



**Fahren mit
Medikamenten**

6



12

Wissen
Der Stau



22

Klassik
Eigenthal ist der Hammer



28

Nutzfahrzeuge
Fahrzeuglicht

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

3700 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:

Thinkstockphotos.com,
SwissClassics, Daimler

Am 11. Dezember 2016 wird der Gotthard-Basistunnel offiziell in Betrieb genommen. Mit 57 Kilometern ist er der längste Eisenbahntunnel der Welt und bildet das Herzstück der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale NEAT. Er verkörpert Schweizer Werte wie Innovation, Präzision und Zuverlässigkeit. Der Gotthard-Basistunnel soll Menschen und Güter im Norden und Süden schneller und zuverlässiger zusammenbringen.



Werner Kirschbaum

SBB-Kunden profitieren von mehr Sitzplätzen und modernisiertem Rollmaterial in den Zügen. Die SBB erwartet bis 2025 eine Steigerung der Nachfrage im Personenverkehr von heute 9000 auf rund 15000 Personen pro Tag.

Für den Güterverkehr bringt der neue Gotthardtunnel mehr Kapazität, schnellere Verbindungen und höhere Zuverlässigkeit. Die Kunden von SBB Cargo erhalten effiziente, staufreie und umweltfreundliche Lösungen für ihre Logistikbedürfnisse.

Die totalen Unterhalts- und Betriebskosten werden mit 68 Mio Franken/Jahr beziffert.

Bleibt zu hoffen, dass die horrenden Bau- und Unterhaltskosten dieses Jahrhundertprojektes dem täglichen Stau auf dem Schweizer Strassennetz Rechnung tragen.

Lesen Sie ab Seite 10, wie sich die Stausituation in den letzten Jahren auf Schweizer Strassen entwickelt hat. Und welche die Ursachen dafür sind.

Viel Freude beim Lesen!

Werner Kirschbaum, Verlagsleiter *FL-magazin*



6

Editorial 3

Ratgeber 6
Fahren mit Medikamenten

Prävention 10
Der Stau – Entstehung und Phantomstau

Wissen 12
Der Stau – Daten, Fakten, Meinungen

Statistik 14
Führerprüfungen 2015

Marketing 16
Mehr Erfolg mit responsiven Websites

Marktplatz 18
Schülerempfehlungen

Motorrad 20
Unfallverhütung

Klassik 22
Das Eigenthal ist der Hammer

Nutzfahrzeuge 28
Fahrzeuglicht

Partie française 34

Parte italiana 37

Online-Ratgeber 39



16



20



22

28





AUS- UND WEITERBILDUNG

- **VISUELLE MODERATION**
 Bringen Sie Ihren Flipchart zum Rocken
 01.07.2016 | Anerkennung FL Kat. B
 Anerkennung Moderator
- **ILLETRISMUS**
 Lesen und Schreiben – (kleine Selbstverständlichkeit)
 03. - 07.10.2016 | Anerkennung FL Kat. B
- **ALL IN ONE**
 Wochenkurs
 03. - 07.10.2016 | 5 FL-Weiterbildungskurse in 1 Woche

acadevia

by DRIVESWISS.ORG

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



Unsere nächsten Kurse

Kat.B, 12.07.2016, Basel
 Kurs 4: Angewandte Motivationspsychologie

Kat.B, 23.08.2016, Pfäffikon SZ
 Kurs 1: Fahren lernen ist ein Erlebnis

Kat.B, 24.08.2016, Frick
 Kurs 11: Autotechnik für Fahrlehrer

Kat.B / MOD, 02.09.2016, Luzern
 Kurs 8: Moderne Assistenzsysteme

Kat.B / MOD, 13.09.2016, Pfäffikon SZ
 Kurs 7: Körpersprache

Anmeldung unter:
www.verkehrsschulung.ch / 061 333 06 59




neue Weiterbildungen sind ONLINE

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

Fahrschulpedalen

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





Fahren mit Medikamenten

Auch die rezeptfreien können Nebenwirkung zeigen

Das Antiallergikum gegen Heuschnupfen im Frühling oder der Hustensirup gegen Reizhusten im Herbst: schnell eine rezeptfreie Tablette oder einen Löffel Hustensaft geschluckt – und dann ab ins Auto. Doch viele vergessen, dass auch rezeptfreie Medikamente die Fahrtüchtigkeit einschränken können.

Unbestritten ist, dass viele Medikamente das Fahrverhalten stark beeinträchtigen. Genauso wie Alkohol und andere psychoaktive Substanzen, die sich in Kombination mit Alkohol verstärken können. Verkehrsmediziner Bruno Liniiger (Rechtsmedizin der Universität Zürich) stellt immer wieder fest: «Das Risiko von Medikamenten im Strassenverkehr wird absolut unterschätzt. Es herrscht kein Unrechtsbewusstsein darüber, sich mit Tabletten hinters Steuer zu setzen», zumal Medikamente bei Krankheiten wie Diabetes die Fahreignung und Fahrfähigkeit überhaupt erst gewährleisten.

Packungsbeilage «völlig unbrauchbar»

Die Gesundheitsbehörden verweisen darauf, dass jeder grundsätzlich eigenverantwortlich handle. Und auf der Packungsbeilage sei ja festgehalten, wie eine Arznei das Fahrverhalten beeinflusse. Das liest sich konkret etwa so: «... kann die Reaktionsfähigkeit, die Fahrtüchtigkeit und die Fähigkeit, Werkzeuge oder Maschinen zu bedienen, beeinträchtigen. Deshalb sollten Sie weder Fahrzeuge lenken noch Maschinen bedienen, bis die individuelle Sensibilität abgeklärt ist.»

Wer entscheidet?

Was heisst denn «beeinträchtigen» genau und wie lange dauert es, bis die individuelle Sensibilität abgeklärt ist? Einen Tag, einen Monat, ein Jahr? Und wer entscheidet das? Der Patient? Der Arzt? Manche Experten vermuten, dass Medikamente für genauso viele Unfälle verantwortlich sind wie Trunkenheit am Steuer. Genaue Daten gibt es kaum. Denn im Gegensatz zu Alkohol oder Drogen existiert kein Schnelltest, mit dem man Medikamente vor Ort nachweisen kann. Erst die Untersuchung einer Blutprobe gibt Aufschluss darüber, ob und welche Arzneistoffe im Spiel waren. Ein kostspieliges Verfahren, auf das meistens verzichtet wird.

Welche Medikamente sind im Strassenverkehr am gefährlichsten?

Neuroleptika (Antipsychotika), Anxiolitika (Beruhigungsmittel), Hypnotika (Schlafmittel), Antidepressiva, Antiepileptika, Parkinsonmittel, Anästhetika, Migränemittel, Schmerzmittel, Antiallergika, Medikamente gegen Schnupfen und Husten sowie Medikamente gegen Übelkeit können die Fahrtüchtigkeit sehr stark beeinträchtigen.

Medikamente: Einstufung nach ihrer Gefährlichkeit

Warnstufe 0 bedeutet «sicheres Autofahren», Warnstufe I heisst «minimer Einfluss auf die Fahrtüchtigkeit», II «moderater Einfluss» und III «schwerwiegender Einfluss» auf die Fahrtüchtigkeit.

	Präparate und Wirkstoffe	Wirkung	Verkehrsrelevante Nebenwirkungen
Warnstufe III Gefahr – fahren Sie nicht Auto! Lassen Sie sich medizinisch beraten.	Schlaf- und Beruhigungsmittel Wirkstoffbeispiele und -gruppen: Benzodiazepine, Barbiturate, pflanzliche Wirkstoffe	Dämpfen das zentrale Nervensystem; Sedierung, Schläfrigkeit, Müdigkeit. Manchmal Effekt anhaltend bis am nächsten Tag (Hangover-Effekt), bei älteren Personen verstärkt.	Die Reaktionsfähigkeit wird deutlich eingeschränkt. Gilt auch für rezeptfreie und einige hochdosierte pflanzliche Medikamente.
	Grippe- und Hustenmittel Häufig Medikamente mit einem oder mehreren Wirkstoffen (= Kombipräparate); Wirkstoffbeispiele: Codein, Dextromethorphan, Phenylephrin	Je nach Wirkstoff dämpfender Einfluss auf das zentrale Nervensystem; Müdigkeit, Schläfrigkeit.	Die Reaktionsfähigkeit wird deutlich eingeschränkt. Auch der Kreislauf kann beeinflusst werden, zum Beispiel der Blutdruck. Gilt auch für rezeptfreie Medikamente.
	Augenheilmittel Medikamente gegen diverse Augenerkrankungen	Wirken gegen die zugrundeliegende Augenerkrankung.	Können die Sehleistung während der Anwendung und danach stark herabsetzen, etwa durch erhöhte Blendempfindlichkeit oder verminderte Anpassung bei der Einstellung von Nah- und Fernsicht.
Warnstufe II Grosse Vorsicht! Fragen Sie vor dem Autofahren einen Arzt oder Apotheker.	Starke Schmerzmittel Opiate, Opioide; Wirkstoffbeispiele: Morphin, Fentanyl	Wirken auf das zentrale Nervensystem; Müdigkeit, Schwindel.	Am Steuer vor allem auch in Kombination mit Schlafmitteln bedenklich, da sie die Reaktionsfähigkeit verringern. Möglich sind Überempfindlichkeits- oder allergische Reaktionen. Schmerzpatienten sind nach ärztlicher Absprache eventuell fahrfähig.
	Psychopharmaka Medikamente gegen Depression; Wirkstoffbeispiele: Venlafaxin, Mianserin. Medikamente gegen psychotische Erkrankungen; Wirkstoffbeispiele: Pipamperon, Risperidon. Medikamente gegen Angst, Spannungs- und Unruhezustände (Tranquilizer); Wirkstoffbeispiele: Lorazepam, Oxazepam	Die Wirkung dieser Medikamentengruppen ist im zentralen Nervensystem. Teilweise sind sie antriebsfördernd, teilweise antriebshemmend.	Können das Reaktionsvermögen herabsetzen, erzeugen häufig eine Gleichgültigkeit gegenüber äusseren Reizen. Störungen von Psychomotorik und Koordination sind möglich.
	Blutdruckmittel Wirkstoffbeispiele und -gruppen: ACE-Hemmer, Calciumantagonisten, Betablocker, Angiotensin-II-Antagonisten, zentrale Antihypertensiva (häufig auch Kombipräparate)	Der Effekt der diversen Wirkstoffgruppen ist unterschiedlich. Alle besitzen eine blutdrucksenkende Wirkung.	Unterschiedliche Leistungsdefizite zu erwarten, von geringen Beeinträchtigungen bis zu deutlicher Sedierung und Verminderung der psychomotorischen Fähigkeiten. Seltener: Blutdruckabfall zu Behandlungsbeginn; Schwindel, Benommenheit, Sehstörungen usw.
Warnstufe I Vorsicht! Lesen Sie vor dem Autofahren die Packungsbeilage.	Antiallergika Medikamente gegen Heuschnupfen und andere Allergien; Wirkstoffbeispiele: Cetirizin, Clemastin	Hemmen die Ausschüttung des Botenstoffs Histamin.	Können müde und schläfrig machen und dadurch die Reaktionsfähigkeit beeinträchtigen.
	Psychostimulanzien Wirkstoffbeispiele: Methylphenidat, Modafinil	Alle Stimulanzien wirken anregend und antriebssteigernd.	Enthemmende Wirkung bis zur Selbstüberschätzung. Plötzlicher körperlicher Zusammenbruch ist nach Abklingen der Wirkung möglich.
	Mittel gegen Diabetes Wirkstoffbeispiele und -gruppen: Insulin, Sulfonylharnstoffe	Erhöhter Blutzucker wird durch Insulinpräparate gesenkt. Sulfonylharnstoffe regen die Bauchspeicheldrüse zur Produktion von Insulin an.	Erhöhtes Risiko durch Unterzuckerung vor allem in Phasen der Neueinstellung und Umstellung. Anzeichen sind unter anderem Unruhe, Verwirrtheit, Schwitzen, Zittern, Sehstörungen, Konzentrationsschwäche, Krampfanfälle.

Das Fahrlehrer-Magazin hat beim Verkehrsmediziner SGRM Bruno Liniger, Dr. med. Facharzt FMH Rechtsmedizin Universität Zürich, Institut für Rechtsmedizin, nachgefragt.



Dr. med. Bruno Liniger.

Können rezeptfreie Medikamente die Fahrfähigkeit beeinflussen?

Auch rezeptfrei erhältliche Medikamente können die Fahrfähigkeit durchaus beeinflussen, was leider vielfach nicht bekannt ist bzw. nicht berücksichtigt wird.

Was muss ich bei der Einnahme von Medikamenten beachten, wenn ich ein Motorfahrzeug lenken möchte?

Aufgrund der extrem grossen Medikamentenvielfalt kann an dieser Stelle nicht auf Details eingegangen werden. Es sind aber grundsätzlich immer die entsprechenden Informationen und Hinweise im Medikamenten-Beipackzettel zu berücksichtigen, was nicht zuletzt auch für rezeptfrei erhältliche Präparate gilt!

Was versteht man bei Medikamenten unter dem Begriff «Wechselwirkung»?

«Wechselwirkung» bedeutet im Wesentlichen die gegenseitige Beeinflussung der Wirkung (inkl. Wirkungsverstärkung) verschiedener Substanzen (Medikamente, Drogen, Alkohol). Zum Beispiel wird die Wirkung eines Beruhigungsmittels durch gleichzeitigen Alkoholkonsum – gegenseitig – in erheblichem Masse verstärkt.

Bei der Einführung von VIA-Sicura war ein Warnhinweis auf der Medikamentenpackung vorgesehen, wenn das Medikament die Fahrfähigkeit beeinträchtigen könnte. Wieso wurde dies nicht umgesetzt?

Ich weiss es tatsächlich nicht, wer letztlich genau dafür verantwortlich ist bzw. war, dass dieser Vorschlag betreffend Hinweis auf der Medikamentenpackung nicht umgesetzt bzw. eingeführt wurde. Aus verkehrsmedizinischer Sicht wäre dies jedenfalls sehr empfehlenswert und wichtig gewesen!

Wie kann man das Gefahrenpotenzial eines Medikamentes betreffend Wirkung auf die Fahrfähigkeit feststellen?

Diesbezüglich ist es sicher immer empfehlenswert, sich am Medikamenten-Beipackzettel zu orientieren. Auch wenn die Beipackzettel bekanntermassen häufig nicht durchwegs gut verständlich sind, der entsprechende Hinweis auf problematische Medikamentenwirkungen (inkl. allenfalls zusätzliche Beeinflussung durch Alkohol) ist jedoch in der Regel in hinreichendem Masse verständlich. Bekanntermassen kann man sich aber immer auch beim Arzt oder in der Apotheke erkundigen.

Mit welchen rezeptfreien Medikamenten ist beim Fahren besondere Vorsicht geboten?

Diesbezüglich sind vor allem Schlaf- und Beruhigungsmittel sowie antiallergisch wirkende Präparate (z. B. gegen Heuschnupfen) erwähnenswert.

Welche Personengruppe ist beim Fahren mit Medikamenten hauptsächlich betroffen?

Da sind keine entsprechenden Präferenzen zu erwähnen, zumal die verkehrsmedizinische Erfahrung immer wieder zeigt, dass grundsätzlich alle Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenker betroffen sein können.

Muss ich auch als Begleitperson bei einer Lernfahrt den Hinweis auf eine mögliche Beeinträchtigung der Fahrfähigkeit durch ein Medikament beachten?

Diese Frage lässt sich klar mit «ja» beantworten, zumal ja die Begleitperson nicht medikamentös beeinträchtigt sein sollte bzw. sein darf, was in



gleichem Masse für den Alkohol sowie für Drogen gilt.

Mit welchen rechtlichen Konsequenzen muss eine Begleitperson bzw. ein Fahrzeugführer rechnen, wenn er unter Medikamenteneinfluss einen Unfall verursacht?

Betreffend Konsequenzen/Massnahmen (und zwar sowohl strafrechtlich als auch administrativrechtlich bezüglich Führerausweis) ist immer der konkrete Einzelfall zu berücksichtigen, und zwar in der Gesamtheit (inkl. Ereignisumstände, allfällige ärztliche Medikamentenverordnung etc.). Grundsätzlich besteht jedenfalls sowohl für die Fahrschülerin bzw. den Fahrschüler als auch für die Begleitperson die Forderung bezüglich einer Alkohol-Fahr-Abstinenz (Grenzwert bei 0,10 Promille), und bezüglich Drogen sowie Medikamente ist der jeweilige Nachweis (in der Regel mittels spezialanalytisch-beweiskräftiger Blutuntersuchung) der Beeinträchtigung massgebend. Im Einzelfall ist aber – nebst einem Führerausweisentzug – auch eine verkehrsmedizinische Fahreignungsabklärung zu gewärtigen.

Danke, Herr Dr. Liniger!

Jedes sechste Medikament ...

kann die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen. Vor allem Psychopharmaka wie Antidepressiva oder Schlafmittel tragen zu Unfällen bei. Aber auch Schmerz- und Hustenmittel können im Strassenverkehr gefährlich sein. Wer zusätzlich Alkohol trinkt, muss mit erheblich eingeschränkter Reaktionsfähigkeit rechnen.

Fahrtüchtigkeit richtig einschätzen

Das Einschätzen der Fahrfähigkeit bezieht sich nicht nur auf den Fahrzeuglenker, im Falle einer Lernfahrt gilt für die Begleitperson die gleiche Regelung und auch Strafandrohung. Der Aufsichtspflicht bei Lernfahrten ist als Fahrlehrer und Privatperson jederzeit nachzukommen. Doch was bedeutet fahrtüchtig sein? Da es für Medikamente keine festgeschriebenen Grenz-



werte wie bei Alkohol oder Drogen gibt, darf ein Medikament keinen negativen Einfluss auf die Fahrtüchtigkeit haben.

Was steht im SVG?

Das Strassenverkehrsgesetz schreibt in Art. 31 vor, dass jemand nicht fahren darf und als fahr-unfähig gilt, wenn er oder sie nicht über die erforderlichen körperlichen und geistigen Leistungsfähigkeiten verfügt. Somit muss jeder Verkehrsteilnehmer stets seinen Verkehrspflichten nachkommen und sein Fahrzeug jederzeit beherrschen können. Die Ursache für ein allfälliges Nichtbeherrschen spielt insofern keine Rolle. Eine schwere Widerhandlung gegen das SVG wird gemäss Art. 16c Abs. 1 lit. c mit mindestens drei Monaten Führerausweisentzug und einer Freiheitsstrafe von bis zu drei Jahren oder einer Geldstrafe geahndet.

Verpackungen ohne Hinweis

Leider fehlt in der Schweiz eine Kennzeichnung auf Medikamentenpackungen, dass deren Einnahme die Fahrfähigkeit einschränken bzw. beeinträchtigen kann. Beispielsweise die Webseite www.mymedi.ch und die Smartphone-App Mymedi Risk bieten eine Risikoanalyse von Medikamenten im Strassenverkehr an und versuchen so, etwas Licht ins Dunkel zu bringen.

Und nicht vergessen:

Mit der Einnahme von rezeptfreien Medikamenten erlange ich nicht automatisch die Unbedenklichkeitserklärung zum Lenken eines Motorfahrzeuges.

Text: Ravaldo Guerrini

Quelle: bfu, Beobachter



Der Stau

Entstehung und Phantomstau

Der tägliche Stau auf verschiedenen Strassenabschnitten und vor allem auf der Autobahn ist nicht mehr wegzudenken. Laut Forschung spielt der Mensch eine Hauptrolle im sogenannten Phantomstau. FL-magazin wagt eine Analyse.

In der Fahrausbildung kann mit dem Erlernen der wichtigsten Verhaltensregeln bei dichtem Verkehr viel dazu beigetragen werden, eine Staubildung zu vermindern.

Die Entstehung von Staus hat unterschiedliche Gründe. Die bekanntesten Ursachen sind Bauustellen, Unfälle und Verkehrsüberlastung. Dies sind aber keinesfalls die häufigsten Gründe für eine Staubildung.

Die Hauptursache für Staus ist ein Sättigungsproblem. Auf einem Kilometer Strasse ist nur ein gewisser begrenzter Raum vorhanden, der den Autos zur Verfügung steht. Typischerweise liegt die Kapazität einer Strasse bei 1500 bis 2500 Fahrzeugen pro Stunde und Spur, wenn sich die Fahrzeuge mit einer Geschwindigkeit von 80–100 km/h bewegen. Schnelleres und langsames Fahren verringert die Kapazität.

Der Stau aus dem Nichts

Die Theorie des Phantomstaus geht davon aus, dass ein einzelner Fahrer für einen Stau verantwortlich sein kann. Sein Verhalten löst eine

Kettenreaktion aus, die folgendermassen abläuft: Durch einen Verbremser, einen Überholvorgang oder ein anderes Fahrmanöver kann viele Kilometer und Minuten später ein Stau entstehen.

Und dies sind die Ursachen:

Zu dichtes Auffahren

Um zu verhindern, dass sich andere Autofahrer vordrängeln, halten viele zu wenig Abstand zum Vordermann. Dadurch verkleinern sie den Spielraum und müssen öfter scharf bremsen. Analysen zufolge kann bereits ein leichtes Abbremsen zu einem Stau führen.

Es entsteht eine Kettenreaktion, bei der das folgende Auto wiederum etwas stärker abbremst. Es kommt zum Stillstand auf der Autobahn. Das liegt auch daran, dass das Wiederauffahren deutlich mehr Zeit in Anspruch nimmt als das Bremsen. In diesem Zusammenhang ist unbedingt zu beachten, dass beim Anfahren des Vordermanns diesem gefolgt werden soll, ohne eine übergrosse Lücke entstehen zu lassen. Wer also ausreichend Abstand hält, verhindert abruptes Bremsen und verursacht keinen Stau.



Lückenhüpfen

Kolonnenwechsel gehören zu den häufigsten Stauursachen. Bei stockendem Verkehr versuchen viele Autofahrer durch Spurwechsel Zeit zu gewinnen. Dadurch entstehen sogenannte Phantomstaus, welche keine erkennbare Ursache zu haben scheinen. Tatsächlich werden durch das Spurwechseln andere Autofahrer zu unnötigem Bremsen gezwungen, was den weiteren Verkehrsfluss behindert. Man rechnet bei zähfließendem Verkehr mit einem Zeitverlust von etwa einer Minute pro Kilometer. Durch das Lückenhüpfen lässt sich dabei kein Zeitgewinn erzielen.

Unaufmerksam am Steuer

Starkes Abbremsen ist die Folge von Unaufmerksamkeit im Strassenverkehr. Zudem wird das Unfallrisiko erhöht, wodurch sich der Stau zeitlich und räumlich verlängert. Für eine bessere Konzentrationsfähigkeit sollte beim Autofahren auf ausreichend frische Luft und die richtige Sitzposition geachtet werden. Fahren sollte nur, wer fit ist.

Reissverschluss mit Toleranz

Bei einer Spurverengung ist das Reissverschlussverfahren vorgeschrieben. Doch in den meisten Fällen klemmt der Reissverschluss, da viele Autofahrer das System falsch verstehen und zu früh auf die Nebenspur wechseln oder Wechsler blockieren. Laut Strassenverkehrs-

gesetz erfolgt der Wechsel der Fahrstreifen erst kurz vor Beginn der Verengung. Dabei muss den Fahrern auf der sich verengenden Spur jeweils im Wechsel ein Auffahren auf den durchgehenden Fahrstreifen ermöglicht werden.

Schaulustige

Durch einen Unfall oder eine Panne am Strassenrand lassen sich viele Autofahrer vom Fahren ablenken. Durch das Gaffen kommt es zu einem plötzlichen Abbremsen. Die Unterschiede in der Geschwindigkeit vergrössern sich und die Gefahr eines Staus oder Unfalls steigt. Verkehrsteilnehmer sollten daher ihre Neugier unterdrücken und sich weiter auf das Fahren konzentrieren.

Rettungsgasse bilden

Wer wegen eines Unfalls im Stau steckt, sollte darauf achten, dass Rettungsfahrzeuge oder die Polizei zum Unfallort gelangen können. Die Bildung einer Rettungsgasse ist unerlässlich: Bei einer zweispurigen Autobahn wird die Gasse in der Mitte zwischen den beiden Spuren gebildet. Bei einer dreispurigen Fahrbahn hat die Gasse zwischen der linken und der mittleren Fahrspur zu sein. Im Notfall zählt jede Sekunde.

Text: Ravaldo Guerrini

Quellen: Michael Schreckenberg (Professor für Physik, Transport, Verkehr), ACE Autoclub Europa, Universität Köln und ETH – Zürich



Der Stau

Daten, Fakten, Meinungen

Für einen festen Termin fahren wir rechtzeitig los und planen noch Reservezeit ein.

Jedoch von einer Minute auf die andere ist der Zeitplan nur noch Makulatur:

Wir stehen im Stau. Wieder einmal. Wann ist ein Stau ein Stau? Und was kosten uns die täglichen Staus?

Definition

Der Begriff Verkehrsstau (kurz Stau) bezeichnet einen stark stockenden oder zum Stillstand gekommenen Verkehrsfluss auf einer Strasse. Als einer der Gründe dafür gilt eine zu hohe Anzahl von Fahrzeugen pro Zeiteinheit (oder pro Streckenlänge). Die Ursachen für einen Verkehrsstau sind damit allein jedoch nicht erklärbar. Im Gegensatz zum Halten zählt der Verkehrsstau zum fließenden Verkehr.

Nicht alle Staus werden erfasst

Wird eine Verkehrsbehinderung nicht erkannt, fließt diese auch nicht in die Statistik ein. Im selben Sinn kann eine zu spät erkannte Auflösung eines Staus zu einer Überbewertung der

Anzahl Staustunden führen. Nach wie vor basiert ein Teil der verwendeten Verkehrsmeldungen auf Beobachtungen der Polizei, der nationalen Verkehrsmanagementzentrale/VMZ in Emmenbrücke und der Verkehrsteilnehmenden.

Zahlen

Im Jahr 2014 wurden auf schweizerischen Nationalstrassen 21 541 Staustunden registriert. Zum vorausgegangenen Jahr 2013 bedeutet das eine Steigerung von 4,6%. Im Vergleich zu 2008 kommt dies einer Verdoppelung gleich, wobei in erster Linie die Staus wegen Verkehrsüberlastungen zugenommen haben. Auch wurden im Jahr 2014 rund 1,9% mehr Fahrzeugkilometer als im Vorjahr zurückgelegt.

Die Staubelastung hat verschiedene Gründe. Die Grafik unterscheidet vier Hauptursachen für die Stautwicklung auf Schweizer Strassen. Siehe Grafik ①.

Stautwicklung auf Nationalstrassen

Die Abbildung zeigt die Entwicklung der Stautunden nach Nationalstrassen im Zeitraum 2003–2014. Siehe Grafik ②.

Der volkswirtschaftliche Schaden

Der Detailhandel-Dachverband Swiss Retail Federation schätzte im Jahr 2014 einen Schaden von 1,5 Milliarden Franken, welcher alleine durch unproduktive Stunden pro Jahr im Stau entstehen. In dieser Betrachtung nicht berücksichtigt ist eine mögliche Beeinträchtigung der Versorgungssicherheit der Schweiz, welche durch Engpässe auf der Strasse verursacht werden. Denn die Feinverteilung der Waren in der Schweiz könne nur über die Strasse erfolgen.

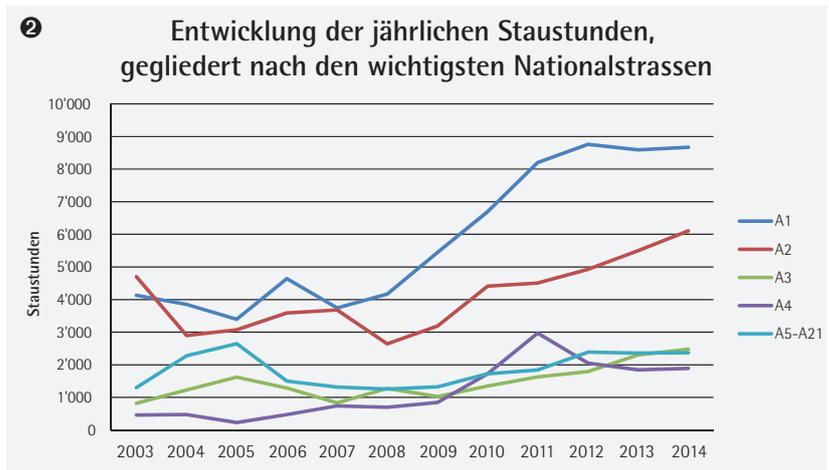
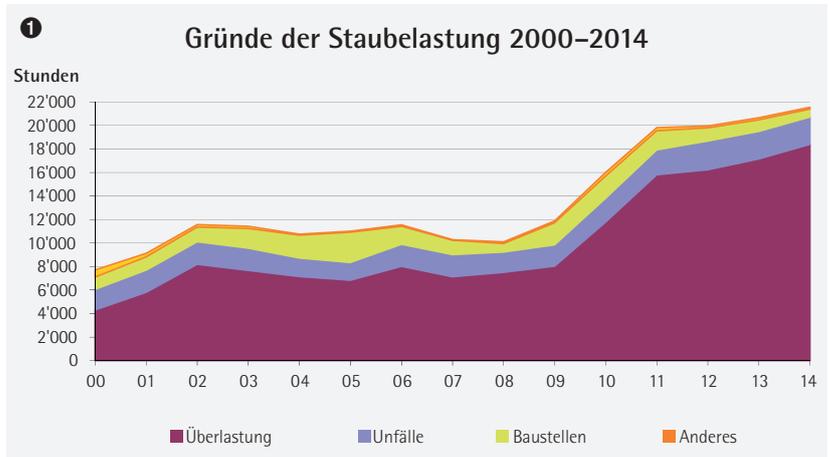
Die Schweiz im europäischen Vergleich

Mehr als die Hälfte der analysierten 13 europäischen Länder haben im Jahr 2014 ein höheres Stau-Level erfahren als in 2013. In Ländern mit hoher Arbeitslosigkeit und einem negativen Wirtschaftswachstum wird dagegen ein Staurückgang zu 2013 verzeichnet. Siehe Grafik ③.

Während Belgien die Hitliste mit 51 Stunden jährlich im Stau anführt, rangiert die Schweiz mit 29 Stautunden pro Jahr und Fahrzeug auf Platz 6 im europäischen Vergleich.

Beitrag: Werner Kirschbaum

Quellen: Swiss Retail Federation, UVEK, Wikipedia, auto-schweiz.ch, INRIX Traffic Scorecard



③ Europäische Länder mit dem höchsten Stau-Level (nach verschwendeten Stunden pro Jahr):

Platz 2014	Platz 2013	Land	Ø Stunden 2013	Ø Stunden 2014	Unterschied von 2013 zu 2014	BIP 2014 (%)
1	1	Belgien	58	51	-7	1,1
2	2	Niederlande	45	41	-4	0,9
3	3	Deutschland	35	39	4	1,6
4	5	Luxemburg	32	34	2	2,3
5	6	Grossbritannien	30	30	0	2,6
6	8	Schweiz	25	29	4	2,0
7	4	Frankreich	29	29	0	0,2
8	9	Österreich	31	25	-6	0,3
9	10	Irland	21	24	3	4,8
10	7	Italien	25	20	-5	-0,4
11	11	Spanien	17	17	0	1,4
12	13	Portugal	6	6	0	0,9
13	12	Ungarn	10	5	-5	0,9

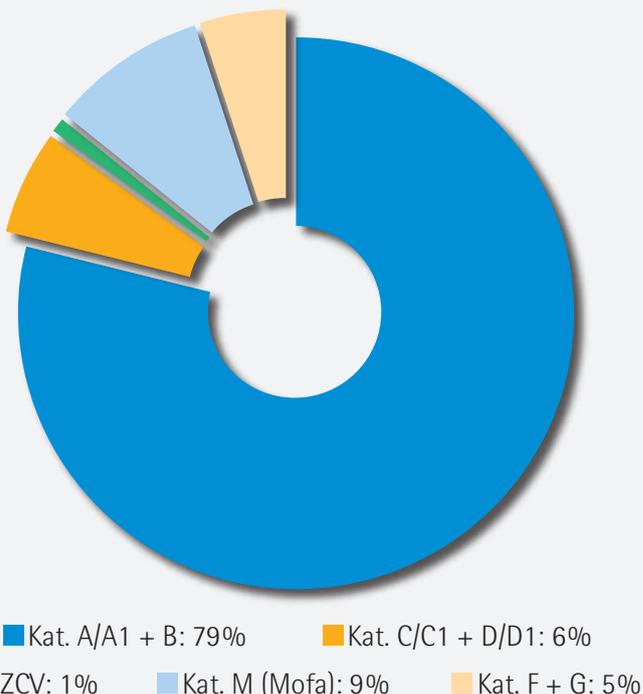


Führerprüfungen 2015

Erfolgsquote stabil

Um die praktische Führerprüfung (Kat. A/B) bei den kantonalen Strassenverkehrsämtern zu bestehen, werden durchschnittlich eineinhalb Anläufe benötigt. Die seit Jahren ungefähr gleich hohe Erfolgsquote könnte mit einer intensiveren Vorbereitung und längerem Üben verbessert werden.

Theoretische Führerprüfungen 2015



Anteile absolvierter theoretischer Führerprüfungen nach Kategorien 2015.

Die Vereinigung der kantonalen Strassenverkehrsämter asa erhebt laufend die Erfolgsquoten der theoretischen und praktischen Führerprüfungen in den verschiedenen Kategorien. 2015 wurden insgesamt 173 461 Theorieprüfungen absolviert und 123 369 davon bestanden. Am häufigsten (79%) wurde die Basistheorieprüfung für die Kat. A/A1 (Motorrad) und B (Personenwagen) absolviert. An zweiter Stelle folgt die Mofa-Prüfung (Kat. M) mit einem Anteil von 9%, an dritter Stelle die Zusatztheorieprüfung für die schweren Motorwagen (6%).

Erfolgsquoten

Von den im letzten Jahr absolvierten 136 174 Prüfungen der Basistheorie wurden 100 015 bestanden. Die Erfolgsquote hat sich um 4 Prozentpunkte von 69% auf 73% verbessert. Bei der 137 741 Mal absolvierten praktischen Prüfung der Kat. B blieb die Erfolgsquote mit 66,7% praktisch gleich wie im Vorjahr. Bei den

praktischen Prüfungen in den Kategorien A und A1 ist die Entwicklung praktisch gleich.

Von den übrigen Kategorien fällt einzig bei der Zusatztheorieprüfung (schwere Motorwagen) die Erfolgsquote aus dem Rahmen. Sie beträgt nur 45,6%. Dafür wird die praktische Führerprüfung in den Kat. C/D bzw. C1/D1 von der Mehrheit im ersten Anlauf bestanden. Die Erfolgsquote beträgt 82–84%.

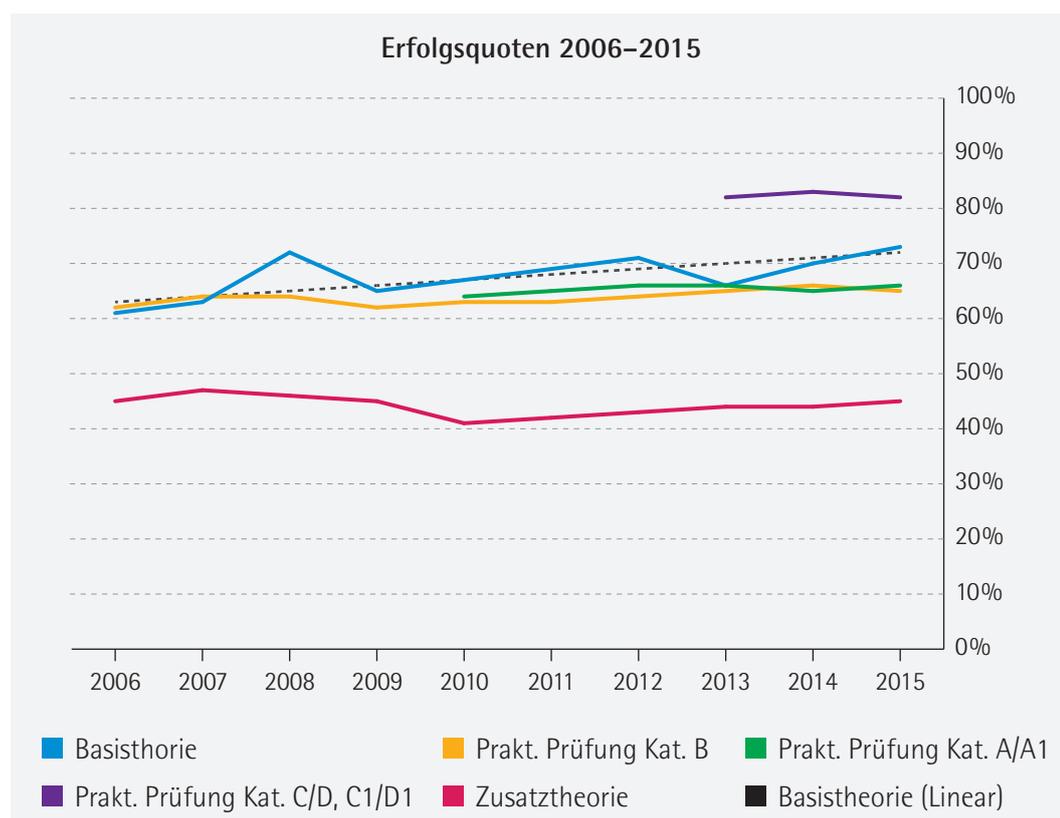
Die Unterschiede zwischen der theoretischen und praktischen Prüfung in diesen Kategorien können wie folgt erklärt werden: 1. Die Prüfung der Zusatztheorie ist anspruchsvoll und kann ohne Fachkenntnisse kaum bestanden werden. 2. Die offiziellen Prüfungsfragen der asa zur Zusatztheorie werden nicht veröffentlicht. 3. Die Prüfung der Zusatztheorie kann beliebig oft absolviert werden. 4. Die Vorbereitung auf die praktische Prüfung ist intensiv und beinhaltet viele Übungsfahrten in der Fahrschule und teilweise auch beim Arbeitgeber.

Das Diagramm zeigt die Erfolgsquoten der am häufigsten absolvierten Prüfungen. Bei der Basistheorie schwanken die Werte etwas stärker, was auf Änderungen bei den Prüfungsfragen zurückzuführen ist. Bei dieser Prüfung zeigt sich aber ein leicht positiver Trend (punktirierte Linie).

Ausbildung und Übung erhöhen die Erfolgschancen

Aufgrund der oben erwähnten Erfolgsquoten unterstützt die asa die Empfehlung der Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu, neben einer seriösen Ausbildung in einer Fahrschule bis zur Prüfung eine Strecke von ca. 3000 km als begleitete Übungsfahrten zurückzulegen bzw. rund 100 Stunden zu üben. Dass dieses Vorgehen funktioniert, beweisen die theoretischen und praktischen Führerprüfungen in der Schweizer Armee. Nach einer langen und intensiven Ausbildungszeit bestehen praktisch alle Angehörigen der Armee die Prüfung.

Quelle: www.asa.ch



Erfolgsquoten Basis- und Zusatztheorie, praktische Prüfungen Kat. B, Kat. A/A1 (nur 2010–2015), Kat. C/D und C1/D1 (nur 2013–2015).



Mehr Erfolg mit responsiven Websites

Der Anteil mobiler Zugriffe auf Websites steigt und steigt. Wer seine Website nicht für mobile Geräte optimiert hat, erhält die Quittung umgehend und direkt. Lesen Sie in diesem Artikel, weshalb responsive Websites für Fahrlehrer Pflicht sind und mehr Erfolg bringen.

80% surfen mobil

Die mobile Internetnutzung in der Schweiz wächst stark. Über 80 Prozent der Schweizer surfen heute mit dem Smartphone im Internet. Bei der jungen Generation ist der Anteil sogar noch höher. Höchste Zeit, darauf zu reagieren. Denn junge Fahrschüler schätzen schnelle, interaktive und optisch spannende Internetauftritte.

Wie es Fahrschüler sehen

Wenn potenzielle Fahrschüler bei der Google-Suche nach einer Fahrschule auf eine veraltete, mobil-unfreundliche Website stossen und nur mit viel Fingerakrobatik zu den gewünschten Informationen kommen, ist dies alles andere als

förderlich. Ist ein Internetauftritt auf dem Smartphone nicht erreichbar, verlassen gerade die jungen Nutzer die Website sofort wieder. Mein Tipp: Machen Sie Ihrer potenziellen Kundenschaft die Kontaktaufnahme so einfach wie möglich.

Wie Google es sieht

Google will Kunden eine bessere Sucherfahrung bieten. Darum werden Websites, die auf mobilen Geräten nicht optimal dargestellt werden, im Google-Ranking abgewertet. Bisherige Kriterien für die Platzierung auf den vordersten Positionen wie Inhalt/Semantik, Verlinkung oder Indexierung werden damit um eine weitere, dominierende Komponente erweitert. Ihr



Fahrschulauftritt erscheint nicht mehr auf den vorderen Seiten, sondern weiter hinten – und wird so von Ihren potenziellen Kunden nicht mehr wahrgenommen.

ab. Investieren Sie in einen mobilfreundlichen und zeitgemässen Webauftritt. Er beeinflusst Kaufentscheide, stärkt Ihr positives Image und kann Ihr Business beflügeln!

Beitrag: Erwin Bucheli

Wie es Web-Entwickler sehen

Als Fahrlehrer sprechen Sie in erster Linie junge Kunden an. Deshalb sollten Sie deren besondere Bedürfnisse beachten. Junge Menschen wachsen heute in einer digitalen Welt auf und wollen auch genau dort angesprochen werden. Verpassen Sie nicht den Anschluss an die mobile Welt – und holen Sie Ihre Kunden genau dort

Machen Sie den Test!

Ist Ihre Website für die Nutzung auf Smartphones und Tablets geeignet? Gehen Sie auf www.bag.ch/responsivevetest, um es herauszufinden.

Mobile Internetnutzung

2010 = 25%



2015 = 80%



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

Schülerempfehlungen

Glückwunsch-App unterstützt Empfehlungsmarketing von Fahrschulen

Mit der Gratis-App **fahrlehrer.ch** versenden Fahrschulen digitale Glückwünsche zur erfolgreichen Fahrprüfung an ihre Fahrschüler. Dank der integrierten Facebook-Funktion «Teilen/Share», wird die Fahrschule im Freundeskreis des Empfängers bekannt gemacht.

Die App wird von der Web Art GmbH, Betreiber der Internetplattform **fahrlehrer.ch**, für alle Fahrschulen kostenlos zur Verfügung gestellt. Es gibt zwei unterschiedliche Versionen, für Auto- und Motorradfahrschulen (**fahrlehrer.ch**) sowie für Bootfahrschulen (**CH Boot**).

Als After-Sales-Massnahme bietet es sich an, den Neulenkern auf originelle und persönliche Art zur Prüfung zu gratulieren. Dank unterschiedlichen Vorlagen, mit oder ohne eigenem Foto, können so digitale Glückwünsche mit wenigen Klicks erstellt und verschickt werden.

Die bestandene Fahrprüfung ist und bleibt ein emotionales Ereignis, welches praktisch immer mit dem Freundeskreis geteilt wird, zum Beispiel über Facebook. Als Fahrschule profitieren Sie von dieser Tatsache. Versenden Sie die digitalen Glückwunschkarten zeitnah nach den Fahrprüfungen, so erhöhen sich automatisch die Chancen, dass diese von den Empfängern «geteilt» resp. auf Facebook gepostet werden. Auf diese Art wird Ihr Fahrschulname, mit Logo oder Foto,



in sehr kurzer Zeit dem ganzen Freundeskreis über Facebook zugänglich gemacht und hat den Effekt einer persönlichen Empfehlung.

Die App kann von jeder Fahrschule genutzt werden, auch dann, wenn Sie als Person oder als Fahrschule Facebook nicht aktiv nutzen. Für Kunden von **fahrlehrer.ch** steht eine zusätzliche Funktion zur Verfügung, welche die Fahrschülerfotos automatisch auf dem Fahrschul-Steckbrief in einer Fotogalerie anzeigt.

Mehr Infos/Bezugsquellen:
www.fahrlehrer.ch/gratisapp
fahrlehrer.ch und **CH Boot**



Wir gratulieren unseren Fahrschülern



Web Art GmbH
 Rötelseig 7
 CH-8037 Zürich
 Philipp Sperlich
 Mobile: +41 79 415 90 24
 Telefon: +41 43 343 13 30
mail@fahrlehrer.ch, www.fahrlehrer.ch



FS CRM

Die CRM Lösung für Fahrschulen

FS CRM ist die einfach und intuitiv zu bedienende **Softwarelösung** für die komplette **Administration** von **Fahrschulen**.

Funktionen

- Fahrschüler Verwaltung
- Kurse Verwaltung
- Planung Fahrstunden und Prüfungen
- Ausbildungskarte
- Rechnungswesen
- Reporting

Kontakt

FSCRM GmbH
Felsenegg 23
CH-6023 Rothenburg
+41 41 511 27 88
info@fscrm.ch
www.fscrm.ch

>>> Gehen Sie Online mit www.fscrm.ch

DOPPELPEDALEINBAU



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

Kurzfilm auf unserer Homepage!

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

Verlangen Sie eine Offerte bei:

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

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



Ihr Fahrschul-Steckbrief mit Profil

Fahrlehrer.ch – jetzt registrieren mit kostenlosem Grundeintrag oder persönlichem Steckbrief





Unfallverhütungskampagne «Stayin' alive»

Damit die Töffsaison nicht zur «Jagdsaison» wird

Im letzten Jahrzehnt entwickelte sich das Unfallgeschehen bei Motorradfahrern positiv. Nach wie vor ist das Unfallrisiko für Motorradfahrer im Strassenverkehr aber überproportional hoch. Mit dem Ziel, die Anzahl Kollisionsunfälle mit Motorrädern zu reduzieren, lancieren die Föderation der Motorradfahrer der Schweiz FMS und die bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung eine Präventionskampagne.

Nur zwei Prozent der auf den Schweizer Strassen gefahrenen Kilometer werden von Motorradfahrern zurückgelegt – und doch sind 30 Prozent der bei Verkehrsunfällen schwer verunfallten Menschen Biker. Im Jahr 2012 waren es 1219 Schwerverletzte; hinzu kamen 74 Motorradfahrer, die ihr Leben verloren. Obwohl die Zahl der Biker unter den Schwerverletzten und Getöteten im Strassenverkehr im letzten Jahrzehnt zurückgegangen ist, bleibt das Unfallrisiko überproportional hoch. Dabei ist es keineswegs so, dass die Motorradfahrer die Hauptschuld tragen. Auswertungen der bfu zeigen: Wenn ein

Töff mit einem Motorfahrzeug kollidiert, ist der Biker bloss in knapp einem Drittel der Fälle allein dafür verantwortlich.

Die Tatsache, dass sie schwere und leistungsstarke Maschinen fahren, sollte die Motorradfahrer nicht vergessen lassen, dass sie im Strassenverkehr aufgrund ihrer schmalen Silhouette nicht immer sofort wahrgenommen werden. Insbesondere an Kreuzungen und Einmündungen werden sie häufig von Auto- und Lastwagenfahrern übersehen – nicht selten mit verhängnisvollen Folgen. Die Gefahren und



Tücken des Verkehrs sollten Biker bei ihrem Fahrspass deshalb nicht vergessen. Sie können viel zur eigenen Sicherheit beitragen, indem sie defensiv und vorausschauend fahren.

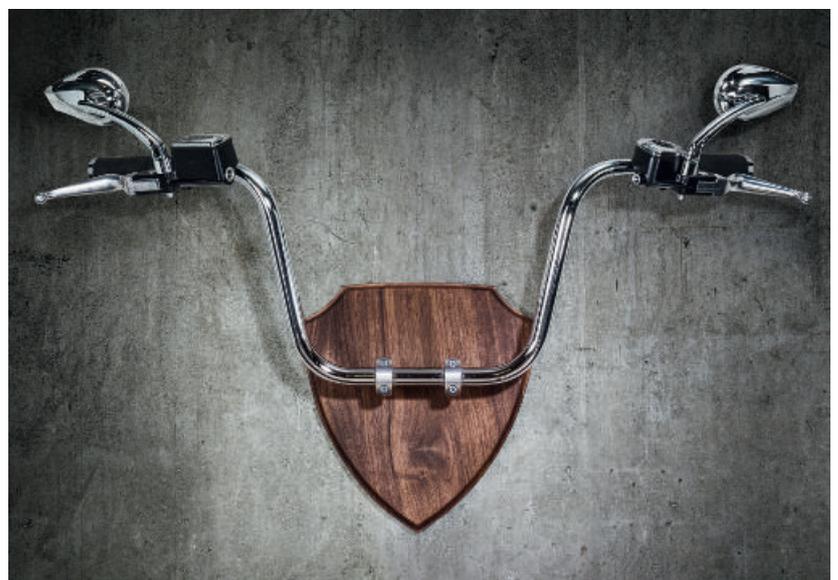
Das ist das Ziel der neuen Kampagne «Stayin' alive», welche die Föderation der Motorradfahrer der Schweiz gemeinsam mit der bfu lanciert und an der SWISS-MOTO den Medien vorgestellt hat. Finanziell unterstützt wird die Kampagne durch den Fonds für Verkehrssicherheit FVS. Unter dem Motto «Lass dich nicht abschiessen» will die Kampagne bei Motorradfahrern das Verständnis dafür erhöhen, dass sie mit Fahrfehlern anderer rechnen müssen. Durch ihre eigene zurückhaltende Fahrweise können sie diese Fehler kompensieren. Blickkontakt und Bremsbereitschaft an Kreuzungen und Einmündungen sind die besten Voraussetzungen dafür. Auf diese Weise soll die Zahl der Kollisionsunfälle mit Motorrädern auf Schweizer Strassen reduziert werden.

Mit TV-Spots, Plakaten und Online-Auftritten wird die Kampagne, die auf drei Jahre ausgelegt ist, die Motorradfahrer sensibilisieren. Sie wird an zahlreichen Veranstaltungen von Bikern für

Biker präsent sein und der Zielgruppe ein Bündel an «Überlebensstrategien» präsentieren. So soll etwa der Biker keinem vertrauen – ausser sich selbst, und er soll notfalls auch mal auf seinen Vortritt verzichten, denn er ist im Vergleich zum Auto immer der Schwächere.

Weitere Informationen zur Kampagne «Stayin' alive» finden Sie unter www.stayin-alive.ch

Quelle: bfu-Medienstelle, www.bfu.ch





Das Eigenthal ist der Hammer

Sobald der letzte Schnee geschmolzen und restliches Salz weggespült ist, kann die Oldtimersaison eröffnet werden. Aber wohin soll die Jungfernfahrt dieses Mal führen? Das Eigenthal im Luzernischen führt durch landschaftlich reizvolle Strassen – und auf die Spuren einst bekannter Bergrennen.

Westlich von Luzern liegt auf über 1000 m über Meer das Eigenthal, den Hausberg Pilatus stets schützend im Rücken. Für Autofans hat dieses – oft auch ohne «th» geschriebene – Hochtal einen besonderen Klang, weil es bereits zwischen 1923 und 1931 und dann wieder in den 60er-Jahren mehrmals Schauplatz wichtiger Bergrennen war. Höchste Zeit also, jenen benzinduftgetränkten Wochenenden auf den Asphalt zu rücken.

Ein gut dokumentiertes Rennen war die vom ACS Luzern und dem Motorsportclub Luzern für den 5. und 6. September 1931 als Saisonabschlussrennen organisierte Austragung. Angesichts der Wirtschaftskrise litt auch der Motorsport. So gab es in jenem Jahr kein Klausenrennen, und Kriens-Eigenthal konnte nur «in letzter Stunde gerettet» werden, wie die «Automobil Revue» am 11. August 1931 schrieb.

Poetisch schöne Landschaft

Der Start befand sich bei der Nagelschmiede Obernau auf 540 m über Meer. Von dort fuhr man über eine 6,5 km lange, gewundene Strecke zum 490 m höher liegenden Ziel, welches rund 100 m vor dem höchsten Punkt der Strasse beim Waldeingang auf 1030 m über Meereshöhe abgesteckt war. Die maximale Steigung betrug 14%, im Durchschnitt waren es 7,5%. Das war für die damalige Technik durchaus kein Schleck, das Startgeld von 40 bis 80 Franken pro Auto auch nicht. Das 150 Personen zählende Organisationskomitee lockte die Interessenten aber mit einem «Rennen, das durch ein besonders reich mit landschaftlichen Schönheiten bedachtes Gebiet» führe. Beinahe poetisch wurde betont, dass «der Besucher zwischen den Pausen kaum Langeweile kenne, denn bei schönem Wetter wird das Auge sich an dem Zauber der Voralpen-Landschaft, die jetzt im warmen Vorherbstlichte erstrahlt, kaum satt sehen können». Bildhafter kann man es nicht beschreiben. Es gab aber auch handfeste Gründe, teilzunehmen, nämlich wegen der «schönen Geld- und Ehrenpreise». Auf je zwei Fahrzeuge einer Klasse



fiel mindestens ein Preis. Zudem gab es in den Kategorien Sport- und Tourenwagen für Amateure und Experten – heute würde man sie «Profis» nennen – besondere Preise. Erinnerungsplaketten bekam jeder Teilnehmer, dazu gab es eine lange Liste von Sonderpreisen für die Tagesbestzeit, die beste Zeit eines ausländischen Fahrers, die bestklassierte Dame, ferner den Wanderpokal für den besten ACS-Fahrer. Trainingsfahrten konnten am Freitag und am Samstag absolviert werden. Dabei war es den Teilnehmern ausdrücklich unter Androhung der Disqualifikation verboten, bereits in den Tagen vor dem Rennwochenende anzureisen, um zu üben. Die Polizei hatte dazu Personal aufgestellt. Dabei blieb wohl der eine oder andere zügig bergwärts fahrende Automobilist in den Fängen der Kontrolleure hängen, obwohl er gar nicht für das Rennen trainierte ...

Den schwierigen Dreissigerjahren getrotzt

Das Autorennen startete schliesslich, nach den über 50 Motorrädern, an jenem «trostlosen und fröstelnden» Sonntagmorgen um 11.30 Uhr. Am Start waren 43 vierrädrige Fahrzeuge aus fünf Nationen. Nebst der Schweizer Elite – Favorit war Rekordhalter Hans Stuber – kamen internationale Grössen aus Italien, Frankreich, Österreich und Deutschland in den Kanton Luzern. Und einige Damen: Frau Dold-Uster aus Zürich auf Bugatti oder Fräulein Ortelli aus Luzern auf



Chrysler in der Tourenwagenklasse sowie Fräulein Munz bei den Rennwagen ebenfalls auf Bugatti. Sieger wurde denn auch wie erwartet Hans Stuber, der auf seinem Bugatti mit knapp über sechs Minuten nicht nur die Bestzeit bei den Rennwagen, sondern auch einen neuen Streckenrekord herausfuhr. Die Sportwagenklasse gewann Dr. Karrer ebenfalls auf Bugatti, die Tourenwagenwertung führte A. Schreiber auf Chrysler an. Und die Damen? Die «Automobil Revue» berichtete, dass die «Zürcher Amazone Frau Dold-Uster einen wohlverdienten

Erfolg» erzielte und die 3-Liter-Klasse noch vor den Männern gewann. Misstöne gab es natürlich auch. So wurde der spätere Sieger der Klasse bis 1500 cm³ W. Schaffroth durch einen vor ihm gestarteten Konkurrenten behindert. Er protestierte erfolgreich und durfte eine neue Runde fahren, während sein Gegner disqualifiziert wurde. Militärfunker waren mit sieben Telefonstationen für den Nachrichtendienst verantwortlich. Neun Klassenrekorde und drei erstmals aufgestellte Bestzeiten konnten gemeldet werden: ein würdiger Saisonabschluss.



1931 wurde das Auto-Bergrennen Kriens-Eigenthal zum dritten und vorläufig letzten Mal durchgeführt.

Die Gründe: Die Forderungen für die Benützung der Eigenthalerstrasse seien unerschwinglich hoch und die Honorare der Rennfahrer beträchtlich geworden. Sieger wurde wie 1929 Hans Stuber auf einem Bugatti in einer Zeit von knapp über sechs Minuten.

Die Organisation war vorzüglich, das Wetter miserabel. So kam es, dass man wieder auf die frühere Strecke Sarnen-Stalden auswich und nur die eigenen Mitglieder starten liess.

Strecke in den Sechzigerjahren halbiert

Stärker in der jüngeren Schweizer Motorsportvergangenheit verankert sind natürlich die Austragungen zwischen 1964 und 1968. Die

Strecke war nur noch halb so lang, und zumindest in der «Automobil Revue» schreibt Autor Adriano Cimarosti «Eigenthal» jetzt ohne «th». Der Start befand sich auf der Hergiswalderstrasse von Kriens her kommend bei der alten Holzbrücke über dem Ränggbach. Das Ziel war schliesslich das Holderchäppeli noch einige Kilometer vor dem Dorf Eigenthal. Dazwischen war eine traumhafte, wenn auch stellenweise schmale und anspruchsvolle Strecke, die abwechselnd durch offene Flur und Wald führte. Die «Automobil Revue» schreibt in ihrer Ausgabe 43/1964: «Die ob Kriens gelegene 3,28 km lange Bergrennstrecke ist nämlich ein ideales Gelände auch für das Publikum, welches von verschiedenen Punkten eine prächtige Übersicht auf das gebotene Schauspiel geniesst.»

Aber nicht nur die Besucher, deren Zahl mit 15 000 bis 20 000 angegeben wurde, hatten viel zu tun, um zu Fuss an die schönsten Aussichtspunkte zu gelangen. Auch die Piloten waren vollauf beschäftigt: «Die überaus schmale Strasse windet sich in einer nicht endenwollenden Kurvenreihenfolge dem Ziele entgegen. Jedem Kurvenausgang folgt gleich der nächste Kurveneingang, und der Fahrer kann sich nie auf einer Geraden ausruhen. Eigenthal ist eine Übung der Ideallinie, die seinesgleichen sucht. Der Charakter der Strecke erinnert in mancher Beziehung an die Targa Florio. Innert kürzester Zeit wechselt die Kurvenbelastung zwischen den dichtgesäten Kurvenkombinationen brüsk von einer Seite zur anderen.» Adriano Cimarosti schrieb in der Automobil Revue Nummer 42 von 1968 Folgendes: «Auf der schmalen und kurvenreichen Strecke treten die Qualitäten der Fahrer deutlich an den Tag. Die PS der Motoren fallen auf dem gewundenen Strässchen nicht so schwer ins Gewicht wie etwa in Kandersteg oder in Les Rangiers. Die Konkurrenten des Europa-Tourenwagenpokals waren der Meinung dass dieses an sich nette Bergrennen kaum geeignet sei, um in der Tourenwagenpokal einbezogen zu werden. Allgemein beklagte man sich über den Mangel an Trainingsmöglichkeiten sowie über die langwierige Talfahrt, zum Teil

über Natursträsschen und durch den Wald. Bei vielen Konkurrenten ist Eigenthal deshalb nicht beliebt, weil der Kurs stets eine absolute Konzentration erfordert. Der kleinste Fahrfehler kann den Raumflug bedeuten, es gibt fast keinen Platz zum Korrigieren.»

Bekannte Namen wie Silvio Moser, Charles Vögele, Karl Foitek oder Pete Etmüller fuhren um Bestzeiten und Punkte in wichtigen Meisterschaften. So war das Eigenthalrennen nebst dem Mont Ventoux in Südfrankreich das einzige Bergrennen, das für den Europa-Pokal zählte. Serientourenwagen (Gruppe 2), Spezialtourenwagen (Gruppe 5), Gran-Tourismo-Wagen, Sportwagen und Rennwagen waren in Hub-



raumklassen, den Divisionen, unterteilt. Übersichtlich war das nicht, doch entsprechend bunt war die Durchmischung des Wagenparks vom strassentauglichen Sportwagen bis zum hochkarätigen Formelwagen. Zahlreiche Autos brachten ihre vielen PS auf dem rauen Untergrund nicht auf den Boden, und schwächere, aber leichtere Autos waren flinker unterwegs. Fehler verzieh das Eigenthal nie. Es kam aber zum Glück zu keinen schwerwiegenden Zwischenfällen.

Böse Zungen behaupteten, die Anstösser hätten nie mehr verdient als durch die Landentschädigungen durch die Veranstalter.

Immer noch idyllisch und fast wie damals

Fast 50 Jahre später hat die Strecke nichts von ihrer Faszination eingebüsst. Es empfiehlt sich zwar nicht, die Ideallinie oder persönliche Bestzeiten zu «erfahren». Trotzdem macht der Berg Spass. Wer die zahlreichen Kurven heute bezwingen möchte, sollte im Besitz eines berggängigen und zudem nicht allzu breiten Oldtimers sein. Ein Amerikaner beispielsweise würde

sowohl Fahrer wie Gegenverkehr ab und zu aufgrund der oft geringen Strassenbreite ins Schwitzen bringen. Ausserdem sind standfeste Bremsen von grösster Wichtigkeit. Unser «Testwagen» ist deshalb der Jaguar SS100 von 1937 aus der Sammlung von Christian Jenny. Ein offenes Auto ist für ein naturnahes Fahrerlebnis wie geschaffen. Es ist in unserer Zeit angesichts der einst schwer zu befahrenden, aber heute voll ausgebauten Alpenpässe schwierig, Vaters oder Grossvaters Erfahrungen zu wiederholen. Aber die Eigenthal-Strecke ist noch an vielen Stellen so wie früher, auch wenn es keine unasphaltierten Stellen mehr gibt.

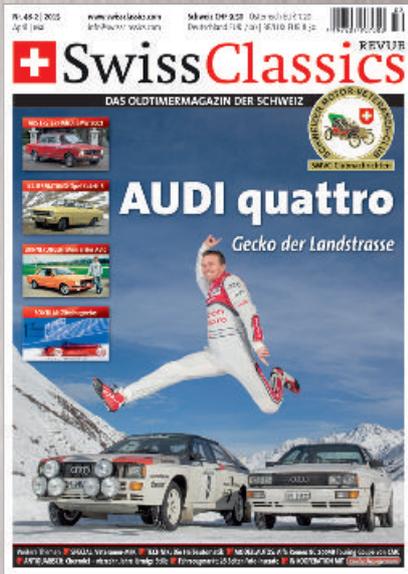
Als Ziel empfiehlt sich das Hotel-Restaurant Hammer, das nicht nur mit einer vorzüglichen Küche aufwartet. Zum Verbleiben gibt es sowohl Zimmer mit Bad, mehrere Suiten, aber auch urige Mansardenzimmer – je nach Budget. Wer sich früh genug anmeldet, kann bestimmt eine Garage im Ort finden. Das Hammer hat auch ein Roadbook mit verschiedenen Touren von 70 bis 400 km zum Erkunden der näheren oder weiteren Umgebung zusammengestellt. Das Hotel hat ausserdem eine lange Bergrenn-Tradition. Der Vater von Chefin Juliana Hammer verpflegte in den Sechzigerjahren an günstiger Stelle mit seinem Imbissstand die Zuschauer. Es gab Bratwürste, heisse Suppe, Bier oder «Kafi Träsch», also mit Schnaps. Die auf den Rappen genau geführte Abrechnung zeigt, dass das Wochenende für den Wirt jeweils kein schlechtes Geschäft war. Doch auch schon Grossvater Hammer war ein erfolgreicher Hotelier, der den einstigen «Pilatusblick» 1903 erbaute und zum viel besuchten Hotelbetrieb machte. Den Erfolg bezeugte der Familienwagen: ein damals sündhaft teurer Pic-Pic. Zwar sind diese goldenen Zeiten der Berghotels längst Vergangenheit, aber der Reiz einer Oldtimertour ins Eigenthal ist geblieben.



Quelle: SwissClassics 54-2/2016

Text: Stefan Fritschi und Daniel Reinhard

Fotos: Josef und Daniel Reinhard



KLASSIKER AUF EINEN BLICK!



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



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



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

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



Fahrzeuglicht

Soweit das Auge reicht

Der intakte Sehsinn ist der einfachste Nachweis. Bei der direkten Beobachtung von Vorgängen, an denen Licht beteiligt ist, spielt das Auge als Lichtempfänger eine wichtige Rolle. Beim Licht unterscheiden wir zwischen dem natürlichen und dem künstlichen Licht. Letzteres wird durch modernste Hochtechnologie erzeugt.

Bis weit in die Neuzeit hinein war weitgehend unklar, was Licht tatsächlich ist. Man glaubte teilweise, dass die Helligkeit den Raum ohne Zeitverzögerung ausfüllt, und dass «Strahlen» von den Augen ausgehen und die Umwelt beim Sehvorgang abtasten. Seit der Antike gab es jedoch Vorstellungen, nach denen das Licht von einer Lichtquelle mit endlicher Geschwindigkeit ausgesendet wird.

Fahrzeuglicht

LED-Scheinwerfer (LED = Licht emittierende Dioden) definieren zurzeit die Scheinwerfer-Spitzenklasse. Sie benötigen nur einen Bruchteil der Energie anderer Lampen und erreichen ein Vielfaches der Lebensdauer herkömmlicher Scheinwerfer.

Gleichzeitig mehr Sicherheit und mehr Wirtschaftlichkeit

LED-Scheinwerfer verbinden scheinbare Gegensätze. Optional sind sie jetzt für die Premium-Reisebusse von Setra sowie für den Stadtbus Mercedes-Benz Citaro zu haben. Es handelt sich um die ersten integrierten LED-Scheinwerfer in Bussen. Fahrer profitieren von einem Licht, das die Augen weniger ermüdet, Unternehmen von spürbar niedrigeren Unterhaltskosten. Gute Sicht ist Sicherheit, und gute Sicht bedeutet bei LED-Lampen auch geringeren Stromverbrauch und gleichzeitig Langlebigkeit.

Sicherheit gehört zu den Grundwerten der beiden Bushersteller Mercedes-Benz und Setra. Beide treiben seit Jahrzehnten die Entwick-



lung der Sicherheitstechnik entscheidend voran. Im Mittelpunkt steht dabei die aktive Sicherheit, also das Verhindern von Unfällen. Licht ist Sicherheit: Sehen und gesehen werden ist im Strassenverkehr unerlässlich. Das gilt speziell bei schlechten Witterungsbedingungen und nachts. Jeder fünfte Verkehrsunfall mit Personenschaden ereignet sich bei Dunkelheit. Rund 40 Prozent aller Unfälle mit Todesopfern geschehen bei Dunkelheit auf Autobahnen. Gutes Licht und gute Sicht können also Leben retten.

Für Setra und Mercedes-Benz ist die maximale Sicht auch bei Nacht eine Verpflichtung. LED-Lampen definieren zurzeit den Stand der Lichttechnik für Hauptscheinwerfer. Davon profitieren alle Verkehrsteilnehmenden. Die Farbtemperatur des Lichts aus LED-Scheinwerfern entspricht annähernd dem Tageslicht und lässt die Augen des Fahrers deutlich weniger schnell ermüden. Im Unterschied zu anderen Lampen bleibt der Lichtstrom bei LEDs über die gesamte Lebensdauer konstant hoch und erreicht ein Vielfaches von Halogen- oder Xenonlampen. Das senkt die Kosten spürbar und verhindert «einäugige» Busse, die mit schlechter Sichtbarkeit unterwegs sind.

Mit Xenon-Lampen vorneweg

Mit seiner Premiere im Jahr 1999 war der Mercedes-Benz Travego der erste Reisebus der Welt mit Xenon-Hauptscheinwerfern. Nur zwei Jahre später folgte der erste Setra-Bus mit serienmässigen Xenon-Scheinwerfern. Zusätzlich bot Setra die vorderen Blinkleuchten in LED-Technik an. Xenon-Scheinwerfer waren damals revolutionär. Aus Xenonlicht wurde inzwischen Bi-Xenon, für Abblend- als auch für Fernlicht in einer Lampe. Zur selben Zeit wurde das LED-Tagfahrlicht in das neue Scheinwerfergehäuse integriert. Darüber hinaus setzte man Massstäbe mit LED bei der Innenbeleuchtung.

LED-Scheinwerfer

Nach rund 1,5 Jahren Entwicklungszeit wurden 2015 auf der Busworld in Kortrijk erstmals LED-Hauptscheinwerfer, die ersten integrierten im Busbau, vorgestellt. Die Entwickler profitieren vom geschickten Baukastensystem der Marken Mercedes-Benz und Setra. Trotz unterschiedlicher Abdeckgläser und Scheinwerfergehäuse ist die dahinterliegende, von aussen unsichtbare Technik identisch. Es handelt sich bei den neuen Lampen um Bi-LED für Abblend- und Fernlicht in einem Gehäuse. Jeweils fünf LED erzeugen das Abblendlicht, drei weitere LED das Fernlicht.

Ein klares Plus für den Einsatz von LED-Scheinwerfern in Bussen ist deren Heckmotor-Bauweise. LED-Lampen reagieren empfindlich auf Hitze, weshalb sie in PWs teils aufwendig mit Lüftern gegen die Abwärme der Motoren gekühlt werden müssen. Bei den LED-Rücklichtern der Setra Reisebusse wirken einer Überhitzung sowohl eine Luftspaltisolation als auch die doppelte Schalung der Lampen entgegen.

Bereits Xenon-Scheinwerfer senken den Stromverbrauch im Vergleich zu Halogenlampen. Trotz deutlich höherer Lichtleistung geht der Verbrauch bei Xenon von 70 Watt auf 35 Watt zurück. Für Abblendlicht und Fernlicht mit Bi-Xenon-Lampen wird gleichzeitig dauerhaft 35 Watt pro Scheinwerfer erzeugt. Hinzu kommt das beidseitig notwendige Steuergerät.

LED-Lampen sind nochmals deutlich effizienter. Der Energieverbrauch des Abblendlichts beläuft sich auf lediglich 20 Watt pro Lampe, zusammen mit Fernlicht auf 35 Watt. Da das Fernlicht aber separat erzeugt und nur in durchschnittlich drei Prozent der Einsatzzeit genutzt wird, reduziert sich der Energieverbrauch spürbar.

LED-Technik

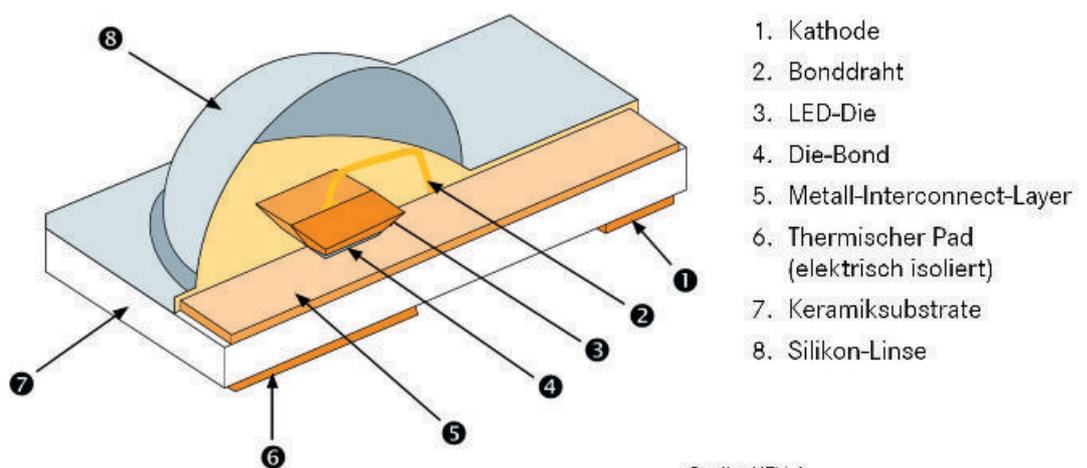
Licht emittierende Dioden (LED) wurden 1962 erfunden. Sie bestehen aus mehreren Schichten

von Halbleiterverbindungen, zum Beispiel Silizium. Art und Zusammensetzung dieser Halbleiter bestimmen Lichtfarbe und Lichtausbeute der LED. Sie wird von Kunststoff umhüllt, der die Abstrahlcharakteristik festlegt. Fließt Strom in der Durchflussrichtung von der Anode zur Kathode, wird Licht erzeugt.

Einzelne LED erzeugen einen vergleichsweise geringen Lichtstrom, deshalb werden sie, zum Beispiel für Fahrzeugscheinwerfer, gebündelt eingesetzt.

Da der erzeugte Gesamtlichtstrom unterhalb von 2000 Lumen liegt, schreibt der Gesetzgeber keine Scheinwerfer-Reinigungsanlage vor. Das abgegebene Licht entspricht jedoch aus Sicht des Betrachters einem Xenon-Scheinwerfer. Das bedeutet subjektiv bessere Sicht und objektiv mehr Sicherheit mit LED.

Die Performance ist für das menschliche Auge vergleichbar mit Lampen in Xenon-Technik, die bisher den Stand der Technik definierten. Im direkten Vergleich ist kaum ein Unterschied in Sachen Reichweite, Ausleuchtung und der Hell-Dunkel-Grenze festzustellen. Halogen-Scheinwerfer erzielen eine Reichweite von etwa 120 m, Xenon- und LED-Scheinwerfer von rund 150 m. Im Vergleich fällt die Reichweite der Schein-



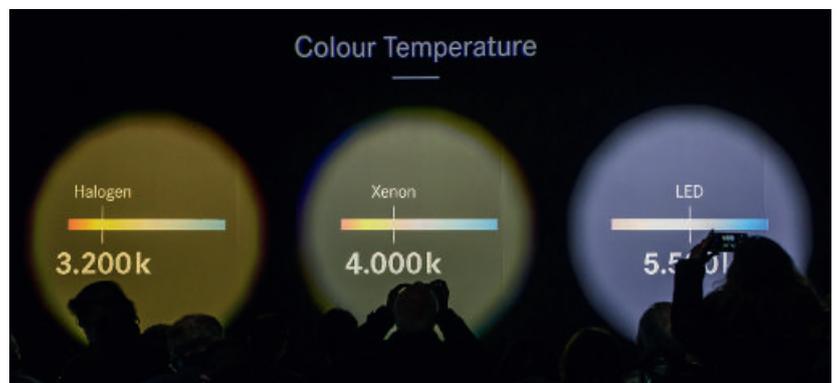
1. Kathode
2. Bonddraht
3. LED-Die
4. Die-Bond
5. Metall-Interconnect-Layer
6. Thermischer Pad (elektrisch isoliert)
7. Keramiksubstrate
8. Silikon-Linse

Quelle: HELLA



werfer in Reisebussen bei gleichem Einstellwinkel aufgrund der höheren Anbringung grösser aus als in Stadtbussen: ein wesentliches Plus aufgrund der generell deutlich höheren Geschwindigkeiten.

Vorteilhaft ist, dass LED-Licht subjektiv als deutlich angenehmer empfunden wird, die Lichtverteilung homogener und die Lichtfarbe angenehmer ist. Während Halogen-Licht mit einer Farbtemperatur von 3200 Kelvin als warm empfunden wird, erscheint Xenon-Licht mit etwa 4000 Kelvin neutralweiss und kühl. LED-Licht wirkt mit 5500 Kelvin nochmals kühler und kommt dem Tageslicht (6500 Kelvin) sehr nahe. Es wird heller als Xenon- und Halogen-Licht empfunden. Daraus resultiert ein wesentlicher Sicherheitsfaktor. Denn Untersuchungen zeigen, dass künstliches Licht das Auge umso weniger anstrengt, je mehr seine Farbe der des Tageslichts gleicht. Positiv wirkt sich bei den LED-Scheinwerfern für Setra und Mercedes-Benz die weiche Hell-Dunkel-Grenze aus – die Reichweite erscheint subjektiv weiter, der Fahrer fährt nicht auf eine schwarze Wand zu.



Ein weiterer Vorteil von LED-Licht ist, dass unmittelbar nach dem Einschalten volle Lichtstärke zur Verfügung steht. Xenon-Licht oder konventionelle Glühlampen hingegen benötigen mehrere Sekunden.

LEDs leben länger als der Bus

LED-Lampen überschreiten mit rund 20000 Stunden Lebensdauer sogar die übliche Fahrzeuglebensdauer. Selbst häufiges Ein- und Ausschalten ändert daran nichts. Teure Lampenwechsel entfallen, auch fährt der Bus niemals «einäugig». Dies sind entscheidende Argumente für LED. Denn bereits bei einem mittelgrossen Fuhrpark ist bei Stadtbussen mit



Halogen jährlich eine dreistellige Zahl an Lampenwechseln mit entsprechendem Aufwand an Material und Arbeitszeit notwendig. Hinzu kommt die schleichend nachlassende Leistungsfähigkeit von Lampen im Laufe ihrer Betriebsdauer. Eine Xenon-Lampe hat gegen Ende ihrer Lebensdauer nur noch etwa zwei Drittel ihres ursprünglichen Lichtstroms.

Bei LED-Lampen beläuft sich die Degradation nach etwa 15 000 Stunden Einsatz lediglich auf drei bis sieben Prozent. Über die gesamte Lebensdauer eines Busses bleibt also nahezu die volle Lichtleistung erhalten.

Es werde Licht

Die Entwicklung der Fahrzeugscheinwerfer ist über hundert Jahre alt. Elektrische Scheinwerfer gibt es im Fahrzeugbau seit 1908. In der automobilen Gründerzeit erfolgte die Fahrzeugbeleuchtung durch Kerzenlaternen. Es folgten Karbid-Lampen.

Im Jahr 1957 wurde in Deutschland das asymmetrische Abblendlicht eingeführt. Es verringert die Blendung des Gegenverkehrs durch unterschiedlich geformte Lichtkegel. Halogen-Scheinwerfer setzten sich in den Sechziger- und Siebzigerjahren durch. Xenon-Scheinwerfer

folgten für Personenwagen ab 1992, Bi-Xenon-Scheinwerfer ab 1999. Ab den Neunzigerjahren wurde LED in der Aussenbeleuchtung zunächst als dritte Bremsleuchte eingesetzt, ab dem Jahr 2004 schliesslich als Tagfahrlicht. Erste Voll-LED-Scheinwerfer im Serieneinsatz gab es für PW im Jahr 2008. Aktuell gibt es einzelne Ausstattungen mit sogenannten Multibeam-LED-Scheinwerfern, wo einzelne LED individuell angesteuert werden. Zu den sachlichen Vorteilen kommt hinzu, dass man ein individuelles Lichtdesign entwickeln kann und sich nicht mehr an klassische Scheinwerferformen halten muss.

Über viele Jahre bestanden Scheinwerfer aus einer Lampe vor einem Reflektor. Scheinwerfergläser in Form von Streuscheiben übernahmen die Lichtverteilung. Heute haben Klarglas-Scheinwerfer diese Bauart abgelöst, hier bündeln und verteilen Freiform-Reflektoren hinter der Lampe das Licht. Vor allem moderne Xenon-Scheinwerfer, aber auch die neuen LED-Scheinwerfer werden als Projektions-Scheinwerfer ausgebildet. Hier ist eine Linse vor der Lampe für die Lichtverteilung zuständig.

Beitrag, Bilder: Rolf Grob, Mobilität®, Winterthur
Quelle, weitere Bilder, Grafiken: Daimler Buses

Mehr Erfolg beim VKU mit

let's drive

Schülerhefte

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



Moderatoren-Handbuch

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



DVD/USB-Stick

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



www.fl-portal.ch

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

let's drive

Multimedialer Verkehrskundeunterricht Schweiz



Campagne de prévention «Stayin' Alive»

«Freine à temps. Les tiens seront contents.»

Malgré une évolution positive de l'accidentalité des motocyclistes au cours de la dernière décennie, les risques qu'ils encourent dans la circulation routière restent très élevés. Dans le but de réduire le nombre de collisions impliquant des motos, la Fédération Motocycliste Suisse (FMS) et le bpa – Bureau de prévention des accidents poursuivent leur campagne de prévention commune.

Seuls 2 pour cent des kilomètres parcourus sur les routes suisses le sont à moto. Pourtant, les motocyclistes représentent 30 pour cent des blessés graves dans les accidents de la circulation. En 2015, 1099 motards ont été grièvement blessés et 66 ont perdu la vie. Malgré une baisse du nombre de motocyclistes décédés ou grièvement blessés sur les routes suisses au cours des dix dernières années, leur risque d'accident reste très élevé. D'ailleurs, les motocyclistes ne sont souvent pas responsables des collisions avec d'autres véhicules à moteur. Dans un tiers

des cas à peine, ils sont les seuls fautifs, selon des analyses du bpa.

Les motards doivent être conscients qu'en raison de la silhouette mince des motos, celles-ci ne sont pas toujours remarquées à temps. Aux croisements ou aux débouchés, les automobilistes et les conducteurs de poids lourds ne les voient souvent pas, avec des conséquences fréquemment fatales. Le plaisir de rouler ne doit donc pas faire oublier aux motocyclistes les dangers de la circulation. Ils peuvent souvent



se protéger eux-mêmes en anticipant et en adoptant un style de conduite défensif. Cette attitude préventive est l'objectif principal de la campagne «Stayin' Alive», menée depuis 2014 par la Fédération Motocycliste Suisse et le bpa, avec le soutien financier du Fonds de sécurité routière.

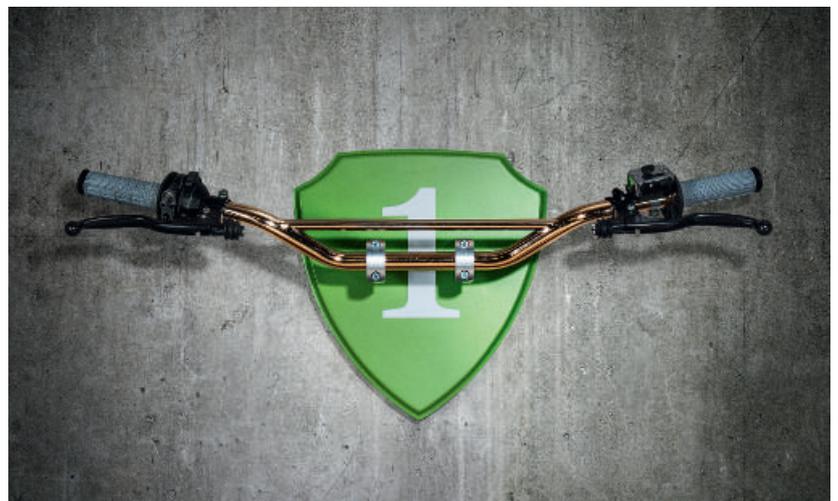
Avec le slogan «Ne te fais pas shooter», elle vise à sensibiliser les motocyclistes aux erreurs éventuelles des autres usagers de la route. Grâce à une conduite prudente, ils peuvent compenser ces fautes. Ce message est diffusé, entre autres, dans la nouvelle édition du Bikerguide qui, outre une liste de restaurants pour motards, contient aussi un appel à la responsabilité sociale des motards vis-à-vis de leurs proches. C'est pourquoi «Freine à temps. Les tiens seront contents.» est un des slogans. Les deux pilotes professionnels Tom Lüthi et Dominique Aegerter soutiennent aussi la campagne avec leurs propres témoignages.

La campagne, initialement prévue pour trois ans, est prolongée d'une année (jusqu'à fin 2017) afin de continuer à sensibiliser les motocyclistes par le biais, d'une part, de spots TV,

d'affiches, sur Internet et les réseaux sociaux ainsi que dans le Bikerguide et, d'autre part, par sa présence lors de nombreux événements organisés par les motards pour les motards dans tout le pays, comme à la 24^e Love Ride à Dübendorf ZH, aux Acid'Days à Cossonay VD ou aux Rombo Days à Locarno TI (26-28 août).

Plus d'informations sur la campagne «Stayin' Alive» sur www.stayin-alive.ch.

Source: service de presse du bpa, www.bpa.ch



Plus de réussite au «Sensi» avec

let's drive

Livrets élève

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



Manuel animateur

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



DVD/USB-Stick

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



www.vku-letsdrive.ch

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

let's drive

Enseignement multimédia de la circulation routière



Campagna per prevenire «Stayin' Alive»

«Frena per tempo, i tuoi saranno contenti.»

Nell'ultimo decennio l'incidentalità dei motociclisti è diminuita, nonostante il rischio d'incidente nella circolazione stradale per i centauri resti superiore alla media. Continua la campagna di prevenzione della Federazione Motociclistica Svizzera FMS e l'upi – Ufficio prevenzione infortuni – che si pone l'obiettivo di ridurre il numero di incidenti da collisione con le motociclette.

I motociclisti coprono appena il 2 per cento dei chilometri percorsi complessivamente sulle strade svizzere. Eppure il 30 per cento delle persone che restano gravemente ferite in incidenti stradali rientrano in questa categoria: nel 2015 i feriti gravi sono stati 1099 e i morti 66. Nonostante il calo di ferimenti e decessi segnato nell'ultimo decennio, il rischio d'incidente per questi utenti della strada rimane sovraproportionale rispetto agli altri. E la colpa princi-

pale non è nemmeno loro. Alcune valutazioni dell'upi hanno infatti dimostrato che in caso di collisione tra una moto e un veicolo a motore, il centauro risulta il principale colpevole solo in circa un terzo dei casi.

Il fatto di condurre veri e propri bolidi non deve far dimenticare ai centauri che nella circolazione stradale la loro sagoma piuttosto stretta è poco visibile. Soprattutto in prossimità di

incroci e sbocchi capita che automobilisti o camionisti non li vedano, spesso con conseguenze tragiche. Il divertimento alla guida non dovrebbe pertanto mai indurre ad abbassare la guardia: i rischi e le insidie della circolazione stradale sono sempre in agguato. Una guida difensiva e previdente può contribuire in modo significativo alla sicurezza. Questo è anche l'obiettivo della campagna «Stayin' Alive», che la Federazione Motociclistica Svizzera e l'upi hanno lanciato nel 2014 con il sostegno finanziario del Fondo di sicurezza stradale.

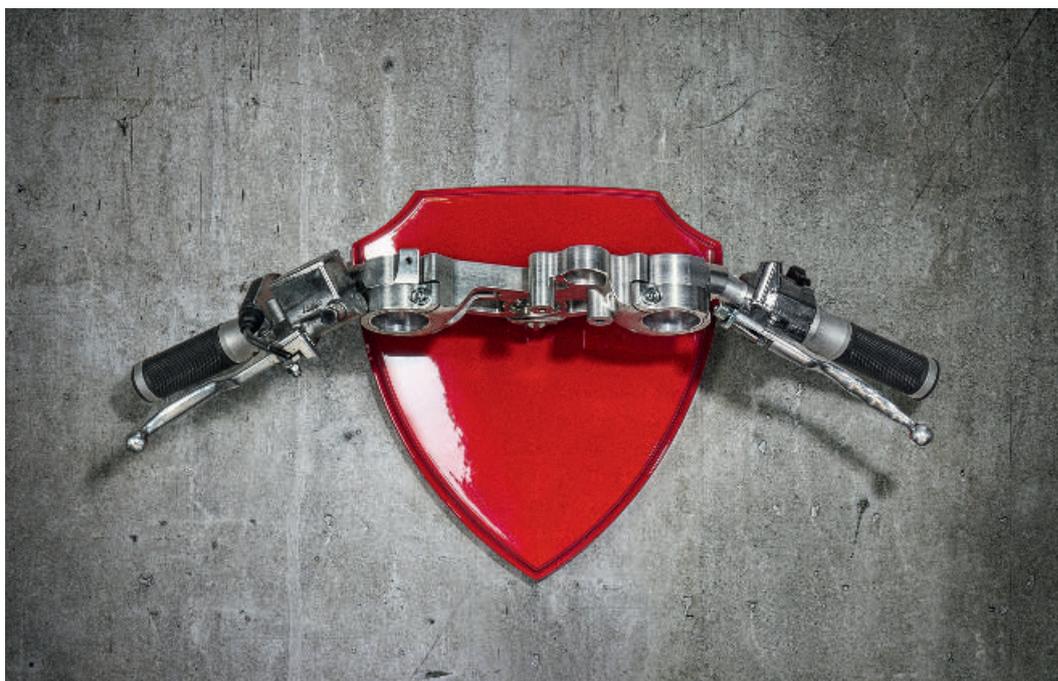
All'insegna del motto «Non lasciarti abbattere», la campagna vuole sensibilizzare i motociclisti agli errori di guida degli altri. Errori che possono essere compensati adottando una guida difensiva. Il messaggio viene divulgato tra l'altro attraverso la guida rivista per i centauri, che oltre a consigliare ristoranti, fa anche un forte appello alla responsabilità sociale dei centauri nei confronti dei loro cari: «Frena per tempo, i

tuoi saranno contenti» dice infatti uno dei messaggi. Anche i due piloti di Moto2 Tom Lüthi e Dominique Aegerter sostengono la campagna con dei messaggi propri.

Per sensibilizzare i motociclisti la campagna, programmata inizialmente per tre anni e prolungata di un ulteriore anno (fino alla fine del 2017), farà capo a diversi canali: spot televisivi, manifesti, siti web, social media. Oltre alla guida rivista per i centauri è prevista anche la partecipazione a diverse manifestazioni motociclistiche organizzate in tutta la Svizzera come la 24^a edizione di Love Ride a Dübendorf (ZH), le Acid'Days a Cossonay (VD) o i Rombo Days di Locarno dal 26 al 28 agosto.

Maggiori informazioni sulla campagna «Stayin' Alive»: www.stayin-alive.ch

Fonte: Ufficio Media upi, www.upi.ch



Inserenten	Seite
Brunner Medien AG, Kriens	33/36
Driveswiss, Wohlen	5
FS CRM, Rothenburg	19
Grädel, Bern	19
Hänni Mikhail Verlag GmbH, Oberhofen/Thunersee	40
SanPool, Basel	5
Trütsch, Zürich	5
Vereinigung Verkehrsschulung, Basel	5
WebArt, Zürich	19
Websheep, Baar	2

Autoren	Seite
Bucheli, Erwin	16
Fritschi, Stefan	22
Grob, Rolf	28
Guerrini, Ravaldo	6/10
Kirschbaum, Werner	12
Reinhard, Daniel	22
von Arx, Michael	39

Verlag

Abos und Adress-Mutationen:

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

Inserate:

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

Auflage/Verbreitung

Druck: 3700 Exemplare
Verbreitung: 3661 Exemplare

Nächste Ausgabe FL-magazin

Redaktionsschluss 5. August 2016
Erscheinungstermin 9. September 2016



Offenheit zahlt sich aus

Gehören Preisangaben eigentlich auf die Webseite? Oder sollte man die Fahrschüler erst am Telefon über die entstehenden Kosten für Fahrunterricht und Administration in Kenntnis setzen? Besonders dann, wenn man nicht der Günstigste ist? Die Antwort der Marketingprofis ist klar: Wer den Anschein macht, etwas zu verheimlichen, der wird in der Online-Welt bestraft. Bestraft durch Nichtbeachtung: Die Anzahl Interessenten, die sich nach dem Besuch Ihrer Webseite bei Ihnen meldet, wird kleiner sein. Und von denen, die Sie kontaktieren, werden Sie weniger zu Ihren Fahrschülern machen können.

Sie sollten Ihre Preise und auch zusätzlich entstehende Kosten (Administration) daher mit Vorteil gut auffindbar auf Ihrer Webseite publizieren. Wie können Sie sich aber gegen günstigere Mitbewerber durchsetzen? Indem Sie Ihre Schwäche, die eigentlich gar keine sein muss, in eine Stärke umwandeln. Denn es gilt: Wer einen «Nachteil» seines Produkts offen erwähnt, wird als ehrlich und vertrauenswürdig wahrgenommen. Kommunizieren Sie also selbstbewusst, dass Sie nicht der Günstigste sind, dann werden Sie später,

wenn Ihre Stärken zur Sprache kommen (Ihre Aus- und Weiterbildungen, die grosse Zufriedenheit Ihrer Fahrschüler usw.) überzeugend und vertrauenswürdig wahrgenommen.

Wenn Sie sich ganz für eine gute Ausbildung Ihrer Fahrschüler einsetzen, sich weiterbilden, sinnvolle Konzepte haben, für eine zeitgemässe und effiziente Infrastruktur sorgen und gute Bewertungen von Ihren Fahrschülern bekommen, dann haben Sie allen Grund, etwas teurer zu sein. Wichtig ist jedoch, dass Sie alle Ihre Vorteile deutlich aufzeigen. Nur zu sagen «Ich bin teuer, aber besser» reicht heutzutage nicht mehr.



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 2016/17

asa-Original-Prüfungsfragen

2016/17



Für jeden das Richtige!



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



35%

Jetzt profitieren!
Fahrschul-Rabatt

Mehr Infos und Bestellungen:

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

BOOKS



VP: CHF 39.–

CD



VP: CHF 59.–

BOOKS+CD



VP: CHF 72.–

STICK



VP: CHF 69.–

APP



«Auto Theorie»



verkehrstheorie.ch

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