ihre Fahrer sind keine «Trucker», sondern «Transportmanager» an einem attraktiven rollenden Arbeitsplatz mit Chancen auf neue berufliche Inhalte. Die Transporteffizienz wird gesteigert, der Verkehr wird für alle Teilnehmer sicherer, der CO₂-Verbrauch weiter

reduziert. Connectivity ist die Basis für einen technischen Quantensprung. Voraussetzung sind die entsprechenden Rahmenbedingungen. Dazu stehen alle Beteiligten im Dialog – das ist die Vision von Daimler Trucks, einem der Technologieführer im Nutzfahrzeuggeschäft.»

Die Technik von morgen ist bereits Realität. Der Mercedes-Benz Future Truck 2025 bedeutet eine Revolution in Effizienz und Sicherheit, für Strassenverkehr und Infrastruktur, für den Fahrerberuf und das Speditionsgewerbe. Es handelt sich bei ihm nicht um einen neuen Lkw, sondern um das Transportsystem der Zukunft – entwickelt im Rahmen der Initiative Shaping Future Transportation von Daimler Trucks, um Ressourcen zu schonen, Emissionen aller Art zu reduzieren und gleichzeitig höchstmögliche Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

Drohender Verkehrskollaps

Diese Prognose wagt niemand zu geben. Doch in abgeschwächter Form sind sich die Experten einig: Die Vorhersagen für die Entwicklung des

Güterverkehrs in Europa gehen von einem deutlichen Zuwachs aus. Auch in einem zweiten Punkt herrscht Einigkeit: Die Hauptlast davon wird der Strassengüterverkehr tragen, denn die Verlagerung auf andere Verkehrsträger scheint nur in geringem Masse möglich.

So beziffert Eurostat, das Statistische Amt der Europäischen Union, in seiner aktuellen Erhebung aus dem Jahr 2012 den Anteil des Strassengüterverkehrs am Güterverkehr in der EU auf rund 76 Prozent. In den sechs bevölkerungsreichsten EU-Staaten reicht das Spektrum von 66 Prozent in Deutschland bis 96 Prozent in Spanien. Für die Zukunft prognostiziert das Bundesverkehrsministerium im Rahmen der jüngst veröffentlichten «Verkehrsprognose 2030» für Lkw allein in Deutschland einen Zuwachs der Verkehrsleistung um 39 Prozent. Die Experten der unabhängigen Schweizer Unternehmensberatung ProgTrans gehen im Szenario «World Transport Reports» von einer Steigerung des Güterverkehrs in der EU vom Krisenjahr 2008 bis zum Jahr 2025 um rund 20 Prozent aus. Andere Quellen, wie die Ifmo-Studie, nennen bei dynamischer Wirtschaftsentwicklung eine Steigerung von jährlich zwei Prozent in der EU. Das summiert sich zu einem Plus von 50 Prozent in den kommenden 20 Jahren und zu einer Verdoppelung der aktuellen Transportnachfrage bis zum Jahr 2050. Selbst ein Zuwachs von jährlich nur 0,7 Prozent ergibt innerhalb dieses Zeitraums eine Steigerung des Transportvolumens von knapp 30 Prozent.

Fortsetzung folgt im FL-magazin 2/2015.

Beitrag, Bilder: Rolf Grob, Mobilität®, Winterthur
Weitere Bilder: Mercedes-Benz



Veranstaltung

Ladungssicherungssymposium Schweiz

Die 2. Fachtagung dieser Art findet am 29. Mai 2015 im Seeparksaal in Arbon TG statt. Namhafte Fachreferenten zeigen physikalische Zusammenhänge und Lösungen in der Ladungssicherung auf. Die begleitende Fachausstellung informiert über Neues und Bewährtes.

Welche Voraussetzungen muss das Fahrzeug bei einer Neuanschaffung erfüllen? Themen wie Preis, Nutzlast, Nutzvolumen, Motor, Treibstoffverbrauch, Führerkabine usw. stehen im Mittelpunkt. Aber wird auch der Ladungssicherung genügend Beachtung geschenkt? Ist der Chauffeur bei den Verhandlungen dabei oder wird er mit dem neuen Fahrzeug vor vollendete Tatsachen gestellt?

Den Chauffeur einbeziehen

Der Chauffeur sollte miteinbezogen werden, weil er es ist, der mit dem Fahrzeug unterwegs ist und die Probleme kennt, die sich bei der Ladungssicherung stellen. Wenn der Chauffeur seine Arbeit schneller und sicherer bewerkstelligt und nicht wegen mangelhafter Ladungssicherung von der Polizei aufgehalten wird, hat der Unternehmer die Kosten schnell wieder amortisiert. Darüber hinaus leistet der Unternehmer einen wertvollen Beitrag für das Image seines Betriebes und für die Branche.

Wer ist angesprochen?

Die Veranstaltung richtet sich an alle Verantwortlichen im Bereich der Ladungssicherung: Absender, Transportunternehmer, Disponenten,

Verlader, Chauffeure, Sachverständige, Ausbilder, Strassenverkehrsexperten, Kontrollbeamte und alle, die sich für diese komplexe Materie interessieren.

Was wird gezeigt?

Das 2. Ladungssicherungssymposium Schweiz findet am Freitag, 29. Mai 2015 im Seeparksaal in Arbon TG am Bodensee statt. Namhafte Fachreferenten aus dem In- und Ausland informieren über physikalische und rechtliche Grundlagen und zeigen die Auswirkungen mangelhafter Ladungssicherung auf. Der richtige Umgang mit Hilfsmitteln zur Ladungssicherung wird ebenso Thema sein wie die Anforderungen bezüglich Zurrpunkte an der Ladung. Verschiedene Hersteller von Ladungssicherungsprodukten und Fahrzeughersteller präsentieren ihre Lösungen vor Ort.

Hier geht's zur Anmeldung

Möchten auch Sie sich weiterbilden, auf dem neusten Stand sein und mitreden können? Auf der Internetseite www.lasis.ch finden Sie alle nötigen Informationen.

Quelle: Knaus Weiterbildung, Grub SG



Richard Knaus, Initiant und Organisator des Ladungssicherungssymposiums.

30 % des passages piétons nettement plus sûrs

En 2014, le test des passages piétons du TCS a concerné les passages jugés dangereux lors des tests de 2010, 2011 et 2012 dans 21 villes suisses. Bilan positif aujourd'hui, car plus de la moitié des passages piétons a connu une modification. Dans un tiers des passages testés, la sécurité a du reste été nettement améliorée. Malgré tout, le TCS relève que 57 des 96 passages piétons testés restent insuffisants et dangereux.

A travers ses tests annuels depuis 2010, le TCS a testé au total 215 passages piétons dans 21 villes suisses: Bâle, Bellinzzone, Bienne, Coire, Davos, Delémont, Frauenfeld, Fribourg, Genève, Lausanne, Locarno, Lucerne, Lugano, Neuchâtel, Olten, Sion, Soleure, St-Gall, Thoune, Winterthur et Zurich. Parmi ces 215 passages piétons, le TCS en a testé 96, jugés dangereux par le passé, afin de vérifier leur état actuel.

Plus de la moitié modifiés

Sur les 96 passages piétons testés à nouveau, 54 ont subi des modifications. Ce chiffre réjouissant se traduit par une nette amélioration dans 33 cas. Dans neuf cas, les modifications n'ont pas conduit à des améliorations significatives en matière de sécurité. 12 passages piétons étaient en travaux ou avaient disparu et n'ont donc pas pu être jugés de manière concluante. Ces améliorations très encoura-

geantes démontrent que plusieurs villes ont pris au sérieux la sécurité des piétons sur les passages jugés dangereux. Les tests du TCS ont fait prendre conscience qu'il existe un réel problème d'infrastructure à ce sujet en Suisse.

Les bons élèves

C'est le cas en particulier à Neuchâtel, qui fait office de meilleur élève avec quatre passages piétons améliorés, sur six auparavant insuffisants. Suit Delémont avec trois passages améliorés sur quatre précédemment testés dangereux. A Fribourg et Olten, trois passages piétons ont désormais également obtenu une évaluation positive en termes de sécurité routière. Enfin, deux passages piétons sur trois ont été améliorés à Frauenfeld.

Peuvent mieux faire

Si de nombreux passages piétons ont connu une amélioration, il en demeure trop encore dangereux. 57 passages piétons sur les 96 testés restent en effet insuffisants. 42 d'entre eux n'ont subi aucune modification depuis leur dernier test du TCS et neuf ont été modifiés de manière insuffisante.

A Coire et Lucerne, on retrouve le même cas de figure avec deux passages piétons sur quatre améliorés et deux passages toujours dangereux. A Sion, seulement dans deux cas sur cinq la

sécurité des passages piétons a connu une amélioration. A Bienne, un seul passage piétons a été amélioré sur trois jugés insuffisants dans le passé, à Lugano un sur quatre, Locarno un sur cinq, Lausanne un sur six et Genève deux sur huit. Au final, Genève affiche encore quatre passages dangereux. Cas de figure identique ou similaires à Lausanne où l'on recense quatre passages piétons insuffisants, à Locarno trois, à Lucerne et Lugano deux. A Bienne et Sion, il subsiste un passage piétons dangereux, malgré des améliorations sur d'autres passages. Enfin, à Saint-Gall deux passages piétons demeurent dangereux et un est en travaux.



Passages piétons

- Dégradation
- Situation analogue au premier test
- Amélioration
- Pas de test possible

Les mauvais élèves

Plusieurs villes sont restées sans réaction face à leurs passages piétons pourtant dangereux. Bâle fait pâle figure avec six passages piétons encore dangereux sur six précédemment testés. Même constat à Thonon où aucun des cinq passages piétons insuffisants n'a été amélioré, tout comme à Bellinzone, Davos, Winterthur et Zurich où les trois passages testés en 2010, 2011 et 2012 restent dangereux dans chaque ville. A Soleure, trois passages piétons sont toujours insuffisants et le quatrième a été supprimé.

Supprimer le passage piétons ne supprime pas le danger!

Le cas des passages piétons supprimés ne se retrouve pas qu'à Soleure, puisque le test du TCS a relevé des passages piétons supprimés également à Bienne, Fribourg, Genève, Lugano et Sion. Enfin, il n'a pas été possible de tester un passage piétons par ville à Fribourg, Genève, Lausanne, Locarno, Sion et Saint-Gall, car ils étaient en travaux.

Source: TCS



Neuchâtel: avant ...



... et après



OPERA-3

En cours d'examen

Dans la version provisoire reçue par l'Association suisse des moniteurs de conduite ASMC, le document de base comprend 54 questions relatives à la prise de position ci-dessus. Fin janvier déjà, l'ASMC a recueilli les premiers avis de moniteurs de conduite. En parallèle, l'Association des Moniteurs de conduite de Suisse orientale AMCSO a tenu deux ateliers durant lesquels les moniteurs intéressés ont pu prendre position quant aux 54 questions comprises dans la version provisoire d'OPERA-3.

Il est ressorti de ces ateliers que certains points du document de base se heurtent à une forte opposition, là où d'autres points ne seraient que difficilement applicables ou n'ont pas été suffisamment approfondis. Le baromètre d'opinion suivant établi d'après les déclarations des moniteurs se réfère aux deux ateliers organisés par l'AMCSO.

Examen strict = meilleure formation

L'OFROU part du principe que la sécurité routière peut être augmentée en améliorant la formation à la conduite et en accordant plus d'importance aux examens. Différentes questions ont reçu un accueil positif de la part des participants aux ateliers, par exemple, si les examens doivent être plus stricts ou non. Ils étaient d'avis que les acquis non contrôlés à l'issue de la formation ne sont pas enseignés non plus.

Cours de théorie de la circulation avant l'examen théorique

Depuis de nombreuses années déjà, les moniteurs de conduite réclament une amélioration du système d'examen théorique. Concrètement, ils sont d'accord

sur l'idée d'imposer un délai d'attente de six mois après trois tentatives et de ne pas publier des questions actuellement posées à l'examen. Une modification du système d'évaluation de l'examen théorique a également été approuvée. À l'inverse, la perspective de dispenser des cours de théorie de la circulation avant l'examen théorique ne suscite pas un grand intérêt. De même, l'idée d'imposer un délai d'un an minimum entre l'obtention du permis d'élève conducteur et le passage de l'examen pratique a été rejetée. Il s'agissait d'éviter que les élèves sont inscrits à l'examen pratique après deux mois seulement. Cependant, un délai d'un an serait trop long.

Formation anticipée

Le thème qui a soulevé le plus de débats est celui de la formation anticipée. Alors que le principe de la formation anticipée, c'est à dire l'apprentissage de la conduite dès 17 ans, est vu plutôt positivement du fait de la prolongation de l'expérience et de l'apprentissage par les jeunes, la mise en œuvre du projet est fortement décriée, et notamment l'évaluation de l'accompagnateur amateur et la fréquentation d'une «formation standard» de 6 heures.

Réduire les cours CFC à une journée

Depuis leur introduction en 2005, la modification des cours CFC est restée incontestée. Mais une journée pour intégrer les contenus des actuels CFC 1 et CFC 2 est considérée comme «trop juste» et la réduction ne serait pas applicable à long terme, elle a donc clairement été rejetée.

Uniformisation des examens pour le permis moto – troisième directive européenne relative au permis de conduire

Les participants sont tout à fait favorables au fait que tous les examens du permis moto en Suisse fassent l'objet du même parcours et puissent être passés sur une même durée. Les participants avaient également un regard positif sur l'introduction précitée de la troisième directive européenne relative au permis de conduire, et plus précisément aux permis moto.

Équipement des véhicules des accompagnateurs amateurs

Pour des raisons de sécurité et d'équité des candidats, les participants aux ateliers étaient d'accord sur le fait que les véhicules des accompagnateurs amateurs devaient être équipés d'une seconde rétroviseur et d'une paire de pédales supplémentaires, aussi bien pour la réalisation des examens que pour les heures de conduite.

Plus de réussite au CUR avec

Let's drive

Livrets élève

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



Manuel animateur

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



DVD

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



www.vku-letsdrive.ch

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

Let's drive

Enseignement multimédia de la circulation routière



Il 30% dei passaggi pedonali concretamente più sicuri

Nel test TCS 2014 sui passaggi pedonali, sono stati ricontrollati quei passaggi risultati pericolosi nell'indagine del 2010, 2011 e 2012 in 21 città svizzere. Il bilancio è positivo: oltre la metà degli attraversamenti è stata modificata e per un terzo la sicurezza è nettamente migliorata. Il TCS rileva, però, che 57 dei 96 passaggi a suo tempo esaminati sono tuttora «insufficienti» e pericolosi.

Grazie ai test annuali che il TCS svolge dal 2010, sono stati esaminati in totale 215 passaggi pedonali in 21 città svizzere: Basilea, Bellinzona, Bienne, Coira, Davos, Delémont, Frauenfeld, Friburgo, Ginevra, Losanna, Locarno, Lucerna, Lugano, Neuchâtel, Olten, Sion, Soletta, San Gallo, Thun, Winterthur e Zurigo. Quest'anno, dei 215 attraversamenti, il TCS ne ha riesaminato 96, che nel primo test erano stati ritenuti pericolosi, per verificarne lo stato attuale.

Oltre la metà è stata corretta

Dei 96 passaggi, ben 54 sono stati corretti. In 33 casi le modifiche hanno prodotto un netto miglioramento, mentre in nove casi non si è registrato nessun progresso rilevante in termini di sicurezza. Per i restanti 12 passaggi, alcuni sono stati eliminati e altri sono in cantiere, quindi non è stato possibile valutarli. Questi miglioramenti incoraggianti indicano che molte città hanno a cuore la sicurezza dei pedoni, in particolare sui passaggi pedonali ritenuti pericolosi. I test del TCS hanno evidenziato l'esistenza di un reale problema d'infrastruttura stradale in Svizzera.

I primi della classe

Neuchâtel risulta la prima della classe con quattro passaggi pedonali resi più sicuri su sei in precedenza insufficienti; seguono Delémont con tre passaggi su quattro, Frauenfeld con due



Neuchâtel: prima ...



... e successivamente.

su tre, Friburgo e Olten con tre passaggi pedonali valutati buoni in termini di sicurezza.

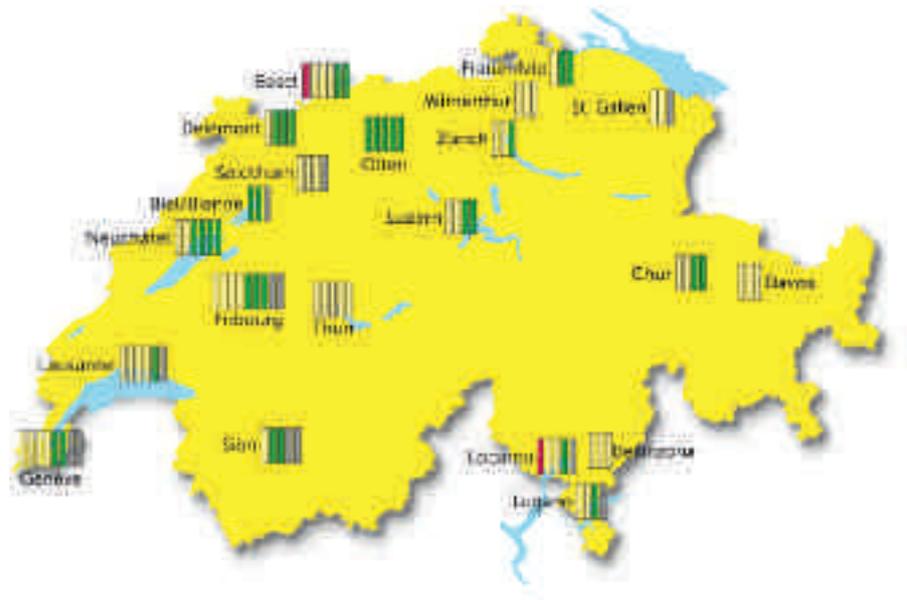
Ci si può impegnare di più

Se molti passaggi pedonali sono stati resi più sicuri, troppi ancora sono quelli pericolosi: 57 sui 96 controllati sono insufficienti. Rispetto all'ultimo test del TCS, 42 non hanno subito alcun miglioramento e nove sono stati modificati in modo insufficiente.

A Coira e Lucerna la situazione è la stessa: su quattro passaggi, due sono stati resi più sicuri e due continuano a essere pericolosi; a Sion, la sicurezza è stata migliorata solo in due casi su cinque; a Bienne, un solo passaggio è stato adeguato su tre; a Lugano uno su quattro, con due tuttora pericolosi; a Locarno uno su cinque e tre sempre insufficienti; a Losanna uno su sei con quattro passaggi insufficienti e a Ginevra solo due su otto con quattro passaggi pericolosi. A San Gallo due passaggi sono ancora pericolosi e uno si trova in una zona con lavori in corso.

Gli ultimi della classe

Diverse città che non hanno reagito nonostante la presenza sulle loro strade di passaggi pedonali pericolosi. Il risultato di Basilea resta invariato: sei passaggi pedonali pericolosi sui sei testati. Seguono Thun, dove nessuno dei cinque passaggi ritenuti insufficienti è stato migliorato, Bellinzona, Davos, Winterthur e Zurigo, dove i tre passaggi testati nel 2010, 2011 e 2012



- Passaggi pedonali**
- Peggioramento
 - Situazione analoga al primo test
 - Miglioramento
 - Nessun test possibile

continuano a essere pericolosi, mentre a Soletta, tre passaggi pedonali sono insufficienti e il quarto è stato eliminato.

Eliminare i passaggi pedonali non equivale a eliminare il pericolo!

Il test del TCS ha constatato che sono stati eliminati dei passaggi pedonali non solo a Soletta, ma anche a Bienne, Friburgo, Ginevra, Lugano e Sion. Inoltre, a Friburgo, Ginevra, Losanna, Locarno, Sion e San Gallo non è stato possibile controllare un passaggio pedonale a causa dei lavori in corso.

Fonte: TCS



OPERA-3

In prova presso

Nella versione di bozza, ossia quella presente presso l'Associazione Svizzera dei maestri conducenti ASMC, il documento di base contiene 54 domande in vista della prossima consultazione. Già a fine gennaio l'ASMC ha raccolto le prime opinioni dei maestri conducenti. Al riguardo l'Associazione dei maestri conducenti della Svizzera orientale OFV ha organizzato due workshop, durante i quali i maestri conducenti interessati potevano esprimere la propria opinione sulle 54 domande della versione di bozza di OPERA-3.

Dai workshop è emerso che alcuni punti andranno in contro a un ampio rifiuto, e altri punti sono difficili da realizzare o non sono ancora stati presentati in modo completo. Il conseguente barometro delle opinioni dei maestri conducenti si riferisce a entrambi i workshop della OFV.

Esame più rigoroso = formazione migliore

L'Ufficio federale delle strade (USTRA) presuppone che la sicurezza stradale possa essere aumentata migliorando la formazione dei conducenti mediante l'attribuzione di un maggiore peso agli esami. Diverse domande, come ad esempio se gli esami di guida dovrebbero essere più rigorosi, hanno riscontrato un largo consenso tra i partecipanti ai workshop. L'opinione emersa è: ciò che non viene esaminato, non viene formato.

Sensibilizzazione ai problemi del traffico prima dell'esame di teoria

Un miglioramento del sistema dell'esame di teoria è stato richiesto già da molti

anni dai circoli dei maestri conducenti. Concretamente riscontrava largo consenso l'idea di stabilire, dopo tre tentativi, un periodo di attesa di sei mesi, durante il quale non dovevano essere pubblicati aggiornamenti sulle domande oggetto d'esame. Era stata proposta anche una modifica del sistema di valutazione dell'esame di teoria. Mentre l'idea di frequentare delle lezioni di sensibilizzazione ai problemi del traffico prima dell'esame di teoria non aveva suscitato molto interesse. Anche la domanda se, dopo l'ottenimento della patente di allievo, l'esame di guida potesse essere sostenuto a distanza di almeno un anno non ha riscontrato consenso.

Formazione anticipata

L'argomento più controverso è stato quello della formazione anticipata. Mentre una formazione anticipata, ossia imparare a guidare a 17 anni, è considerato un aspetto positivo dovuto a esperienza e pratica prolungate, la realizzazione del progetto con una rivalutazione degli accompagnatori privati e la frequentazione di una cosiddetta «forma-

zione standard» di sei lezioni ha riscontrato un ampio rifiuto.

Ridurre i corsi WAB ad un giorno

La modifica dei corsi WAB è un tema incontestato dall'introduzione nel 2005. La riduzione ad un giorno, però, con inclusi quasi tutti i temi trattati nei precedenti corsi WAB 1 e WAB 2 è stata chiaramente rifiutata, in quanto considerata «sovraccaricante» e non realizzabile.

Unificazione degli esami per il conseguimento del patentino ciclomotori – terza direttiva sulla patente di guida

È stato chiaramente consigliato che tutti gli esami per il conseguimento del patentino ciclomotori, all'interno della Svizzera, vengano sostenuti con lo stesso percorso d'esame e con la stessa durata. Anche la precedente introduzione della terza direttiva sulla patente di guida della categoria ciclomotori è stata considerata positivamente dalla maggior parte dei presenti.

Dotazione dei veicoli degli accompagnatori privati

Per ragioni di sicurezza e di parità di trattamento i partecipanti al workshop concordano sul fatto che i veicoli degli accompagnatori privati debbano essere dotati di specchietto aggiuntivo e doppi pedali, sia per l'esame che per le guide accompagnate.

Inserenten	Seite
Altras Media	17
Brunner AG, Druck und Medien, Kriens	13, 35
Continental, Dietikon	5
Driveswiss, Wohlen	17
Fahrlehrervergleich, Baar	2
Grädel Auto AG, Bern	5
Hänni Mikhail Verlag GmbH, Oberhofen/Thunersee	40
Kantonal-Bernischer Autofahrlehrer-Verband, Bern	17
Revex-Flex, Schwarzenbach	15
SanPool, Basel	15
Trütsch, Zürich	17
Vereinigung Verkehrsschulung, Basel	5

Autoren	Seite
Grob, Rolf	28
Guerrini, Ravaldo	6, 8, 10, 14
Knaus, Richard	31
Lux, Michael	24
Von Arx, Michael	39

Verlag

Abos und Adress-Mutationen:

FL-magazin, Brunner AG, Druck und Medien
Arsenalstrasse 24, 6010 Kriens
Claudia Lapierre, Tel. 041 318 34 77
c.lapierre@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 1. Mai 2015
Erscheinungstermin 5. Juni 2015



Kurse: bessere Auslastung und weniger Administration

Für Fahrlehrer ist es aus vielerlei Gründen von Vorteil, neben den individuellen Fahrstunden auch Kurse im Angebot zu haben. Bekanntlich hat im Leben ja alles seinen Preis. Und so bringen die Kurse dem Fahrlehrer nicht nur Umsatz und in gewissen Fällen neue Fahrschüler, sie kosten ihn auch etwas. Neben der Infrastruktur, die für gewisse Kurse erforderlich ist, muss der Fahrlehrer sein Angebot auch bewerben, damit die Kursauslastung stimmt.

Es hat sich gezeigt, dass für viele Fahrlehrer die Administration der Kurse mit Ausschreibung, Anmeldungen, Verschiebungen, Absagen, Erinnerungen, Inkasso usw. einen grossen Aufwand darstellt. Und mit jeder Stunde, die der Fahrlehrer in die Administration einbringen muss, sinkt seine Marge auf den Kurs. Die gute Nachricht: Es gibt eine komplette Online-Kurs-Administration auf fahrlehrervergleich.ch, die es jedem Fahrlehrer ermöglicht, seine Kurse ohne technischen Aufwand auf seiner eigenen Homepage und in seinem Inserat auszuschreiben und zu verwalten. Aktuelle Anzeige der noch freien Plätze, Online-Anmeldung, E-Mail-Bestäti-

gung, Erinnerungs-SMS, Verschiebung eines Teilnehmers – alles ist abgedeckt und in hohem Masse automatisiert. Der administrative Aufwand für den Fahrlehrer sinkt um ca. 80% und die Auslastung steigt deutlich aufgrund der guten Sichtbarkeit der Kursausschreibungen.

Natürlich hat, wie eingangs erwähnt, alles seinen Preis. Fahrlehrervergleich.ch berechnet zwei Franken Gebühr pro Kursbesucher. Kommt ein Schüler nicht zum Kurs oder wird der Kurs vom Schüler nicht bezahlt, entfällt die Gebühr. Es gilt die Devise: Es kostet nur, wenn es auch etwas bringt.



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 2015/16

asa-Original-Prüfungsfragen

2015/16



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)



50%

Aktion verlängert bis 16.03.2015

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