



Technik

**Braucht es bis 2020
keine Fahrlehrer mehr?**

6



Prävention

So viel kostet ein Unfall

18



Marketing

Notwendig oder nicht?

20



Klassik

Mercedes 180 Ponton

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

Bilder Titelseite:

TCS, ai-Klassik,
Thinkstockphotos.com

Chance oder Albtraum?

Schlagzeilen wie «Google treibt die Entwicklung eines selbstfahrenden Autos voran» wurden vor Jahren noch belächelt. Und die Wissensplattform Wikipedia schreibt bis heute: «Autonome Landfahrzeuge gibt es zurzeit noch nicht, es arbeiten mehrere Hersteller «normaler» Autos und andere Gruppen daran, diese zu ermöglichen.»



Werner Kirschbaum

«Daimler bringt in Nevada den ersten autonomen Truck auf die Strasse. Die Software macht sich aus den Sensordaten jeweils für die nächsten 250 Meter ein Bild von der Umgebung. Und was macht der Fahrer?» Meldungen dieser Art lassen schon eher aufhorchen.

Und vor wenigen Tagen kam die Nachricht:

«Die Swisscom zeigt das erste selbstfahrende Auto auf Schweizer Strassen. Dabei handelt es sich um einen VW Passat, der mit Sensoren, Computern und Software ausgerüstet wurde. Vom 4. bis zum 14. Mai steuerte sich das Auto für Testfahrten selbst durch die Stadt Zürich. Spezialisten hinter dem Lenkrad würden für die nötige Sicherheit sorgen, hiess es weiter. Das Verkehrsdepartement Uvek habe Tests für vorgegebene Routen bewilligt. Der Computer fährt und bremst das Fahrzeug autonom, wie die Swisscom bekannt gab. Er erfasst andere Fahrzeuge und Passanten über Laserscanner, Radar und Videokameras. Spezielle Software analysiert die Daten, erkennt Fahrsituationen und gibt Fahrbefehle.»

Also stehen wir vermutlich vor einer gewaltigen Veränderung im Strassenverkehr. Diese wird einerseits aufgrund der technischen Machbarkeit möglich. Andererseits ist sie dem drohenden Verkehrskollaps und dem ökologischen Gewissen unserer Gesellschaft geschuldet.

Wir sehen darin eine grosse Chance für die Fahrlehrerschaft. Wer sich rechtzeitig auf Veränderungen einstellt, profitiert auch davon.

Herzlichst, Werner Kirschbaum

Editorial	3
Technik	
Braucht es bis 2020 keine Fahrlehrer mehr?	6
Senioren im Strassenverkehr	
Weniger Unfälle dank mehr Selbstverantwortung	12
Führerprüfungen 2014	
Über 122.000 Führerausweise ausgestellt	14
Unfallzahlen 2014	
Motorradfahren ist sicherer geworden	17
Live-Simulation in Lausanne	
So viel kostet ein Verkehrsunfall die Allgemeinheit	18
Marketing	
Geht auch ohne, oder zwingend notwendig?	20
Aus den Sektionen	
Der OFV hat gewählt	22
Verkehrssicherheitswoche 2015	23
Klassik	
Mercedes 180 Ponton – Fahren wie im Fluge	24
Transport und Verkehr	
Droht in Zukunft der Verkehrskollaps?	28
Partie française	32
Parte italiana	36
Online-Ratgeber	39



6



12



20



17

28





Die Gratis-App für clevere Fahrschulen!

Der einfachste Weg, mehr Schülerempfehlungen zu erhalten.

Mit dieser App senden Sie Ihren Fahrschülern zur erfolgreichen Fahrausbildung eine originale Glückwunschkarte elektronisch zu. Viele Ihrer Fahrschüler werden diese über Facebook mit den Freunden teilen und so Ihre Fahrschule empfehlen.

Alle Infos unter www.fahrlehrer.ch/gratisapp



App: Fahrlehrer.ch



KANTONAL-BERNISCHER AUTOFAHRER-VERBAND
BILDUNGSZENTRUM

DIE AUS- UND WEITERBILDUNG FÜR ...

... Fahrlehrer/innen der Kat. B

- Do, 21.05.2015 **NEU:** Fahrzeugbrand - richtig reagieren!
- Fr, 12.06.2015 Ausbildung der Kategorie BE
- Juni / Juli 2015 **NEU:** Verkehrssituationen
- Di, 18.08.2015 ECO - Fahren im prakt. und theor. Unterricht
- Sept. / Okt 2015 Aktuelle Fahrzeugtechnik
- Fr, 20.11.2015 **NEU:** nachhaltig Wissen vermitteln

... Fahrlehrer/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)

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

- 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)

- Weiterbildungskurs "Motivation" (Kursdaten nach Wunsch)
- Di, 18.08.2015 ECO - Fahren im prakt. und theor. Unterricht

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



Ausbilderin für Nothilfekurse Ausbilder für Nothilfekurse

mehr als nur ein Kurs

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

Seit mehr als 12 Jahren, bilden wir Nothelferinnen und Nothelfer in allen Landesteilen aus. **Schon bald mit Ihnen?**

Unsere Ausbilderkurse finden in unserem modernen Schulungszentrum in Basel statt.

Kursinformationen und Kursdaten sehen Sie auf www.sanpool.ch

SanPool - Schule für Gesundheit Tel: 061 602 06 06



AUS- UND WEITERBILDUNG

- **Traffic Control - Hinter den Kulissen einer Autobahn**
01.09.2015 | Anerkennung FL Kat. B
- **Elektronische Fahrhilfen testen und erleben**
09.09.2015 | Anerkennung FL Kat. A
- **Über- und Unterforderung fliegend erleben**
19.08.2015 | Anerkennung FL Kat. B
- **Motorrad-Fahrlehrer werden**
03.09.2015 | Kursstart Motorrad-Fahrlehrausbildung

acadevia

by DRIVESWISS.ORG

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

Automatisiertes Fahren

Braucht es bis 2020 keine Fahrlehrer mehr?

Das automatisierte Fahren liegt in Griffweite. Technisch ist es laut Aussagen von Autobauern bereits jetzt möglich, ein Auto autonom fahren zu lassen. Somit ist das selbstfahrende Auto keine Utopie mehr. Bordinterne Rechner in den Fahrzeugen übernehmen immer mehr Aufgaben des Fahrzeuglenkers. Welche ethischen und rechtlichen Konsequenzen hat es, wenn Roboter das Fahrzeug steuern? Und braucht es uns Fahrlehrer dann noch?

Das Ziel der Fahrausbildung besteht darin, dem zukünftigen Verkehrsteilnehmer die Befähigung zum sicheren, verantwortungsvollen und umweltbewussten Fahren zu vermitteln und ihn auf die Führerprüfung vorzubereiten. Stellt sich die Frage, ob es den Fahrlehrer in der jetzigen Form zum hoch- oder vollautomatisierten Fahrenlernen noch braucht.

Fährt im Jahre 2035 der Autopilot?

Automobilhersteller prognostizieren die Einführung des selbstfahrenden Autos in Schritten für die Jahre 2020 bis 2035. Bei der Diskussion um selbstfahrende Autos wird zwischen drei Stufen der Automatisierung unterschieden:

- Beim **teilautomatisierten Fahren** muss der Fahrer die Assistenzsysteme ständig überwachen und weiter aktiv mitfahren.
- Das **hochautomatisierte Fahren** soll den Autofahrer weiter entlasten. Das System warnt rechtzeitig, wenn es selbst nicht

mehr reagieren kann und der Fahrer eingreifen muss.

- Das **vollautomatisierte Fahren** entspricht dem landläufigen Verständnis eines Autopiloten. In dieser Stufe könnte der Fahrer auch auf dem Rücksitz Platz nehmen.

Das fahrerlose Auto von Google ist in Kalifornien bereits seit September 2012 zu Testzwecken zugelassen. Und die neue S-Klasse von Mercedes hat angeblich so viele Assistenzsysteme an Bord, dass sie auch ohne einen Fahrer auskommen kann. Die technologische Entwicklung läuft auf Hochtouren. Mittlerweile arbeiten alle namhaften Hersteller an automatischen Fahrfunktionen. Beginnend mit dem Einpark- und Stauassistenten werden in den nächsten Jahren mehr und mehr Fahrsituationen in die Kontrolle von Maschinen übergehen. Hochautomatisches Fahren scheint in gut zehn Jahren



auf der Autobahn realistisch, zumindest eingeschränkt auch auf anderen Strassen. Bevor aber der nächste Schritt zum hoch- oder vollautomatisierten Fahren erfolgt, muss der gesetzliche Rahmen angepasst werden.

Ein neuer rechtlicher Rahmen wird benötigt

Welche rechtlichen Konsequenzen sich daraus ergeben, untersucht die Forschungsstelle RobotRecht (Universität Würzburg, D) unter ihrem Leiter, dem Juristen Eric Hilgendorf. Der gesetzliche Rahmen von heute sieht vor, dass alleine der Fahrer für die Fahrsicherheit verantwortlich ist. Daraus ergibt sich die gesetzliche Mindestanforderung, dass er sein Fahrzeug zu jeder Zeit kontrollieren kann. Während sich diese Forderung mit den heute verbauten Assistenzsystemen noch relativ gut in Einklang bringen lässt, sieht das bei automatisierten Fahrzeugen anders aus. «In diesem Fall eignet sich das Kriterium der Kontrolle durch den Fahrer nicht mehr als Grundlage für rechtliche Vorschriften», sagt Hilgendorf. Der fundamentale Wandel der Technik mache deshalb Anpassungen des rechtlichen Rahmens zwingend erforderlich – und das EU-weit.

Das Wiener Abkommen (Auszug)

Übereinkommen über den Strassenverkehr, abgeschlossen in Wien am 8. November 1968; von der Bundesversammlung genehmigt am

15. Dezember 1978; schweizerische Ratifikationsurkunde hinterlegt am 11. Dezember 1991; In Kraft getreten für die Schweiz am 11. Dezember 1992.

Art. 8: Führer

1. Jedes Fahrzeug und miteinander verbundene Fahrzeuge müssen, wenn sie in Bewegung sind, einen Führer haben.
5. Jeder Führer muss dauernd sein Fahrzeug beherrschen oder seine Tiere führen können.

Art. 13: Geschwindigkeit und Abstand zwischen den Fahrzeugen

1. Jeder Fahrzeugführer muss unter allen Umständen sein Fahrzeug beherrschen, um den Sorgfaltspflichten genügen zu können und um ständig in der Lage zu sein, alle ihm obliegenden Fahrbewegungen auszuführen. Er muss bei der Wahl der Geschwindigkeit seines Fahrzeugs ständig die Umstände berücksichtigen, insbesondere die örtlichen Verhältnisse, den Strassenzustand, den Zustand und die Beladung seines Fahrzeugs, die Witterungsverhältnisse und die Dichte des Verkehrs, um innerhalb der nach vorn übersichtbaren Strecke und vor jedem vorhersehbaren Hindernis sein Fahrzeug anhalten zu können. Er muss langsamer fahren und, wenn nötig, anhalten, sobald die Umstände es verlangen, namentlich wenn die Sicht nicht gut ist.

Die USA haben das Wiener Übereinkommen nicht unterzeichnet, allerdings wird das Strassenverkehrsrecht dort in jedem Bundesstaat einzeln festgelegt. Die bisher auf dieser Ebene erlassenen Gesetze für den Probetrieb automatisierter Fahrzeuge enthalten jeweils die Auflage, dass ein Mensch jederzeit in den Fahrbetrieb eingreifen können muss.

«Autonome Fahrzeuge sind nicht zulässig»

Geht es nach gültigem Recht, ist die Antwort einfach: «Nach gegenwärtiger Rechtslage, die ihre Grundlage im «Wiener Strassenverkehrsabkommen» von 1968 hat, sind Fahrzeuge ab einem gewissen Automatisierungsgrad gar nicht zulassungsfähig», sagt Hilgendorf. Nach jetzigem Stand der Vorschriften muss nämlich jedes Fahrzeug stets von einem Menschen kontrolliert werden. Weil die technische Entwicklung den rechtlichen Rahmen also längst verlassen hat, sind die Juristen jetzt besonders gefordert. Der Datenschutz, die Produkthaftung sowie das Strassenverkehrsrecht sieht Hilgendorf als seine Arbeitsschwerpunkte in den kommenden Jahren.

FL-magazin hat beim Astra den Stand der Verhandlungen zum Wiener Abkommen erfragt. Auszug aus dem Referat «Revision des Wiener Übereinkommens zum Strassenverkehr»:

Technische Regelungen

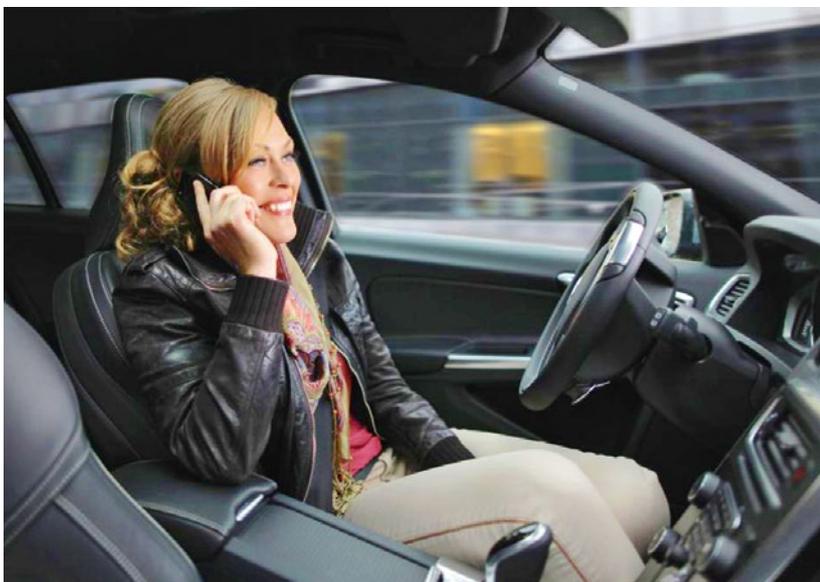
Seit einiger Zeit driften die technischen Vorschriften des Wiener Übereinkommens zum Strassenverkehr von 1968 (technischer Annex 5) und das technische Abkommen von 1958 (Übereinkommen über die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge eingebaut oder dafür verwendet werden können, und die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Genehmigungen, die nach diesen Vorschriften erteilt wurden) immer weiter auseinander. Das 1958-Abkommen betrifft die Zulassung der Fahrzeuge in den jeweiligen Ländern. Das Wiener Übereinkommen regelt den grenzüberschreitenden Verkehr. Da Änderungen im technischen Abkommen wesentlich schneller geschehen als im Wiener Übereinkommen, hinken die technischen Regelungen im Wiener Übereinkommen der realen Entwicklung hinterher (z.B. die Anzahl der Bremsleuchten). Daher sollen in Zukunft die technischen Updates via automatische Klausel nachvollzogen werden. Sinngemäss würde die Klausel bestimmen, dass ein Fahrzeug, welches gemäss 1958-Abkommen in Ordnung ist, automatisch auch gemäss Wiener Übereinkommen in Ordnung sein soll.

Fahrassistenzsysteme

Fahrassistenzsysteme spielen in modernen Fahrzeugen eine immer dominantere Rolle. Dabei übernehmen die Systeme teilweise auch die Kontrolle über das Fahrzeug. Die Kontrolle über und die Verantwortung für das Fahrzeug, welche das Wiener Übereinkommen explizit fordert, werden dadurch in Frage gestellt. Der Knackpunkt liegt in drei Formulierungen in der Wiener Konvention:

Art. 8 Abs. 1 + 5 und Art. 13 Abs. 1

Gewisse Fahrassistenzsysteme stellen nun diese Kontrollbestimmung in den zwei Artikeln in Frage, zum Beispiel ein Spurhalte- oder ein Abstandsassistent. Nach langem Hin und Her konnte in der zuständigen Arbeitsgruppe der





UN eine Lösung gefunden werden. Die erwähnten Artikel wurden folgendermassen ergänzt:

Interpretation der Ergänzungen zum Wiener Abkommen

1. Falls ein Fahrassistenzsystem im 58er Abkommen geregelt ist, ist es für das Wiener Übereinkommen in Ordnung (Achtung: Punkt 3)
2. Ist ein Fahrassistenzsystem im 58er Abkommen nicht geregelt, muss es entweder übersteuerbar sein oder abgestellt werden können, um für das Wiener Übereinkommen in Ordnung zu sein
3. Noch muss jedes Fahrzeug einen Fahrer haben (Absatz 1 wird durch den neuen Text nicht relativiert). Vollautomatisiertes Fahren wird somit (noch) nicht abgesegnet
4. Fahrassistenzsysteme, welche de facto einen Teil der Kontrolle vom Fahrer übernehmen, sind laut dem Revisionsvorschlag legal
5. Die Frage der Haftung bei Unfall durch Systemversagen wird nicht angegangen
6. Wie sich das reale Verhalten der Menschen (Aufmerksamkeit auf die Strasse) ändern wird, ist erst noch zu klären

Ausblick

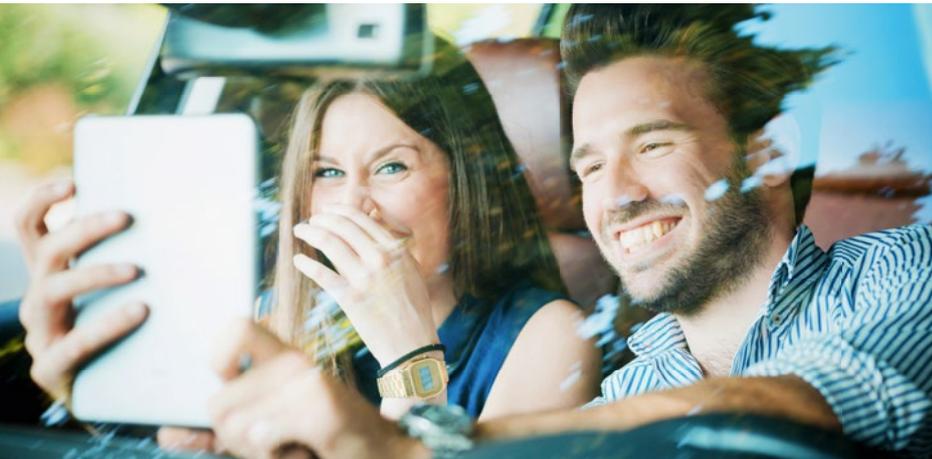
Die zuständige Arbeitsgruppe der UN hat diese Änderungen beschlossen. Zurzeit läuft ein Notifikationsverfahren bei allen Vertragsstaaten, auch in der Schweiz. In diesem Verfahren können Vertragsstaaten immer noch gegen die Revision opponieren, auch wenn ihre Ländervertreter der Revision in der Arbeitsgruppe zugestimmt haben. Falls weniger als ein Drittel der Vertragsstaaten innerhalb eines Jahres gegen die Revision opponieren sollte, tritt diese im Frühjahr 2016 in Kraft.

Versicherungsschutz bei Unfällen mit autonomen Fahrzeugen?

Aus Sicht der Unfallforschung begrüsst Dieter Gosteli, Leiter Privatkunden bei der AXA Winterthur, die technologischen Entwicklungen sehr: «Wir freuen uns auf das selbstfahrende Auto. Denn je mehr selbstfahrende oder teilautonome Fahrzeuge im Verkehr sind, desto weniger Unfälle werden geschehen. Schliesslich sind nach wie vor die Lenker die häufigsten Verursacher von Unfällen. Weniger als 10 Prozent aller Verkehrsunfälle sind durch technische Mängel verursacht.» Gemäss einer Studie von Unfallforschung & Prävention der AXA Winterthur verursacht bereits heute ein Auto mit Notbremsassistent etwa 30 Prozent weniger Auffahrunfälle. Und trotz vielfältiger Einparkhilfen passieren aktuell immer noch rund die Hälfte aller Unfälle beim Parken und Manövrieren. Künftig werden, davon ist Dieter Gosteli überzeugt, Schadensaufkommen und die Schadenssumme zurückgehen. Dadurch werde sich wiederum das Prämienvolumen verändern.

Mensch vs. Maschine

Automatisierte Vorgänge erfassen nur Situationen, die dem System als Gefahrenmomente einprogrammiert wurden. Auch vollautomatisiert denkt das Fahrzeug nicht eigenständig, sondern verhält sich entsprechend den Massgaben der Entwicklungsingenieure. Situationen, die nicht als Gefährdung erkannt werden, führen nicht zur Auslösung automatischer Fahrzeugreaktionen. Die Reaktion des Fahrzeugs kann anders ausfallen als die wahrscheinliche Reaktion des Fahrers in einer Gefahrensituation. Zumindest ist das Fahrzeug in seinen Reaktionen schneller als der Mensch. Dies birgt das Risiko, dass der Fahrer versucht, gegen die programmierte Fahrzeugreaktion anzukämpfen.



Die Entwicklung von Assistenzsystemen kann nicht als homogen bezeichnet werden. Je nach Hersteller und Absatzmarkt werden unterschiedliche Prioritäten gesetzt, um unfallgefährdende Situationen als solche zu beurteilen. Erforderlich ist zudem, dass automatisierte Fahrzeuge, die miteinander kommunizieren, weltweit die gleiche Sprache sprechen. Die Sensibilität elektronischer Bauteile für das automatisierte Fahren erfordert zudem die regelmässige Überprüfung der Systemkomponenten auf ihre Funktionsfähigkeit.

Selbstfahrende Autos führen zu neuen Risiken

Mehrere Studien belegen, dass die Verwendung von Fahrerassistenzsystemen dazu führt, dass deren Funktionen zum eigenen Vorteil genutzt werden: Müdigkeitswarner und Spurhaltesysteme führen zu einer längeren Fahrdauer trotz Müdigkeit. Risikoreicheres Fahren ist bei der Nutzung von Night Vision Enhancement, aber auch bei Fussgängerschutzsystemen zu beobachten. Bislang wird dem Fahrer eine Reaktionszeit von ein bis zwei Sekunden zugebilligt. Allgemein wird von einer Zeitspanne zwischen 7 und 10 Sekunden ausgegangen, bis ein Fahrer die volle Kontrolle über sein im (teil-)automatisierten Modus fahrendes Fahrzeug zurückgewonnen hat. Quelle: ACE Auto Club Europa

Die schrittweise Einführung dieser Assistenzsysteme bedeutet, dass der Mensch am Steuer zunehmend die Kontrolle über sein Fahrzeug abgibt. Bis zu dem Punkt, an dem diese Systeme

nicht mehr nur helfen, sondern die Steuerung eines Autos komplett übernehmen können. Das wird zwar nicht von heute auf morgen geschehen. Es zeichnet sich jedoch ab, dass (halb-) autonome Fahrzeuge besser und sicherer fahren als Menschen. Während sich der Mensch im Wesentlichen auf seine zwei Sensoren – das linke und rechte Auge – verlässt, können die Bordsysteme in der gleichen Zeit Unmengen von Daten erfassen, auswerten und in den dynamischen Fahrprozess korrigierend einbringen.

Je komplexer die Systeme, desto wichtiger die Ausbildung

Automatisierte Autos werden Fahrschulen sicher nicht überflüssig machen. Die Aufgaben der Fahrlehrerschaft werden sich wandeln. Mehr denn je wird automatisiertes Fahren einen Fahrlehrer erfordern, denn Fahranfänger müssen besonders geschult werden, um die Grenzen solcher Systeme zu erkennen. Je komplexer die Systeme, desto wichtiger ist die Vermittlung im Umgang mit ihnen.

Starke Vertretung der Fahrlehrerschaft erforderlich

Wer nun glaubt, er habe einen Artikel über die Zukunft der Mobilität oder in unserem Fall der Fahrausbildung der Zukunft gelesen, der irrt. Die Anpassung des Wiener Abkommens, das voraussichtlich 2016 in Kraft tritt, und der nächste Schritt zum hochautomatisierten Fahren können auch Entwicklungschancen für die Fahrlehrerschaft bedeuten. Der Umgang mit den neuen Fahrerassistenzsystemen will gelernt sein. Sicher liegt auch Ausbildungspotenzial bei Altlenkern und Altlenkerinnen auf freiwilliger Ebene. Vorstellbar ist ein Markt sowohl für Fahrlehrer als auch für Garagisten (beim Verkauf der Autos).

Um in solche Prozesse frühzeitig integriert und über die Auswirkungen informiert zu werden, brauchen alle Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer eine starke nationale und regionale Vertretung, um bereits vor der Vernehmlassung neuer Vorschriften mitreden zu können.

Text: Ravaldo Guerrini
 Quellen: AXA Winterthur / ASTRA, Bern / Prof. Dr. Dr. Eric Hilgendorf, Lehrstuhl für Strafrecht und Strafprozessrecht, Informationsrecht und Rechtsinformatik in Würzburg, Deutschland.

«Alles klar» beim VKU mit

let's drive

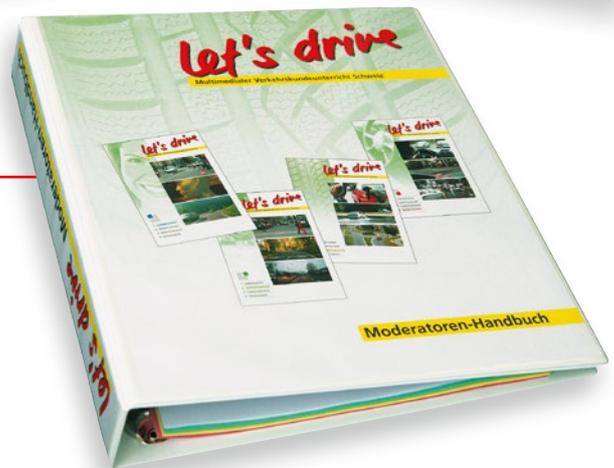
Schülerhefte

- 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



Senioren im Strassenverkehr

Weniger Unfälle dank mehr Selbstverantwortung

Können Senioren beim Entscheid, den Fahrausweis abzugeben, erfolgreich unterstützt werden? Die Bevölkerung der meisten Länder der westlichen Welt altert. Natürliche Alterungsprozesse umfassen Veränderungen im perzeptiven, motorischen und kognitiven Bereich. Gleichzeitig steigt mit dem Alter die Zahl derer, die an chronischen Krankheiten leiden und/oder regelmässig Medikamente einnehmen.

Mobilität ist ein wichtiges Gut

Alterungsprozesse verlaufen jedoch innerhalb einer grossen Bandbreite und weder chronologisches Alter noch medizinische Diagnosen sind verlässliche Prädiktoren individueller Fahreignung. Mobilität ist ein wichtiges Gut für Menschen jeden Alters. Senioren ermöglicht das Auto die Teilnahme an sozialen Aktivitäten und Pflege von Kontakten, und der Verlust der Fahrerlaubnis geht häufig mit depressiver Symptomatik, Verlust von Selbstvertrauen und Autonomie einher.

Fahrkarrieren werden länger

Verglichen zu früheren Generationen geniesst ein grösserer Teil der Bevölkerung heutzutage ein höheres Bildungsniveau, höheres Einkommen und bessere Gesundheit. Dies führt zu steigender Mobilität und längeren Fahrkarrieren. Das Auto als relativ sicheres, unmittelbar verfügbares und flexibles Verkehrsmittel wird dabei trotz der generell wachsenden Bedeutung öffentlicher Verkehrsmittel auch in Zukunft seinen Stellenwert für Senioren behaupten.

Unfallvermeidung durch Selbstregulierung?

Mit der steigenden Zahl älterer Fahrer im Verkehrsgeschehen stellt sich die Frage nach der Verkehrssicherheit dieser Bevölkerungsgruppe. Zahlreiche internationale Studien zeigen, dass die Unfallraten älterer Fahrer bis zum Ende des siebten Lebensjahrzehnts den Unfallraten von Fahrern mittleren Alters vergleichbar sind, auch wenn Senioren aufgrund ihres Alters ein höheres Risiko als jüngere Fahrer haben, in Verkehrsunfällen verletzt oder getötet zu werden. Die hohe

Verkehrssicherheit älterer Fahrer wird häufig mit deren Fähigkeit zur «Selbstregulierung» erklärt, d. h. die Fähigkeit, altersbedingte Einschränkungen wahrzunehmen und angemessen auf diese zu reagieren, z. B. durch die Vermeidung potenziell riskanter Verkehrssituationen oder das graduelle Reduzieren der Fahrtätigkeit, bis der Fahrausweis schliesslich ganz abgegeben wird.

Selbstbeurteilung vs. Fahreignung

Amerikanische und australische Befragungsstudien ehemaliger Fahrer lassen darauf schliessen, dass etwa ein Drittel der Befragten das Fahren zu früh einstellen, während etwa neun Prozent angeben, den Fahrausweis zu spät abgegeben zu haben. Die Studien lassen jedoch offen, inwieweit die Selbstbeurteilungen der Senioren mit ihrer tatsächlichen Fahreignung übereinstimmen. Während die gesetzlichen Regelungen bezüglich Fahreignungsbeurteilung älterer Fahrer innerhalb und ausserhalb Europas einer grossen Bandbreite unterliegen, zeichnet sich bei Entscheidungsträgern Interesse an der Entwicklung von Materialien ab, die das selbstverantwortliche Reflektieren von Senioren bezüglich ihrer Fahrfähigkeit sinnvoll unterstützen können. Die zugrundeliegende Annahme ist dabei, dass die korrekte Rückmeldung über verschiedene Aspekte der Fahrfähigkeit und Informationen zur sicheren Mobilitätserhaltung vom älteren Fahrer freiwillig in angemessene Selbstregulierungsmassnahmen umgesetzt werden.

Sind solche Tests ausreichend?

Gegenwärtige Entwicklungen lassen sich dabei wie folgt unterscheiden:

- Tests, die darauf abzielen, die Selbstwahrnehmung des älteren Fahrers zu verbessern. Dies geschieht durch gezielte Fragen zu negativen Fahrerlebnissen oder beobachteten Schwierigkeiten beim Fahren.
- Tests, die die Maximalleistung der Senioren auf verschiedenen fahrrelevanten Fähigkeiten abprüfen, um eventuelle funktionelle Defizite zu identifizieren. Beide Testarten



geben dem Fahrer spezifisches Feedback und Hinweise darüber, welche Massnahmen er oder sie ergreifen sollte, um sicheres Fahren weiterhin zu gewährleisten.

Ehrliche Antworten und familiäres Umfeld sind gefragt

Während robuste Evaluationsstudien bislang für beide Testarten noch ausstehen, deuten Befragungen der Nutzer darauf hin, dass die Tests von Senioren gut angenommen und als hilfreich bewertet werden, gerade auch in der als schwierig empfundenen Diskussion mit Familienmitgliedern. Selbstbeurteilungen können und sollen medizinische Fahreignungsbeurteilungen durch angemessen geschultes Personal nicht ersetzen. Dies muss klar kommuniziert werden. Als freiwillige Massnahmen unterliegen sie mit hoher Wahrscheinlichkeit einem Selbstselektionsprozess, in dem sie verstärkt von sicherheitsbewussten Fahrern genutzt werden. Einsicht und ehrliches Antworten sind vor allem bei Tests, die auf Selbstbericht aufbauen, Voraussetzung für korrektes Feedback. Das Potenzial von Selbstbeurteilungstests liegt darin, als ergänzende Massnahme einer wachsenden Anzahl von Fahrern schnelle und leicht zugängliche Hilfestellungen zur Selbsteinschätzung zu bieten, die die weiterführende Kommunikation mit Vertrauenspersonen, wie z. B. Familienmitgliedern oder dem Hausarzt, und Planung sicherheitserhaltender Massnahmen erleichtert.

Quellen: Road Safety Group TRL, London, www.trl.co.uk; bfu, Bern, www.bfu.ch



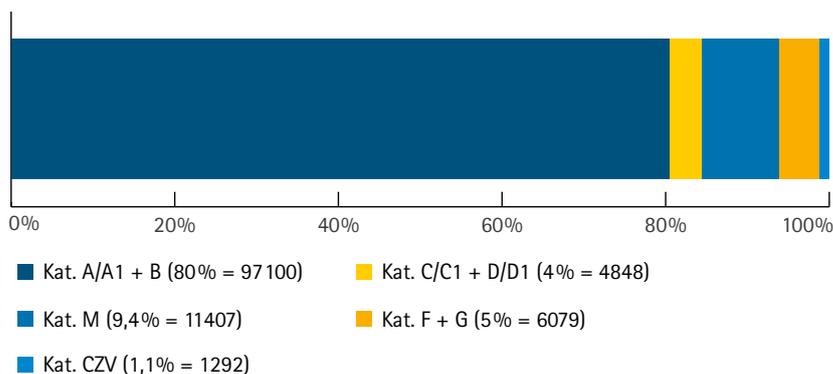
Führerprüfungen 2014

Über 122 000 Führerausweise ausgestellt

Die Nachfrage nach Führerausweisen bleibt in allen Kategorien unverändert hoch. Das zeigen die jährlichen Erhebungen der Vereinigung der Strassenverkehrsämter asa über die praktischen und theoretischen Führerprüfungen. Im Jahr 2014 bestanden in den verschiedenen Kategorien 120 726 Personen eine theoretische und 122 410 Personen eine praktische Führerprüfung.

Bestandene theoretische Führerprüfungen 2014

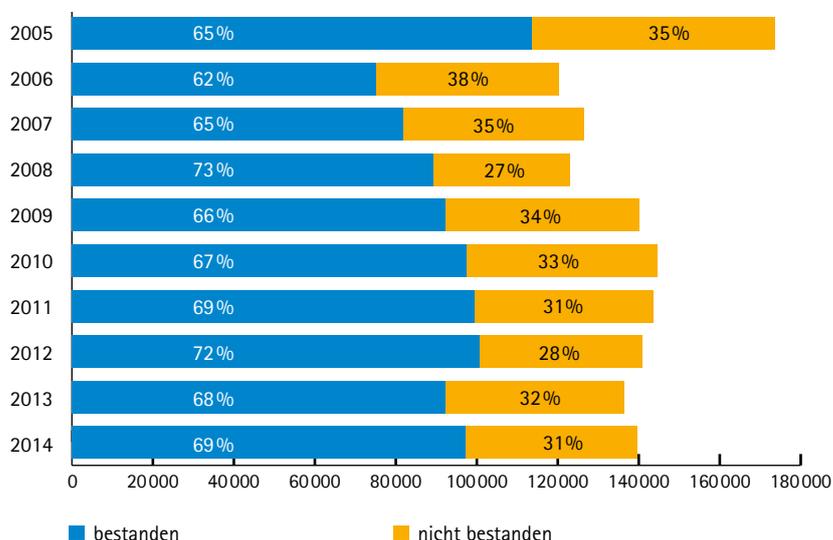
Im Jahr 2014 bestanden bei den Schweizer Strassenverkehrsämtern 120 726 Personen eine theoretische Führerprüfung, davon 80% die für die Kategorien A/A1 (Motorrad) und B (Personenwagen) erforderliche Basistheorieprüfung. Bei den kantonalen Strassenverkehrsämtern wurden insgesamt 139 741 Basistheorieprüfungen abgelegt und schliesslich von 97 100 Personen bestanden. Das zeigt, dass nicht alle Kandidatinnen und Kandidaten die Theorieprüfung im ersten Anlauf bestehen. Im Durchschnitt wurden 1,44 Anläufe benötigt.



Anteile bestandener theoretischer Führerprüfungen nach Kategorien 2014
Quelle: Strassenverkehrsämter CH und FL, vgl. Zahlen und Erklärungen im Anhang

Theoretische Prüfungen

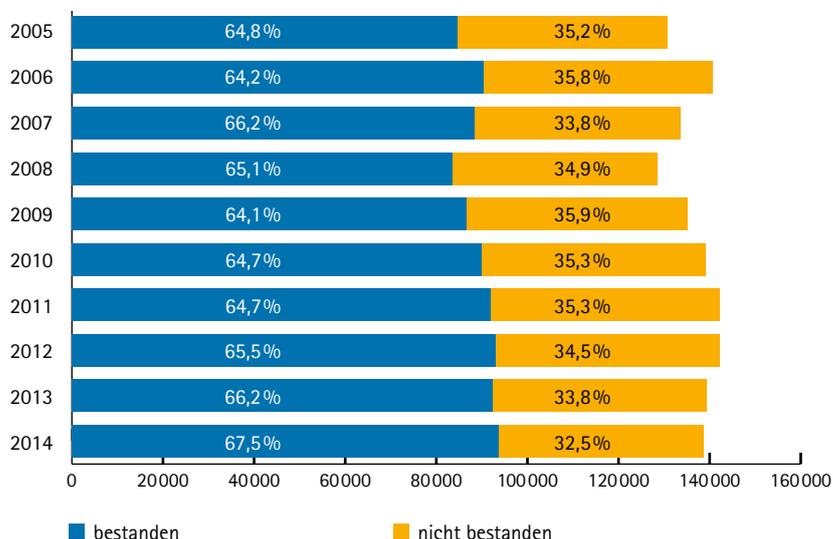
Wie hoch der Anteil der Personen ist, welche die Prüfung im ersten Anlauf bestehen, wird bei den theoretischen Führerprüfungen nicht erhoben. Die Frage der Prüfungsreife steht nicht im Vordergrund, weil sich viele Kandidatinnen und Kandidaten individuell vorbereiten. Der Anteil bestandener Prüfungen bewegt sich in den letzten zehn Jahren zwischen 62 und 73 Prozent. Das ist darauf zurückzuführen, dass die Prüfungsfragen der Basistheorie laufend aktualisiert und die neuen Fragen den Anbietern von Lehrmitteln jeweils nur teilweise zur Verfügung gestellt werden. Damit sollen die Lernenden motiviert werden, sich mit den Strassenverkehrsvorschriften zu befassen und nicht einfach Prüfungsantworten auswendig zu lernen.



Theorieprüfung Kat. A/A1 und B 2005–2014; Quelle: Strassenverkehrsämter CH und FL

Praktische Führerprüfungen

Im Jahr 2014 absolvierten 92 636 Kandidatinnen erstmals die praktische Prüfung in der Kat. B. Davon schafften 59 611 Personen (64,3%) die Prüfung im ersten Anlauf. Die übrigen benötigten zwei oder mehrere Versuche. So wurden in der Kategorie B insgesamt 138 664 praktische Prüfungen absolviert und in 67,5% der Prüfungsteilnahmen erfolgreich bestanden. Es waren durchschnittlich 1,48 Anläufe erforderlich.



Praktische Prüfung Kat. B 2005–2014; Quelle: Strassenverkehrsämter CH und FL

Die Erfolgsquote der praktischen Führerprüfungen in der Kat. B variiert über die Jahre hinweg nur gering. Sie bewegt sich zwischen 64 und knapp 68 Prozent. Ähnlich ist das Bild bei den jährlich ca. 36 000 praktischen Prüfungen für Motorräder der Kat. A und A1. Hier bewegt sich die Erfolgsquote in den Jahren 2005–2014 zwischen 65 und 67 Prozent.

Prüfungen für schwere Motorwagen

Die Zusatztheorieprüfungen für Lenkerinnen und Lenker schwerer Motorwagen (Kat. C/C1

und D/D1) bestanden in den letzten fünf Jahren jeweils gegen 5000 Personen. Hier trifft in einem noch viel stärkeren Masse zu, dass nur erfolgreich ist, wer den Prüfungsstoff versteht und auf konkrete Verkehrssituationen anzuwenden weiss. In diesen Prüfungen werden neben verschiedenen Aspekten der Fahrzeugtechnik zum Beispiel auch Fragen zur Ladungssicherung oder zur Arbeits- und Ruhezeitverordnung gestellt. Dies und die Tatsache, dass die Kandidatinnen und Kandidaten die Prüfung in beliebig vielen Anläufen absolvieren dürfen, führt in diesen Kategorien zu einer verhältnismässig tiefen Erfolgsquote (45%). Es ist davon auszugehen, dass einige Kandidatinnen und Kandidaten die Prüfung schlecht vorbereitet absolvieren, weil sie probieren wollen, welche Anforderungen gestellt werden und ob der Chauffeurberuf für sie eine sinnvolle Option wäre. Sprachschwierigkeiten sind wohl ein weiterer häufiger Grund für das Nichtbestehen der Prüfung. Dass die Prüfung bei guter Vorbereitung durchaus zu schaffen ist, zeigen die Auswertungen der Schweizer Armee, wo jährlich rund 4500 Motorfahrerinnen und -fahrer ausgebildet werden und die Prüfung in der Regel bis auf wenige Teilnehmende im ersten Anlauf bestehen.

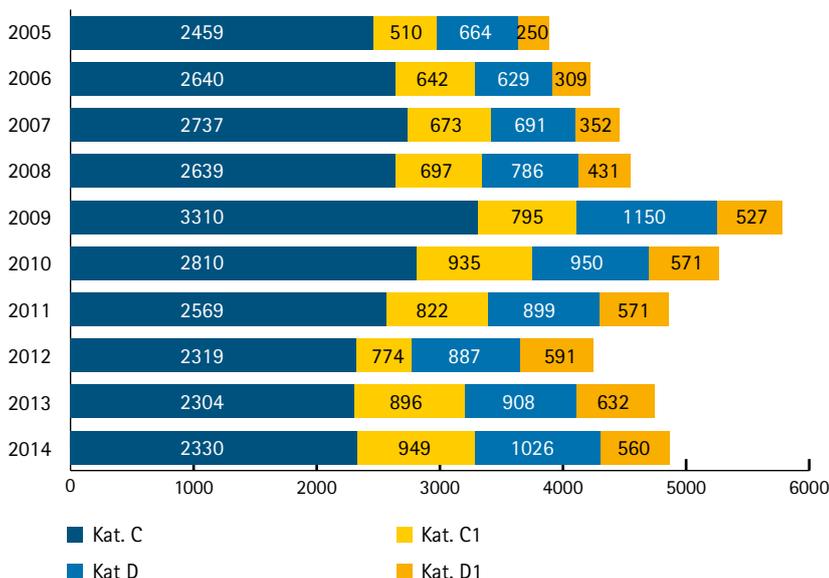
Hohe Erfolgsquoten bei praktischer Prüfung schwerer Fahrzeuge

Viel besser ist hingegen die Erfolgsquote bei den praktischen Prüfungen für schwere Motorfahrzeuge. 2014 wurden 4900 (84%) von 5832 Prüfungen erfolgreich bestanden (2013: 83%). Der hohe Anteil hängt in erster Linie mit der anspruchsvollen und aufwendigen, oft durch die Arbeitgeber finanzierte Ausbildung aus. Die Anmeldung zur praktischen Prüfung erfolgt in der Regel erst, wenn die Kandidatinnen und Kandidaten sehr gut vorbereitet sind. Ähnlich sehen diese Zahlen auch in der Kat. F/G (landwirtschaftliche Fahrzeuge) aus, wo die Teilnehmenden von einem Fachverband auf die Prüfung vorbereitet werden.

Bleibt zu erwähnen, dass sich mindestens aufgrund der Prüfungsstatistik der letzten zehn Jahre keine Hinweise auf Nachwuchsprobleme in den Chauffeurberufen ergeben. Die Zahl der bestandenen Theorieprüfungen ist ziemlich konstant. Die Spitzenwerte in den Jahren 2009 und 2010 sind auf das Inkrafttreten der Chauffeurzulassungsverordnung CZV zurückzuführen. Mit einem vor dem 1.9.2009 ausgestellten Lernfahrausweis musste für den Erwerb des Fähigkeitsausweises keine CZV-Prüfung absolviert werden.

Schlussfolgerungen

Im Jahr 2014 wurden bei den kantonalen Strassenverkehrsämtern über 120 000 Führerprüfungen erfolgreich abgeschlossen. Die Nachfrage nach Führerausweisen in den verschiedenen Kategorien ist unverändert hoch. Daraus leitet sich der Auftrag ab, Prüfungsinhalte und Prüfungsanforderungen den wachsenden Anforderungen im Strassenverkehr stets anzupassen und so einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit zu leisten.



Bestandene Prüfungen der Zusatztheorie 2005–2014
Quelle: Strassenverkehrsämter CH und FL

Quelle: asa, Bern



Unfallzahlen 2014

Motorradfahren ist sicherer geworden

Die vom Bundesamt für Strassen ASTRA veröffentlichte Unfallstatistik zeigt, dass 2014 im Vergleich zum Durchschnitts-Mehrjahresvergleich 21% weniger getötete und 9% weniger schwer verletzte Motorrad-/Roller-Fahrer zu beklagen waren. Die Sensibilisierung der Auto- und Motorradfahrer, bessere Ausbildung, bessere Ausrüstung und Fortschritte bei der Technik sind die Gründe für die positive Entwicklung.

Positiver Trend

2014 verloren 53 Motorradfahrer/innen ihr Leben, 1199 wurden schwer verletzt. 2009 waren es noch 78 Getötete und 1466 Schwerverletzte. Im Vergleich zum Durchschnitts-Mehrjahresvergleich 2009–2013 wurden im letzten Jahr 21% weniger Tote und 9% weniger Schwerverletzte gezählt. Im Mehrjahresvergleich nahmen bei den Motorradfahrern die Todesfälle prozentual stärker (-21%) ab als bei den Autofahrern (-18%).

Sensibilisierung und bessere Technik zeigen Wirkung

Motorradfahren ist risikoreicher als Autofahren. Fahrerinnen und Fahrer sind von keiner Karosserie umgeben, bei einer Kollision oder einem Sturz sind sie weniger gut geschützt als Autoinsassen. Die in den letzten Jahren im Rahmen der Aus- und Weiterbildung erfolgte und von der Zweiradbranche unterstützte Sensibilisierung der Tofffahrer bezüglich Risikoverhalten und Risiko-

erkennung sowie technische Fortschritte zahlen sich jedoch aus: Vorausschauendes Fahren, gute Schutzbekleidung, der Besuch von Weiterbildungskursen und verfeinerte Technik mit elektronischen Fahrassistenzsystemen (ABS, ASR usw.) machen das Motorrad-/Roller-Fahren sicherer.

Zwei Drittel der Motorradunfälle durch Fremdverschulden

Gemäss der Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu sind zwei Drittel der Unfälle, in die Motorradfahrer involviert sind, fremdverschuldet. Autofahrer übersehen wegen breiten A- und B-Säulen (Fahrzeug-Fensterpfosten) und oft zu kleinen Fenstern – oder einfach aus Unachtsamkeit – die Zweiradfahrer. Vor allem zum Auftakt der neuen Motorrad-/Roller-Saison sind Auto- und Motorradfahrer aufgerufen, besonders gut aufeinander zu achten, um «Überseh-Unfälle» zu vermeiden.

Quelle:
Schweizerische Fachstelle
für Zweiradfragen SFZ,
Solothurn



Live-Simulation am 25. März 2015 in Lausanne

So viel kostet ein Verkehrsunfall die Allgemeinheit

Am 25. März 2015 wurde in der Schweiz zum ersten Mal ein Verkehrsunfall unter wirklichkeitstreuem Bedingungen simuliert. Im Rahmen der Kampagne «Das richtige Verhalten» wollen die verschiedenen Partnerorganisationen die Strassenbenutzer im Bereich der Verkehrssicherheit sensibilisieren und aufzeigen, welche Kosten bei einem Unfall effektiv entstehen.

Die Simulation in Mont-sur-Lausanne hat anhand eines nachgestellten Verkehrsunfalls im Detail aufgezeigt, welche Notfall- und Rettungsprozesse ausgelöst und welche Kosten dadurch schliesslich verursacht werden.

Die komplette Interventionskette

Konkret simuliert wurden ein Unfall zwischen zwei Fahrzeugen sowie die einzelnen Etappen der Interventionskette: die Ankunft von Polizei und Ambulanz, die medizinische Erstversorgung durch den Notfalldienst, die Befreiung der eingeklemmten Insassen aus den Fahrzeugen durch das Rettungskorps und schliesslich der Helikoptertransport der Unfallopfer ins Spital. Ein enormer Aufwand, der schon durch eine kleine Unaufmerksamkeit ausgelöst werden kann.

4,2 Milliarden Franken jährlich

Die Aktion und die Kampagne zielen in erster Linie auf eine Sensibilisierung im Sinne der Unfallprävention, sollen aber gleichzeitig auch über die Folgekosten von Unfällen für die Allgemeinheit informieren. Jährlich fallen in der Schweiz Kosten von rund 4,2 Milliarden Franken an für medizinische Behandlungen, Transportdienstleistungen, den Einsatz von Personen und Material sowie andere Aufwände. Mit einem elektronischen Zähler wurden bei der Simulation die Kosten der einzelnen Interventionsmassnahmen gleich direkt angezeigt und aufgerechnet. Die Aktion wurde vom Fonds für Verkehrssicherheit (FVS) finanziert.

Rettungskarte kann entscheidend sein

Weil im Ernstfall wenige Sekunden über ein Menschenleben entscheiden können, empfiehlt der TCS die Verwendung der Rettungskarte in jedem handelsüblichen Fahrzeug – inklusive dem entsprechenden Kleber für die Seitenscheibe. Dank der Karte und dem Kleber erhalten die Rettungsteams auf einen Blick alle Informationen zur genauen Lokalisierung der Sicherheitssysteme und können das technische Bergungs-



gerät dadurch optimal einsetzen. So wird letztlich eine möglichst rasche Rettung der eingeklemmten Personen gewährleistet. Jede Minute, die bei einer Rettungsaktion eingespart wird, erhöht die Erfolgsaussichten für die Opfer um 1 Prozent. Die Rettungskarte findet auf einer A4-Seite Platz und kann unter www.rettungskarte.ch kostenlos heruntergeladen werden.

Dieser Informations- und Präventionsevent

wurde vor dem Hintergrund der Kampagne «Das richtige Verhalten» durchgeführt, gemeinsam vom TCS, der Waadtländer Kantonspolizei, den zuständigen Behörden der Stadt und des Kantons, dem Strassenverkehrsamt, Schutz und Rettung Lausanne sowie der Rega.

Quelle: tcs

Bilder: TCS | www.flickr.com



Was ein Unfall kostet



Polizei, Staatsanwaltschaft, Reinigung:
Fr. 5360.- pro Einsatz



Ambulanz:
Fr. 556.- pro Einsatz



Notarzt:
Fr. 500.- pro Einsatz



Feuerwehr:
Fr. 3000.- pro Einsatz



Rega:
Fr. 3000.-. Pro Minute kostet die Rega Fr. 200.-. Davon werden Fr. 87.- von den Versichern bezahlt, den Rest zahlen die Gönner.



TCS:
Fr. 40.- (für Mitglieder gratis)



Gesamtkosten:
Fr. 150000.- im Durchschnitt für alle Rettungs-, Reha- und Invalidenkosten zusammen.



Marketing – Geht auch ohne, oder zwingend notwendig?

Sicher haben Sie sich auch schon die Frage gestellt, ob und mit welchem Aufwand Sie Marketing für Ihre Fahrschule betreiben sollen. Noch vor 15 Jahren wurden zielgruppenrelevante Informationen mit Zeitungsinseraten und Merkblättern beworben. Heute reden wir von Social-Media-Kampagnen, Suchmaschinenoptimierung und Adwords-Kampagnen. Eines aber ist geblieben: Das Handwerk und die Dienstleistung hinter dem Werbeversprechen muss in hoher Qualität erbracht werden.

Und wie sieht Ihr Marketing aus?

Jeder Unternehmer, auch Sie als Fahrlehrer oder Fahrlehrerin, betreibt Marketing: bewusst oder unbewusst. Sei es mit dem Schriftzug am Lokal, auf dem Auto und dem Briefpapier oder der freundlichen Dame im Office. Mit Ihrer persönlichen Einstellung, mit dem Verhalten Ihrer (angestellten) Fahrlehrer, mit der Marke und dem Zustand Ihrer Fahrzeuge, mit der Quote bei Prüfungen, mit dem Zustand Ihres Lokals, den abgegebenen Lehrmitteln, mit der Mundpropaganda, ob negativ oder positiv, prägen Sie das Image Ihrer Fahrschule. Auch das ist Marketing.

Neue Rubrik Marketing

Und weil das so ist, haben wir mit «Marketing» eine neue Rubrik geschaffen. In den folgenden Ausgaben unserer Zeitschrift FL-magazin wollen wir Ihnen an dieser Stelle die verschiedenen Marketing-Begriffe, deren Bedeutung, die Anwendungsmöglichkeiten, Checklisten, Beispiele und Tools aufzeigen.

Die Wikipedia-Definition

Der Begriff Marketing bezeichnet zum einen den Unternehmensbereich, dessen Aufgabe (Funktion) es ist, Produkte und Dienstleistungen zu vermarkten (zum Verkauf anbieten in einer Weise, dass Käufer dieses Angebot als wünschenswert wahrnehmen); zum anderen beschreibt dieser Begriff ein Konzept der ganzheitlichen, marktorientierten Unternehmensführung zur Befriedigung der Bedürfnisse und Erwartungen von Kunden und anderen Interessengruppen. Damit entwickelt sich das Marketingverständnis von einer operativen Technik zur Beeinflussung der Kaufentscheidung (Marketing-Mix-Instrumente) hin zu einer Führungskonzeption, die andere Funktionen wie zum Beispiel Beschaffung, Produktion, Verwaltung und Personal mit einschließt.



Wer hat's erfunden?

Aus dem Marketingkonzept leitet sich die Werbung ab. Und die wurde nicht erfunden, es gab sie schon immer. Aber in sehr verschiedenen Ausprägungen. «Wenn Sie einen Dollar in Ihr Unternehmen stecken wollen, so müssen Sie einen weiteren bereithalten, um das bekannt zu machen,» sagte schon Henry Ford, der Erfinder der Produktionsbänder der Autoindustrie. Und auch die Weisheit «Wer nicht wirbt, stirbt!» soll von ihm stammen.



Schreiben Sie einfach eine E-Mail an redaktion@fl-magazin.ch und nennen Sie uns Ihr Wunsch-Thema.

Kennen Sie den Elevator-Pitch?

Der Legende nach soll ein junger Kreativer versucht haben, seinen Agenturchef (David Ogilvy) von einer revolutionären Werbe-Kampagne zu überzeugen. Es war in den 50er-Jahren des vorigen Jahrhunderts früh am Morgen in der Lobby einer grossen amerikanischen Werbeagentur. Beide waren auf dem Weg zum Lift ins 37. Stockwerk. Sagte der Boss zum Youngster: «Legen Sie los. Und überzeugen Sie mich, bis wir

oben sind. Sie haben zwei Minuten Zeit.» Die Botschaft liegt auf der Hand: Sag es einfach und verständlich.

Für diese Themen wollen wir Sie begeistern

Wir zeigen Ihnen das ganze Spektrum von Marketing und Werbung mit den heutigen Möglichkeiten auf. Dabei geben wir Anstösse, die Umsetzung muss dann von Ihnen kommen. Freuen Sie sich auf diese Themen in den folgenden Ausgaben des FL-magazin:

- Die Vorteile von Adwords-Kampagnen
- E-Mail-Marketing
- Mit QR-Codes arbeiten
- Direct-Marketing
- Links auf YouTube
- Suchmaschinenmarketing (SEO) und Google MyBusiness
- Social Media Marketing (Facebook, Twitter, XING, linkedin)
- Responsive Website als Zentrum der Online-Marketing-Aktivitäten
- Flyer
- Direktwerbung
- Marketing-Philosophie

Auch mit kleinem Budget lassen sich wirksame Massnahmen durchführen. Wir wollen Ihnen mit dieser Reihe einige Tipps dazu geben.



Der OFV hat gewählt

Anlässlich der Mitgliederversammlung vom 27. März in Sulgen hat der Ostschweizerische Fahrlehrerverband OFV folgende Ämter neu besetzt:



Präsidium:
Ravaldo Guerrini



Vizepräsident:
Hanspeter Schweizer



Kantonsvertreter St. Gallen:
Roger Zürcher



Regionalvertreter St. Gallen
und Werdenberg Sargans:
Nicole Gienuth



IHR extravaganter Fahrschul-LKW

- Feuerwehr Arbeitsmaschine Einsatzfahrzeug
- Mercedes-Benz 1427 mit Vogt-Ölwehraufbau
- Baujahr 1998
- erst 33 000 km
- 272 PS / 10964 m³
- Neupreis CHF 513 000.–
- mit vollständiger Fahrschul-Installation
- VP mind. 10% vom NP

Interessenten melden sich an E-Mail
liquidator45@gmx.ch



Unsere nächsten Kurse

Kat. B, 05.06.2015, Nottwil

Kurs 5: Sehen im Verkehr

Mod. + Kat. B, 12.06.2015, Winterthur

Kurs 7: Körpersprache

Kat. A, 12.06.2015, Hinwil

Kurs 10: Heutige Motorradtechnik

Kat. B/C/CZV, 16.06.2015, Sissach

Kurs 2: Tunnelbrand - die Fortsetzung

Kat. B, 17.06.2015, Trubschachen

Kurs 6: Unbefestigte Strassen

Anmeldung unter:

www.verkehrsschulung.ch / 061 333 06 59



Infolge Geschäftsaufgabe zu verkaufen

Fahrschulwagen Renault
Scenic Dynamique dCi110

CHF 14 900.–

- Met.-Lackierung silber,
- 4 Winterkomplettreder
- Fahrschulpedalen
- 1. Inv. 2011
- 30 000 km
- Neupreis CHF 41 000.–

- Einparkhilfe vorne und hinten mit Rückfahrkamera
- Carminat Tom Tom
- sehr guter Zustand
- unfallfrei

Märki Ernst

Tel. 060 842 85 51

maerki-ernst@yetnet.ch

Verkehrssicherheitswoche 2015

Zum achten Mal organisierte die FL Vereinigung Zürcher Oberland die «Verkehrssicherheitswoche». Vom 4. bis 9. Mai 2015 waren 21 Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer freiwillig im Einsatz und präsentierten ECOfahren und Fahrberatung für Senioren.

Die breite Bevölkerung wurde für Sicherheit im Strassenverkehr und für umweltbewusstes Fahren sensibilisiert. Weitere Angebote waren:

- Fahrberatungen mit Senioren
- Brakecar (Brems- und Reaktionstest)
- Publikum mit Fragen aus der Theorieprüfung konfrontieren
- Töff-Parcours (unter Aufsicht Prüfungsmanöver üben)

Die benötigte Location stellte das Einkaufszentrum Volkiland zur Verfügung. Unterstützt wurde die Aktion vom Zürcher Rentnerverein, der Kan-

tonspolizei, der ASSR Antischleuderschule Regensdorf und der bfu Bern. Der Erlös wurde der Stiftung Institution Wagerenhof Uster zur Verfügung gestellt.



Quelle: ifb, Institut für Bildung, Katharina Meier

Zu verkaufen

TOP Domain! inkl. Homepage (ZH)
www.automatenfahrschule-zürich.ch

Nr. 1 bei Google
Preis verhandelbar

Tel. 078 807 70 70

FL magazin

Die nächste Ausgabe erscheint
am 4. September 2015
Anzeigen-/Redaktionsschluss:
31. Juli 2015

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
Steinackerstrasse 55, 8302 Kloten

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

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





Mercedes 180 Ponton

Fahren wie im Fluge

Mit dem Modell 180 der Reihe W 120 begann bei Mercedes 1953 erst die Nachkriegszeit. Probefahrt mit einem genau 60-jährigen Schweizer Exemplar.

Niemand sagt Lockheed L-1049, wie die korrekte Typenbezeichnung lauten würde. Als «Super Constellation» ging das Verkehrsflugzeug in die Geschichte ein. Die Super Conny bildet eine Art Brücke zwischen den Pioniertagen der zivilen Luftfahrt. Der Grundentwurf der Constellation datierte noch vor dem Zweiten Weltkrieg, ging aber erst nach 1945 als zivile Maschine in Serie.

Und niemand sagt Mercedes 180 – Ponton heisst das. Wie Lockheeds Verkaufsschlager,

schlug auch dieses Einstiegsmodell von Mercedes bei seiner Lancierung im Jahr 1953 die Brücke zurück in die Vorkriegszeit – denn sein 1,8-Liter-Benziner trieb schon den Vorgänger 170 an und stammte in den Grundzügen noch aus den 1930er-Jahren.

Das war aber auch schon das einzig Gestrige an diesem Modell. Mag die Ponton-Karosserie mit den vorgewölbten Radhäusern heute sehr historisch wirken – für die noch an klassische Kotflügel gewohnte Mercedes-Klientel des Jahres 1953 muss sie wie ein Sakrileg gewirkt haben. Aber nicht nur die selbsttragende Karosserie führte Mercedes in die Moderne: Im Schwestermodell 180 D trat der Dieselmotor



Heute haben Autos Sitze, damals waren es Sofas. In den Sitzen des Ponton versinkt man geradezu. Ihre Sitzpolster waren bis kürzlich mit den originalen Schonbezügen geschützt.

seinen Siegeszug an. Und der 180er war das erste Automodell überhaupt, von dem vorab über ein unscharfes Amateurfoto Informationen an die Öffentlichkeit gelangten – der Beginn der Erbkönig-Fotografie. Obwohl die Kenntnis des Bildes den Enthusiasten damals wenig nützte. Denn schlussendlich kam der 180er in der Karosserieform deutlich moderner heraus, als es der Prototyp vermuten liess.

Unser Fotoexemplar von 1955 ist eine Art Zwischenmodell: Es verfügt noch über den alten, ein Jahr später von einem 1,9-Liter mit 13 Mehr-PS abgelösten Motor, aber schon über die neue Eingelenk-Pendelachse, die gegenüber der vorher verbauten Pendel-Schwingachse den Fahrkomfort deutlich verbesserte. Aber das ist nicht die einzige Besonderheit.

Ausgeliefert wurde der 180er an einen Metzger in Weinfeld – und zwar ab Werk schon als Rechtslenker. Denn der stolze Eigner war nach einem Unfall nicht mehr in der Lage, mit rechts zu schalten. Die Rechtslenkerversion schien da bedeutend geeigneter.



Doch wirklich zufrieden schien er nicht – kurz darauf kaufte er einen mit Automatikgetriebe ausgestatteten Studebaker. Der Benz verschwand in einem Schuppen. Bis ihn 1989 dort ein Gärtner entdeckte und seine Dienste sozusagen mit Naturalien entlohnen liess. Auch der neue Besitzer ging schonend mit dem Klassiker um – als er den Wagen verkaufte, zeigte der Tacho nur 98 000 Kilometer an.

Vor rund einem Jahr gelangte er nun in den Besitz des Sängers Bruno Nünlist. Eigentlich wäre er ja eher auf Klassiker britischer Provenienz abonniert, aber angesichts des bestechen-

Eigentlich steht Bruno Nünlist auf englische Klassiker – aber beim 180er konnte er nicht widerstehen. Die Rechtslenkung ist dafür irgendwie britisch.



Detailliebe auch beim Basismodell: Typbezeichnung in der Chromleiste, analoge Uhr, Chrom auch im zentralen Tacho und formschöne Holzapplikationen.

den Zustand des 180ers liess er sich hinreissen. Ja, der Folgebesitzer nach dem Gartenbauer habe ihn 1999 neu lackieren lassen, aber Technik und Interieur befänden sich in unrestauriertem Originalzustand. Allein Verschleissteile wie Schläuche und Leitungen habe er ersetzen lassen. Aber selbst Details wie die Schmiernippel der Türgelenke seien noch original.

Unter zeitgenössischen Schonbezügen fand Nünlist die nahezu unversehrten grauen Sitzbezüge. Einen einzigen Fleck hat er entdeckt – wahrscheinlich wurden gleich nach diesem Malheur die Sitzschoner aufgezogen.

In den Details merkt man dem 180er nicht an, dass er damals den Einstieg ins Mercedes-Programm bildete. Feine Chromleisten, wohin man schaut. In den Sitzen versinkt man; so tief, dass man um eine sichere Sitzposition für die Fahrt fürchtet. Allerdings nicht alle Bakelit-Verkleidungen rund um die Fenster haben die letzten 60 Jahre ganz unbeschadet überstanden, aber das ist angesichts des spröden Materials nicht verwunderlich.

Nicht nur in der Schweiz, auch bei Mercedes muss der Rechtslenker als Exot gegolten haben. Denn offenbar waren die Stückzahlen dieser Version so klein, dass es sich nicht lohnte, dazu Bakelit-Panels für das Instrumentenbrett zu produzieren: Glanzlackierte Holzteile wurden stattdessen montiert.

Willig, aber nicht zu willig angesichts der kühlen Temperaturen springt der Vierzylinder an und verfällt schnell in sanftes Brummeln. «Er erreicht sein maximales Drehmoment schon bei 1800 Touren», sagt Nünlist; deshalb lasse er sich auch untertourig und damit sehr gelassen und entspannt bewegen. Das moderne Nachfolgeaggregat ab 1957 müsse man deutlich weiter ausdrehen lassen.

Sanft wiegt uns das Fahrwerk durch die Kreisel. Erst wenn man drinsitzt, kann man ermessen, wie weit weg dieses Modell damals dem Fahrer eines profanen Käfers erschienen sein muss. Der Sitzkomfort ist plüschig, aber umso bequemer, der Vierzylinder säuselt; selbst heutige Temposchwelen federt das damals neue Fahr-



werk sanft weg. Und: Er heizt ganz grossartig, der Benz, was man nicht von jedem Klassiker behaupten kann.

Eigentlich gehört sein Herz ja britischen Klassikern; deswegen würde er den 180er vielleicht verkaufen. Oder eben doch behalten: «Dieser Zustand und das Fahrgefühl – einfach traumhaft. Man gewöhnt sich schnell daran», sagt Nünlist.

Beide symbolisieren ein bisschen den Aufbruch in die Nachkriegsmoderne: die in Basel-Mulhouse stationierte Super Constellation mit Baujahr 1955 des Vereins Super Constellation Flyers (www.superconstellation.org) und der gleich alte Mercedes 180. Klassisch sind sie schon alle beide.

Technische Daten

Mercedes 180 Ponton

Zylinder/Hubraum	R4/1767 cm ³
Leistung	52 PS bei 4000/min
Drehmoment	112 Nm bei 1800/min
Antrieb/Getriebe	Hinterrad/4-Gang manuell
0 bis 100 km/h	31 s
Spitze	126 km/h
Verbrauch	11,5 l/100 km Benzin
Länge/Breite/Höhe	4,49/1,74/1,56 m
Gewicht	1200 kg
Produktion	ca. 52 000
Produktionszeit	1953–57
Preis* (Zustand 2/4)	21 000/4400 Fr.

*classic-analytics.de

Text: Andreas Faust; Fotos: Richard Meinert

Quelle: ai-Klassik 1/2015



Transport und Verkehr

Droht in Zukunft der Verkehrskollaps?

Mit dieser Frage beschäftigen sich diverse Kreise und Institutionen. In diesem Zusammenhang gibt es aber auch Überlegungen, die Situationen mit technischen Errungenschaften zu entschärfen. In der letzten Ausgabe haben wir dazu die Beitragsserie «Die Elektronik übernimmt das Steuer» gestartet.

In der vorliegenden Ausgabe erhalten Sie weitere Basisinformationen zur Situation auf den Strassen und beim Strassentransport. Dann kommt ein nächster Teil zum Projekt «Mercedes-Benz Future Truck 2025». Den Abschluss in diesem Beitrag macht ein Interview mit Hanspeter Setz, einer bekannten Grösse im Transportmetier. Und freuen Sie sich jetzt schon auf die dritte Folge im FL-magazin 3/2015.

Droht jetzt ein Verkehrskollaps oder nicht?

Eine handfeste Prognose wagt eigentlich niemand zu geben. Doch in abgeschwächter Form sind sich die Experten einig: Die Vorhersagen für die Entwicklung des Güterverkehrs in Eu-

ropa gehen von einem deutlichen Zuwachs aus. Auch in einem zweiten Punkt herrscht Einigkeit: Die Hauptlast davon wird der Strassengüterverkehr tragen, denn eine Verlagerung auf andere Verkehrsträger erscheint nur in geringem Masse möglich. Die im letzten Beitrag (FL-magazin 1/2015) erwähnten Zahlen zeigen die Entwicklung klar auf.

Mercedes-Benz Future Truck 2025 (2. Teil)

Das Verkehrssystem von morgen ist vernetzt und autonom. Da die Verlagerung des Strassengüterverkehrs auf andere Verkehrsträger nur begrenzt möglich ist, bleibt als Ausweg nur die bessere Nutzung der vorhandenen Infrastruktur, vermehrter Einsatz und Verknüpfung von Assistenz- und Telematiksystemen sowie eine Steigerung der Attraktivität des Fahrerberufs. Gleichzeitig bieten neue Kommunikationstechnologien auch neue Chancen: Vehicle to Vehicle und Vehicle to Infrastructure, auch als V2V und V2I bezeichnet. Gerade diesen neuen Möglichkeiten der intelligenten Vernetzung messen

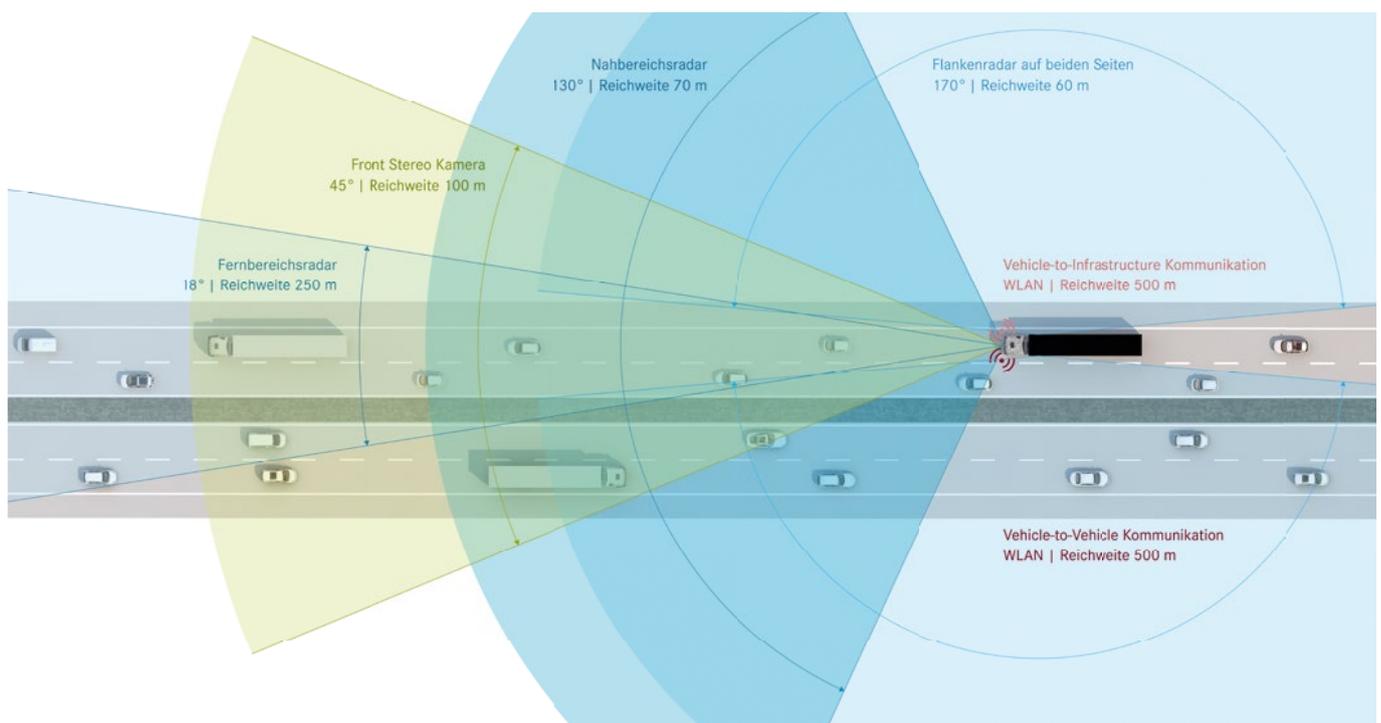
Wissenschaftler und Fahrzeugentwickler ein erhebliches Potenzial im Hinblick auf die Etablierung autonom fahrender Fahrzeuge bei.

Technologischer Ausgangspunkt des Future Truck 2025 mit «Highway Pilot» ist der Mercedes-Benz Actros 1845. Sein Motor leistet 330 kW (449 PS) und bringt es auf ein maximales Drehmoment von 2200 Nm. Die Kraftübertragung übernimmt das serienmäßige vollautomatisierte Getriebe Mercedes PowerShift 3 mit zwölf Gangstufen. Sein aussergewöhnlicher Auflieger weist bereits optisch in die nahe Zukunft. Aerodynamisch optimiert, kann er den Verbrauch des kompletten Sattelzugs um bis zu fünf Prozent senken.

Radarsensoren und eine Kamera scannen den Weg. Entscheidend für die überragenden Fähigkeiten des Future Truck 2025 als autonom fahrender LKW ist seine technische Ausrüstung. Im unteren Bereich der Frontpartie scannt ein Radarsensor den Fern- und Nahbereich nach vorne. Der Frontradarsensor erfasst eine Reichweite von 250 m und deckt einen Öffnungswinkel von 18 Grad ab. Der Nahbereichssensor hat eine Reichweite von 70 m und bestreicht einen



Winkel von 130 Grad. Der Radarsensor ist die Basis für die heute schon verfügbaren Sicherheitssysteme Abstandhalte-Assistent und Notbrems-Assistent. Den Bereich vor dem Fahrzeug deckt ausserdem eine Stereokamera oberhalb der Brüstung hinter der Windschutzscheibe ab. Heute ist an dieser Stelle bei der Option Spurhalte-Assistent eine Monokamera montiert. Die Reichweite der Stereokamera beläuft sich auf 100 m, sie bestreicht einen Bereich von horizontal 45 Grad und vertikal 27 Grad.





... und plötzlich läuft es über

Im Rahmen der Beitragsreihe «Die Elektronik übernimmt das Steuer» haben wir uns mit Hanspeter Setz, einstiger Vorzeige-Transportunternehmer im Unruhestand, unterhalten. Uns interessierte seine Meinung zu den Verkehrsproblemen und zu möglichen Lösungsansätzen per elektronischer Verkehrsführung.



Hanspeter Setz

Hanspeter Setz aus Dintikon ist siebzehn Jahre nach seiner Aktivkarriere als Transportunternehmer noch immer bekannt als fortschrittorientierter Technikfreak. Seinen wahrlichen Unruhestand pflegt er auf seine Art. Er betreibt ein grosszügig angelegtes Museum, wo sich das Gewesene mit dem Derzeitigen und dem Künftigen begegnet. In seinen historischen

Bally-Immobilien in Dottikon gibt es inzwischen ein Schulungszentrum für den Chauffeurenachwuchs. Federführend sind dabei die Berufsschule Baden, die ASTAG Aargau und die ASTAG Schweiz.

Hanspeter Setz, wohin steuert der heutige Güter- und Personenverkehr auf der Strasse, Schiene, in der Luft und zu Wasser?

Wir steuern direkt auf einen Herzinfarkt des Verkehrs und auf eine massive Schädigung der Wirtschaft hin. Die Verkehrspolitik wird mehrheitlich von Leuten gesteuert, die Wasser predigen und Wein trinken. Sie schieben immer wieder das Soziale, den Umweltschutz und die Sicherheit ins Feld und tun selbst genau das Gegenteil. Eine Studie hat beispielsweise aufgezeigt, dass die, die den Strassenverkehr, und damit den Strassentransport, laufend torpe-

dieren, zur grössten Gruppe der Vielflieger gehören und am liebsten unbeschränkt Leute in unser Land lassen wollen.

Sind Sie fremdenfeindlich?

Nein, absolut gar nicht! Nur wer diese einfache Rechnung nicht begreifen will, scheint auf Zerstörung eines noch funktionierenden Systems aus zu sein. Es kann einfach nicht sein, dass wir sinnbildlich einen Bierkrug füllen und füllen und vergessen, dass seine Kapazität irgendwann erschöpft ist und er überläuft. Mehr Leute bedeuten mehr Bedürfnisse und mehr Raumananspruch, der sich wiederum auf das Verkehrs- und Transportwesen auswirkt. Man will beispielsweise aus fadenscheinigen Gründen den zweiten Gotthardstrassentunnel verhindern und umgekehrt grenzenlos sein. Staus ohne Ende zu produzieren ist wohl das Dümme, was man machen kann. Sie schaden der Umwelt, der Wirtschaft und beeinträchtigen in hohem Masse die Sicherheit. Man will somit auch künftig in einem nicht richtungsgetrennten Tunnel Tote akzeptieren. Die Scheinheiligkeit und der pure Egoismus der politischen Linken und Grünen gehen mir ganz einfach auf den Geist.

Vor Kurzem hat Mercedes-Benz den selbstlenkenden LKW präsentiert. Was halten Sie davon?

Vorerst bin ich überzeugt, dass diese Technologien eines Tages Einzug halten werden. Die Entwicklungen begeistern mich. Ich war schon immer für die neuste Technik. Schon zu meiner Zeit hatte ich bei unseren neuen Fahrzeugen Getriebe und Kupplung durch Allison-Automaten mit Retardern ersetzt. Dies kostete mich, je nach Fahrzeug, zwischen 20 000 und 40 000 Franken. Dazu kam viel Überzeugungsarbeit bei den Chauffeuren. Nun, es hatte sich alleweil gelohnt. Wir hatten massive Kraftstoffeinspa-



runge, kaum mehr Unfälle, viel weniger Schäden an den Fahrzeugen und extrem relaxtere Menschen am Steuerrad. Das wird beim kommenden nicht anders sein. Es wird aber sicher noch zehn bis zwanzig Jahre dauern. Die Knacknüsse liegen in den gesetzlichen Regelungen.

Was bringt die Einführung selbstlenkender LKW's?

Die teilautonomen Fahrzeuge werden sich elektronisch verbinden – man spricht hier von einer elektronischen Deichsel – und einen gleichmässigen Rhythmus ins Verkehrsaufkommen bringen. Sie bieten die Möglichkeit, durch das nähere Aufschliessen etwas Platz auf den Autobahnen einzusparen. Dann wird es wesentlich weniger Unfälle geben. Der Stress für den Fahrer und der Kraftstoffverbrauch werden sinken. Ich würde, wäre ich noch im Geschäft, sofort solche Fahrzeuge in meine Flotte aufnehmen.

Und was ist mit den Fahrern?

Viele Fahrer werden sich am Anfang mit Sicherheit dagegen auflehnen. Der Mensch reagiert gegenüber Neuem in den meisten Fällen sehr skeptisch. Hat er dann aber den Sinn eingesehen und seine Vorteile erkannt, wird er nichts anderes mehr wollen.

Ganz sicher werden die Transportunternehmer gefordert sein, denn sie müssen ihren Leuten das Ganze näherbringen. In der Richtung ging

es schon damals bei der Einführung der Automaten. Und heute gehören die Handgeschalteten schon eher zu den Exoten.

Manchmal muss man die Leute auch sanft zu ihrem Glück zwingen. Das war schon zu meiner Zeit so. Und trotz allem, auch wenn ich die Leute stark gefordert hatte, gab es sehr wenig Wechsel in meiner Belegschaft. Die Mitarbeitenden hatten meistens das Modernste zur Verfügung und einen sicheren, interessanten Arbeitsplatz. Dazu wurden sie sehr gut entlohnt und waren am Gewinn beteiligt.

Welche Rolle werden die Fahrlehrer bei all den Neuerungen noch spielen?

Fahrlehrer wird es immer brauchen. Selbstverständlich wird sich auch dieses Berufsprofil verändern. Wer mit dem Neuen nicht mitzieht, wird schnell einmal abseitsstehen.

Ihre Abschlussbemerkung?

All die fantastischen technischen Errungenschaften werden nichts nützen, wenn nicht ein gewaltiger Ruck durch die Anpassung der Verkehrsinfrastruktur und letztlich durch die Politik geht. Selbst mit modernster Technik kann man überfüllte Strassen und Staus nicht einfach wegblasen.

Fortsetzung folgt im FL-magazin 3/2015.

Beitrag, Bilder: Rolf Grob, Mobilität®, Winterthur

Quellen und weitere Bilder: Mercedes Benz



Statistiques 2014 des examens de conduite

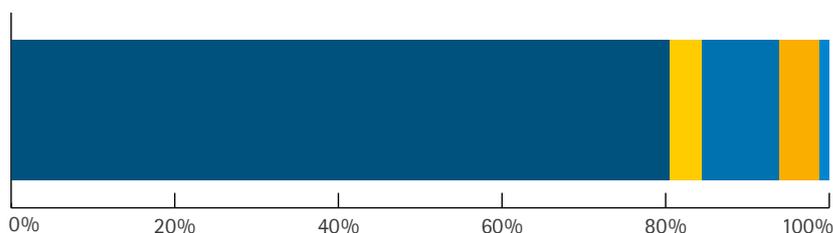
Plus de 120 000 réussites aux examens de conduite

Dans toutes les catégories, la demande de permis de conduire reste à un niveau élevé. C'est ce que montrent les évaluations annuelles de l'association des services des automobiles (asa) sur les examens de conduite pratiques et théoriques. Au cours de l'année 2014, 120 726 personnes ont réussi à un examen de théorie et 122 410 à un examen pratique.

Taux de réussite aux examens de théorie pour les permis de conduire en 2014

Au cours de l'année 2014, 120 726 personnes ont réussi à un examen de théorie dans les services des automobiles de Suisse, dont 80% à l'examen de théorie de base obligatoire pour les catégories A/A1 (motocycles) et B (voitures de tourisme).

Ce sont en tout 139 741 examens de théorie de base qui ont été passés dans les services cantonaux des automobiles, pour 97 100 personnes qui les ont finalement passés avec succès. Cela montre que tous les candidats ne sont pas reçus du premier coup à l'examen de théorie. Le nombre moyen de tentatives constaté a été de 1,44.

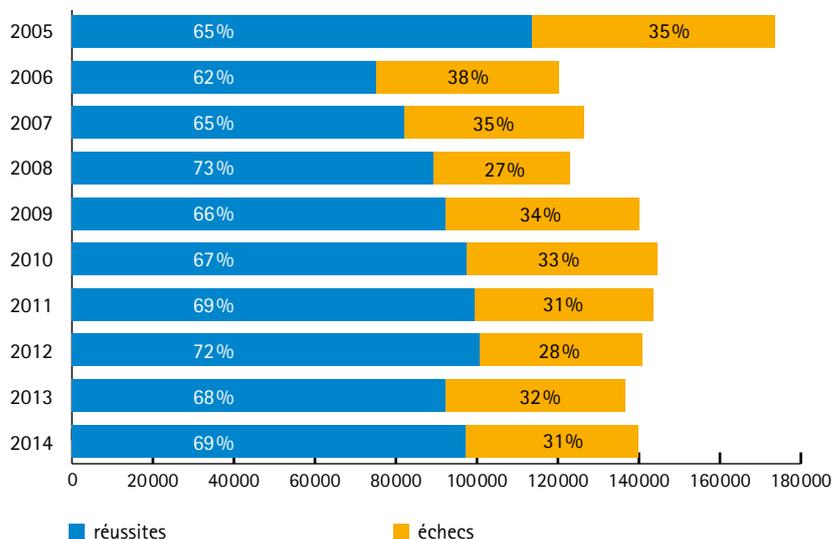


- Cat. A/A1 + B (80% = 97 100)
- Cat. C/C1 + D/D1 (4% = 4 848)
- Cat. M (9,4% = 11 407)
- Cat. F + G (5% = 6 079)
- Cat. CZV (1,1% = 1 292)

Répartition des taux de réussite aux examens de théorie par catégories en 2014; source: services des automobiles CH et FL, voir chiffres et explications en annexe

Examen Theorie de base

La proportion des personnes ayant satisfait à l'examen du premier coup n'est pas déterminée pour les examens de théorie. Le fait que les candidates et les candidats soient prêts ou non n'est pas une question primordiale car bon nombre d'entre eux se prépare individuellement. Ces dernières années, la part d'examens présentés avec succès a oscillé entre 62 et 73 pour cent. Ceci s'explique par le fait que les questions d'examen de la théorie de base sont actualisées en permanence et que les nouvelles questions ne sont mises à la disposition des fournisseurs de supports de cours que partiellement à chaque fois. Le but est de motiver les apprentis conducteurs à étudier les règles de la circulation routière plutôt que de se contenter d'apprendre par cœur des réponses à des questions.

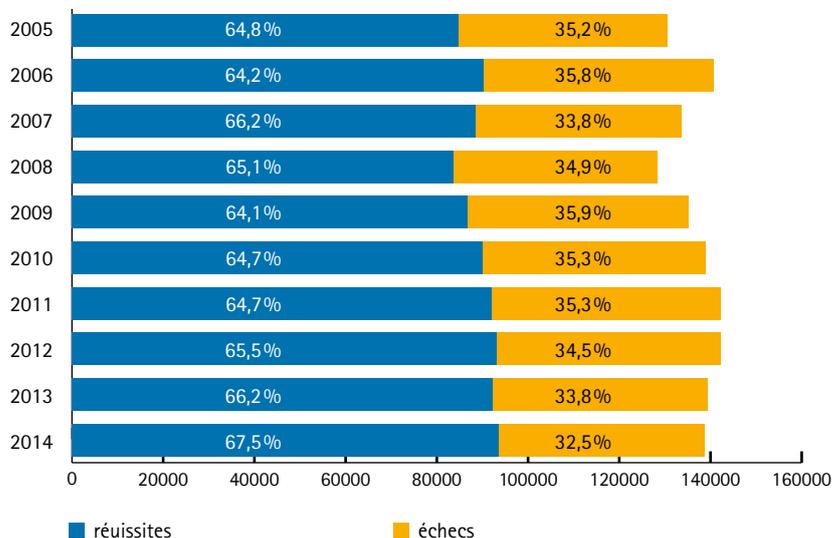


Examen de théorie de base cat. A/A1 et B, 2005–2014; source: services des automobiles CH et FL

Examens de conduite pratiques

Au cours de l'année 2014, 92 636 candidats ont passé l'examen pratique pour la catégorie B. Sur ce nombre, 59 611 personnes (64,3%) ont réussi l'examen du premier coup. Pour les autres, il aura fallu au moins deux tentatives. C'est ainsi que, pour la catégorie B, 138 664 examens pratiques en tout ont été présentés avec succès, avec un taux de réussite de 67,5% des participants à l'examen. Il a fallu en moyenne 1,48 tentative.

Le taux de réussite aux examens de conduite pratiques de la catégorie B ne connaît que de faibles variations au fil des années. Il oscille entre 64 et près de 68 pour cent. Il en va pratiquement de même pour les quelque 36 000 examens pratiques par an pour motocyclistes des catégories A et A1. Dans ce dernier cas, le taux de réussite a varié au cours de la décennie 2005–2014 entre 65 et 67 pour cent.



Examen pratique cat. B, 2005–2014; source: services des automobiles CH et FL

Examen pour conductrices et conducteurs de poids lourds

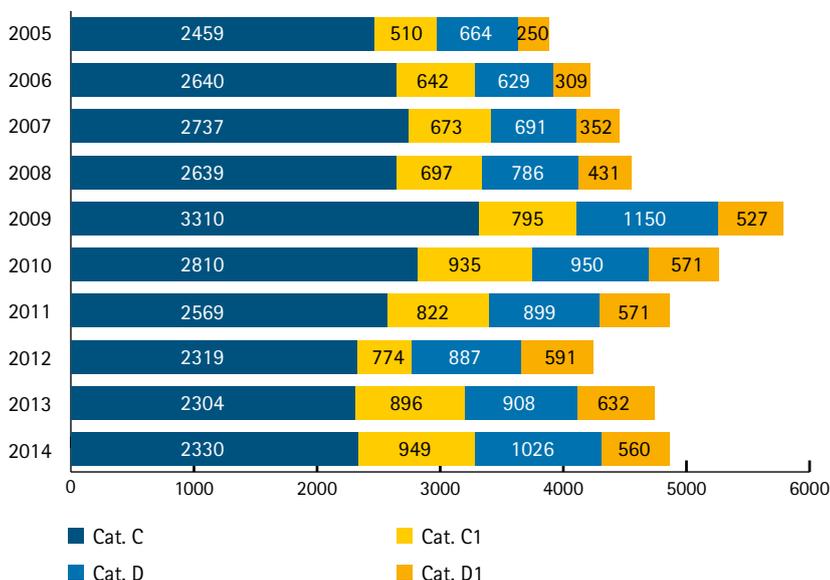
Au cours des cinq dernières années, les examens de théorie complémentaire pour conduc-

trices et conducteurs de poids lourds (cat. C/C1 et D/D1) ont été passés avec succès par près de 5000 personnes chaque année. Dans ces catégories encore plus que dans d'autres, il est indispensable de bien comprendre la matière de l'examen et d'être capable d'appliquer des situations de circulation routière concrètes pour réussir les épreuves. Outre différents aspects ayant trait à la technique automobile, ces examens comportent également des questions sur la sécurisation des chargements ou sur l'ordonnance sur la durée du travail et du repos. Avec le fait que les candidats et les candidates ont le droit de passer l'examen un nombre illimité de fois, cela conduit à un taux de réussite relativement plus faible dans ces catégories (45%). Il y a lieu de supposer que certaines candidates et certains candidats passent l'examen en étant mal préparés car ils souhaitent dans un premier temps expérimenter quelles sont les exigences afin de savoir si le métier de chauffeur pourrait éventuellement leur convenir. Les difficultés posées par la langue sont également une cause fréquente d'échec à l'examen. Pourtant, l'examen peut parfaitement être réussi en étant bien préparé. C'est ce que montrent les analyses de l'armée suisse, avec environ 4500 chauffeurs formés chaque année, qui passent l'examen en

règle générale avec succès à l'exception que quelques candidats.

En revanche, le taux de réussite aux examens pratiques pour poids lourds est bien meilleur. En 2014, 4900 examens (84%) sur 5832 ont été passés avec succès (en 2013: 83%). Cette proportion élevée s'explique en premier lieu par la formation exigeante et coûteuse, souvent financée par l'employeur. L'inscription à l'examen pratique ne se fait généralement que lorsque les candidates et les candidats ont atteint un bon niveau de préparation. Les chiffres des catégories F/G (véhicules agricoles) donnent des résultats semblables, les participants étant dans ce cas préparés à l'examen par une association professionnelle.

Il est également intéressant de remarquer, tout au moins sur la foi des statistiques d'examens de ces dix dernières années, que le métier de chauffeur ne connaît pas de problèmes de relève. En effet, le nombre de réussites aux examens de théorie reste assez constant. Les pointes observées en 2009 et en 2010 sont à mettre sur le compte de l'entrée en vigueur de l'ordonnance réglant l'admission des chauffeurs (OACP). Avec un permis d'élève-conducteur délivré avant le 1.9.2009, il n'était pas nécessaire de passer un examen OACP pour obtenir le certificat de capacité.



Réussites aux examens de théorie complémentaire, 2005–2014;
source: services des automobiles CH et FL

Conclusions

En 2014, plus de 120 000 examens de conduite ont été passés avec succès dans les services cantonaux des automobiles. Dans les différentes catégories, la demande de permis de conduire reste élevée. Il en découle la nécessité d'adapter constamment les contenus et les exigences des examens aux impératifs de la circulation routière sans cesse plus contraignants, afin d'apporter une contribution importante à la sécurité routière.

Source: asa, Berne

Plus de réussite au CUR avec

let's drive

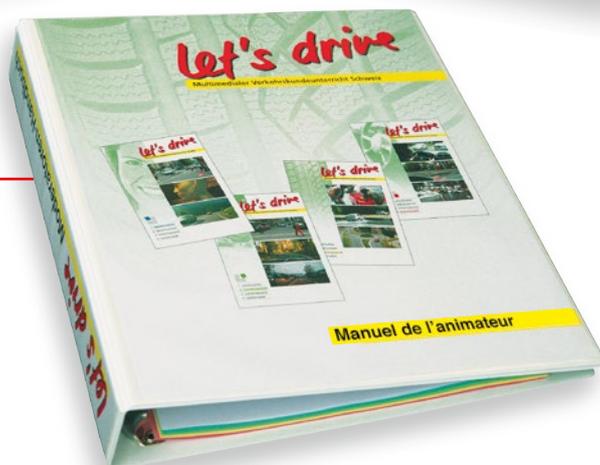
Livrets de l'élève

- 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 Lapiere-Ruckli
Brunner Verlag, 6010 Kriens, téléphone 041 318 34 77

let's drive

Enseignement multimédia de la circulation routière



Statistica degli esami di guida 2014

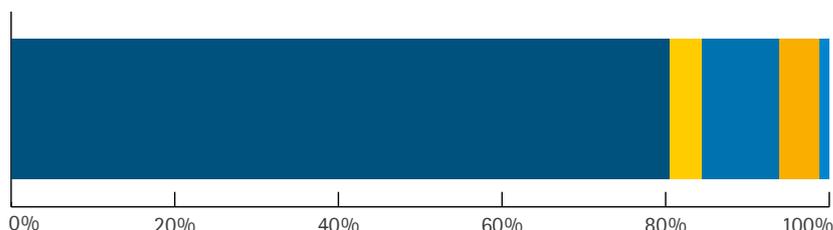
Oltre 120 000 esami di guida superati con successo

La domanda di licenze di condurre resta alta in tutte le categorie: è quanto emerge dai rilevamenti annui effettuati dall'Associazione dei servizi della circolazione (asa) sugli esami di guida pratici e teorici. Nel 2014, per le diverse categorie l'esame teorico è stato superato da 120 726, e quello pratico da 122 410 persone.

Esami di guida teorici superati 2014

Nel 2014 presso i servizi della circolazione svizzeri 120 726 persone hanno superato l'esame di guida teorico, di cui l'80% l'esame teorico di base richiesto per le categorie A/A1 (motoveicoli) e B (autoveicoli).

Presso i servizi della circolazione cantonali sono complessivamente stati svolti 139 741 esami teorici di base, superati da 97 100 persone. Questo a dimostrazione che non tutti i candidati riescono a passare l'esame teorico al primo tentativo. In media sono stati necessari 1,44 tentativi.

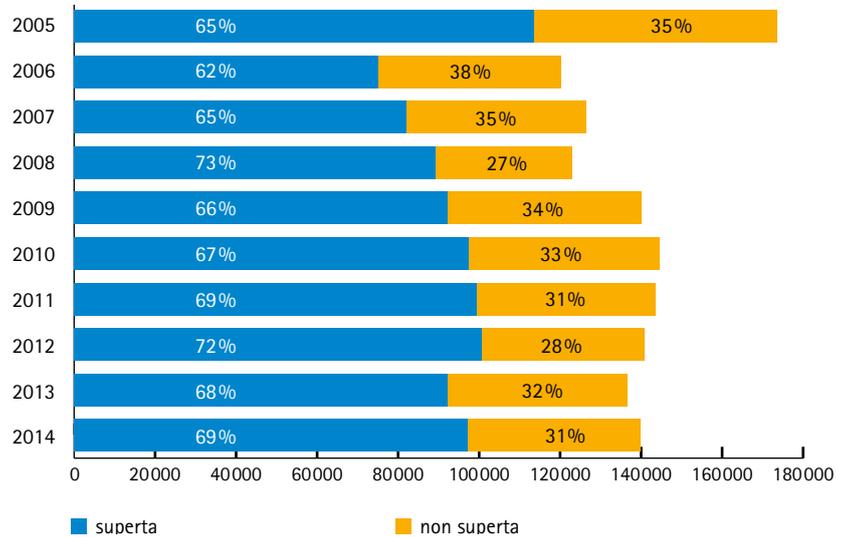


- Cat. A/A1 + B (80% = 97 100)
- Cat. C/C1 + D/D1 (4% = 4 848)
- Cat. M (9,4% = 11 407)
- Cat. F + G (5% = 6 079)
- Cat. CZV (1,1% = 1 292)

Quote di esami di guida teorici superati nel 2014 per categoria; fonte: servizi di circolazione CH e FL, cfr. cifre e spiegazioni nell'allegato

Teoria di base

Per quanto riguarda gli esami di guida teorici non viene rilevato a quanto ammonti la quota di persone che superano l'esame al primo tentativo. La questione dell'adeguata preparazione all'esame non risulta centrale, dal momento che numerosi candidati si preparano individualmente. Nell'ultimo decennio, la quota di esami superati si situa tra il 62 e il 73 per cento. Questo, poiché le domande d'esame della teoria di base vengono costantemente aggiornate e le nuove domande sono solo parzialmente messe a disposizione degli offerenti di materiale didattico. In tal modo si vuole motivare i futuri conducenti ad approfondire le norme della circolazione stradale, invece di imparare a memoria le risposte degli esami.

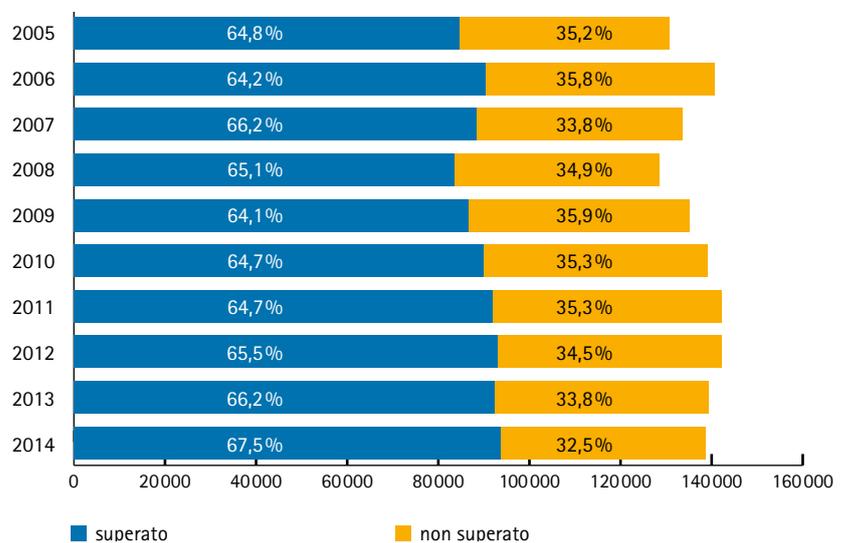


Esame teorico cat. A/A1 e B 2005–2014; fonte: servizi di circolazione CH e FL

Esami di guida pratici

Nel 2014 hanno assolto per la prima volta l'esame di guida delle cat. B. 92 636 candidati, di cui 59 611 (64,3%) lo hanno superato al primo tentativo. Per gli altri candidati sono stati necessari due o più tentativi. Nella categoria B sono dunque stati svolti in totale 138 664 esami pratici, superati dal 67,5% dei partecipanti all'esame. In media sono stati necessari 1,48 tentativi.

Negli anni, la quota di successo degli esami di guida pratici nella cat. B presenta solo lievi variazioni, e oscilla tra il 64 e circa il 68 per cento. Un quadro simile emerge anche nei circa 36 000 esami pratici annui per motoveicoli della cat. A e A1. In questo caso la quota di successo nel periodo compreso tra il 2005 e il 2014 si aggira tra il 65 e il 67 per cento.



Esame pratico cat. B 2005–2014; fonte: servizi di circolazione CH e FL

Esami per conducenti di autoveicoli pesanti

Negli ultimi cinque anni l'esame teorico complementare per conducenti di autoveicoli pe-

santi (cat. C/C1 e D/D1) è stato superato da circa 5000 persone per volta. Per questa categoria risulta ancora più chiaro che il successo dipende fortemente dalla comprensione della materia d'esame e dalla capacità di applicarla a situazioni di traffico concreto. Gli esami in questione prevedono, oltre alle domande sui diversi aspetti tecnici concernenti i veicoli, anche ad esempio domande sulla sicurezza del carico o relative all'Ordinanza sulla durata del lavoro e del riposo. Questo e il fatto che per assolvere gli esami non esiste alcun limite massimo di tentativi, nelle categorie interessate comporta una quota di successo relativamente bassa (45%). Probabilmente alcuni candidati svolgono l'esame senza un'adeguata preparazione, solo per verificare gli eventuali requisiti richiesti e se nel loro caso la professione dell'autista risulta indicata. Le difficoltà linguistiche rappresentano un'altra ragione frequente per il mancato superamento dell'esame. Dalle valutazioni dell'Esercito svizzero, dove ogni anno vengono formati approssimativamente 4500 conducenti di veicoli a motore, risulta che con una buona preparazione è possibile passare

l'esame e, eccetto pochi partecipanti, al primo tentativo.

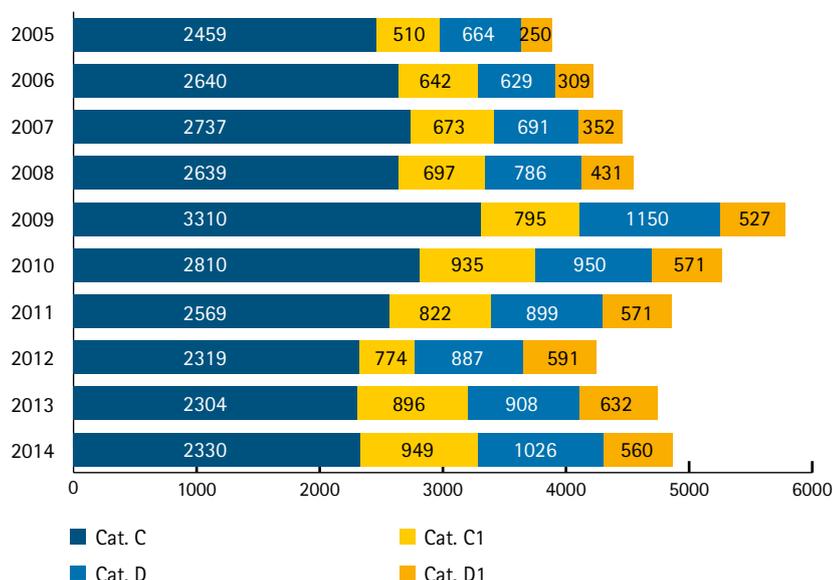
Di gran lunga migliore risulta per contro la quota di successo degli esami pratici dei veicoli pesanti. Nel 2014 di 5832 esami ne sono stati superati con successo 4900, pari all' 84% (2013: 83%). L'elevata quota è principalmente ascrivibile alla formazione complessa e impegnativa, spesso finanziata dal datore di lavoro. Di norma, l'iscrizione all'esame pratico avviene solo nel momento in cui i candidati presentano una preparazione ottimale. Le cifre sono simili anche nella cat. F/G (veicoli agricoli), dove i partecipanti vengono preparati all'esame da un'associazione di categoria.

Va infine menzionato che, almeno secondo la statistica degli esami negli ultimi dieci anni, niente lascia presagire a un problema di continuità nelle professioni degli autisti. Il numero di esami teorici superati è abbastanza costante. I livelli record degli anni 2009 e 2010 sono riconducibili all'entrata in vigore dell'Ordinanza sull'ammissione degli autisti OAut. Per l'acquisizione del certificato di capacità, chi era in possesso di una licenza di allievo conducente emessa prima dell'1.9.2009 non doveva superare alcun esame OAut.

Conclusioni

Nel 2014, presso i servizi della circolazione cantonali sono stati superati con successo oltre 120000 esami di guida. La domanda di licenze di condurre delle varie categorie continua a essere alta. Da ciò risulta la necessità di adeguare costantemente i contenuti e i requisiti degli esami alle crescenti sfide che pone la circolazione stradale, offrendo in questo modo un contributo importante alla sicurezza stradale.

Fonte: asa, Berna



Teoria complementare superata 2005–2014; fonte: servizi di circolazione CH e FL

Inserenten	Seite
Brunner AG, Druck und Medien, Kriens	11/35
Driveswiss, Wohlen	5
Hänni Mikhail Verlag GmbH, Oberhofen/Thunersee	40
Kantonal-Bernischer Autofahrlehrer-Verband, Bern	5
Märki, Erlinsbach	22
SanPool, Basel	5
Schmitt, Wigoltingen	23
Trütsch, Zürich	23
Vereinigung Verkehrsschulung, Basel	22
WebArt, Zürich	5
Websheep, Baar	2
Zoia, Diessenhofen	22

Autoren	Seite
Faust, Andreas	24
Grob, Rolf	28
Guerrini, Ravaldo	6
Hildendorf, Prof. Dr. Dr., Eric	6
Meier, Katharina	23
Von Arx, Michael	39

Verlag

Abos und Adress-Mutationen:

FL-magazin, Brunner AG, Druck und Medien
Arsenalstrasse 24, 6010 Kriens
Danila Bumbacher, Tel. 041 318 34 67
d.bumbacher@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 31. Juli 2015
Erscheinungstermin 4. September 2015



Responsive Webdesign

Um was man sich als Fahrlehrer alles kümmern muss! Als wäre es nicht schon genug, steht den meisten Fahrerschulen in den nächsten 2 Jahren noch eine weitere Aufgabe bevor: die eigene Webseite so anzupassen, dass sie auf allen Geräten – insbesondere auf Smartphones und Tablets – gut dargestellt wird. Dass diese Anpassung nötig ist, zeigen folgende Zahlen: 80% der Schweizer surfen auch über ein Mobilgerät. Bei den jüngeren Jahrgängen, also der Hauptzielgruppe der Fahrlehrer, sind es beinahe 100%. Neben den üblichen Desktop-Geräten werden also auch in grossem und zunehmendem Umfang iPhone & Co. zum Surfen genutzt.

Unter Webdesign-Spezialisten ist man sich einig, dass die beste Methode einer auch für Mobilgeräte geeigneten Webseite das sogenannte «Responsive Design» ist. Dabei handelt es sich um eine Technik, die ermöglicht, dass sich die Webseite selber an alle Bildschirmgrößen- und auflösungen anpasst. Neben dem Responsive Design gibt es auch die Möglichkeit, zwei verschiedene Webseiten zu erstellen: eine für Desktop-Geräte, eine für mobile Geräte. Diese Methode hat aber einige Nachteile (aufwendigere Wartung, doppelter In-

halt usw.) und wird zum Beispiel von Google nicht empfohlen.

Wenn Sie nun Ihre Webseite auf das immer wichtiger werdende Responsive Design upgraden wollen, dann können Sie das auf zweierlei Wege tun: Sie verwerfen Ihre alte Webseite und erstellen eine komplett neue, die den Responsive-Anforderungen entspricht. Dieser Weg ist in vielen Fällen der schnellere und günstigere. Etwas komplizierter und meistens auch teurer ist es, die bestehende Webseite so umzugestalten, dass sie «responsive» wird. Noch ein Tipp zum Schluss: Fordern Sie bei Ihrem Webdesigner Referenzen ein.



*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)



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

<p>BOOKS</p> <p>VP: CHF 39.–</p>	<p>CD</p> <p>VP: CHF 59.–</p>	<p>BOOKS+CD</p> <p>VP: CHF 72.–</p>	<p>STICK</p> <p>VP: CHF 69.–</p>	<p>APP</p> <p>«Auto Theorie»</p>
---	--------------------------------------	--	---	---

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