

Für Fahrlehrer/innen
Pour Moniteurs de conduite
Per Maestri conducenti
3/2016



magazin



Mobilität um jeden Preis? 6



14

Wissen

Wem gehören Autodaten?



24

Klassik

Jaguar E-Type



29

Nutzfahrzeuge

Weiterbildung

**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 Medien AG
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 Medien AG
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

Deine Daten, meine Daten

Nachdem in den USA ein Mann im Autopilot-Modus mit einem Fahrzeug des Herstellers Tesla ums Leben kam, weil Sensoren offenbar einen querenden Lkw nicht vom Himmel unterscheiden konnten, will der Hersteller nun nachrüsten.



Werner Kirschbaum

Tesla untersucht tödlichen Unfall

Danach würde Tesla überprüfen, wie der herannahende Lkw sowohl der Kamera als auch dem Radar entgehen konnte. Auch wolle man herausfinden, ob das Radar des automatischen Bremssystems eventuell den weissen Lkw-Anhänger gesichtet, die Informationen aber nicht an den Bremsassistenten weitergegeben habe. Das Model S habe laut gespeicherter Fahrzeugdaten eine Geschwindigkeit von rund 120 km/h gehabt, teilte die verantwortliche US-Ermittlungsbehörde NTSB in einem ersten vorläufigen Bericht mit. Erlaubt waren auf dem Abschnitt rund 105 km/h.

Fahrzeugdaten: Fluch und Segen

Hersteller sind gefordert – und es ist Teil ihres Marketings –, solche verheerenden Unfälle zu analysieren, zu dokumentieren und für die Zukunft zu vermeiden. Basis dafür sind Auswertungen, welche aufgrund laufender Datenerhebungen im Fahrzeug möglich sind. Fahrzeugdaten werden aus dem Bordsystem ausgelesen oder können je nach Hersteller laufend übertragen werden.

Wem gehören die Daten?

Unabhängig vom Ausgang der Untersuchungen und eventuell folgenden Schuldzuweisungen bleibt die grundsätzliche Frage zu klären: Wem gehören die Daten aus dem Auto?

FL-magazin hat dazu einen Test des TCS als auch einen Beitrag eines deutschen Bloggers in dieser Ausgabe veröffentlicht. Mehr zu diesem Thema lesen Sie bitte ab Seite 14.

Viel Freude beim Lesen!

Werner Kirschbaum, Verlagsleiter *FL-magazin*

Editorial

3

Gesetz

Fahren im Alter – Mobilität um jeden Preis?

6

News

Erfolg für SFV – Berufsbildungsfonds kommt

11

Wissen

Wem gehören die Daten aus dem Auto? – Ein Test

14

Wem gehören die Daten aus dem Auto? – Gesetzliche Regelung

16

Gesetz

Rechts vorbeifahren ist erlaubt

19

CH-IT: Umtausch von Führerausweisen vereinfacht

20

Marketing

Google-AdWords

22

Klassik

Jaguar E-Type – vielleicht das schönste Auto der Welt

24

Nutzfahrzeuge

Nutzfahrzeuge steuern – nur mit Weiterbildung

29

Partie française

34

Parte italiana

37

Online-Ratgeber

39



6



19

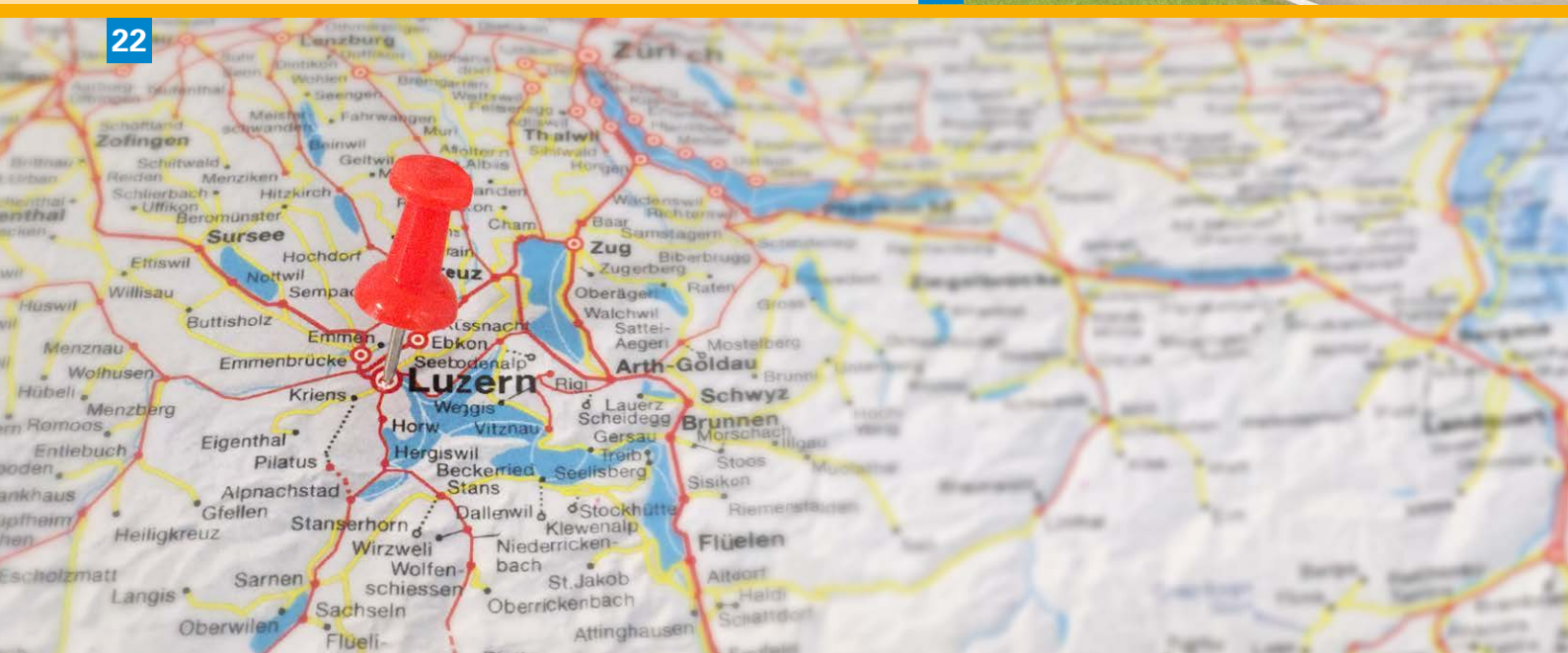


24



29

22





AUS- UND WEITERBILDUNG

VISUELLE MODERATION
 Bringen Sie Ihren Flipchart zum Rocken
 Fr, 04.11.2016 | Anerkennung FL Kat. B
 Anerkennung Moderator

VIA FUTURA
 Strassenverkehrsrecht einst, heute und morgen
 Mi, 07.12.2016 | Anerkennung FL Kat. B

AUSBILDUNG KAT. A
 Motorrad-Fahrlehrer werden
 Do, 09.02.2017 | Kursstart Motorrad-Fahrlehrausbildung





by DRIVESWISS.ORG

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



VVS
 vereinigung
 verkehrsschulung
 schweiz

Kursvorschläge

Kat. B, 17.01.2017, Frick NEU
 Kurs 9: Fehlsichtigkeiten erkennen

Kat. B, 23.02.2017, Pfäffikon SZ
 Kurs 7: Körpersprache

Kat. B, 12.06.2017, Buochs NEU
 Kurs 10: Probieren geht über studieren

Kat. B, 16.08.2017, Basel
 Kurs 4: Motivationspsychologie mit Boot

Kat. B, 18.08.2017, Basel
 Kurs 1: Lernpsychologie mit Boot

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 Verschalungen sind nicht Glücksache, sondern eine Trütsch Sache.

Trütsch-Fahrzeug-Umbauten AG
 Steinackerstrasse 55, 8302 Kloten




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 im Alter

Mobilität um jeden Preis?

Bereits im Januar 2016 wurde unter dem Titel «Bundesrat streicht veraltete Verkehrsregeln» zumindest eine Änderung eingeführt, die der Verkehrssicherheit auf Schweizer Strassen entgegenwirkt.

Gemeint ist der vielzitierte Artikel 17 Abs. 3 VRV («das lange Stück rückwärtsfahren»). Statt die Verkehrssicherheit mit der zitierten Verkehrsregeländerung zu erhöhen, ist das Gegenteil passiert. Denn in mehreren Kantonen wird das Rückwärtsfahren nicht mehr regelmässig geprüft. Und was nicht geprüft wird, wird auch vermehrt nicht mehr ausgebildet. Somit geht eine wichtige Übung in der Fahrausbildung verloren.

Weitere Änderungen in der Verkehrszulassungsverordnung VZV traten am 1. Juli 2016 in Kraft. Auch diese Anpassungen lassen viele Fragen unbeantwortet.

Mobilität versus Sicherheit

Die Fahreignung von Autofahrenden und Berufsschauffeuren ist ein zentrales Element der Verkehrssicherheit. Nur wer die notwendigen Anforderungen erfüllt, soll am Strassenverkehr teilnehmen dürfen. Der Bundesrat passt deshalb einerseits die medizinischen Mindestanforderungen an Fahrzeuglenkende, andererseits die fachlichen Anforderungen an Fachleute an,

welche Fahreignungsabklärungen durchführen. Doch was ist von dieser Aussage des Bundesrates übrig geblieben?

Das Astra schreibt in ersten Erklärungen zu den VZV-Änderungen, das Ziel sei es, die motorisierte Mobilität so lang wie möglich aufrecht zu erhalten.

Beispiel Sehschärfe

Die Regeln zu Sehschärfe und Gesichtsfeld werden gelockert bzw. an jene der EU angepasst. Bisher galten:

Gesicht:

Ein Auge korrigiert minimal 0,6, das andere korrigiert minimal 0,1. Gesichtsfeld minimal 140 Grad horizontal. Kein Doppelsehen.

Einäugige oder einseitig Erblindete:

Korrigiert oder unkorrigiert minimal 0,8. Keine Einschränkung des Gesichtsfeldes. Für Einäugige ferner eine Wartefrist von minimal vier Monaten nach Zustandekommen der Einäugigkeit und eine Prüfung durch den Sachverständigen unter



Vorweisung eines augenärztlichen Zeugnisses. Nach Staroperation ist für Einäugige eine Wartefrist von vier Monaten festzusetzen.

Bewerber, welche die verlangte Sehschärfe nur mit Brille oder Kontaktschalen erreichen, sind zum Tragen einer Brille bzw. der Kontaktschalen während der Fahrt verpflichtet. Die Brille mit getönten Gläsern darf in der Dunkelheit eine Absorption von höchstens 35 Prozent aufweisen. Einäugige Gehörlose sind vom Fahren ausgeschlossen. Neu gelten:

Sehschärfe:

- besseres Auge: 0,5/schlechteres Auge: 0,2 (einzeln gemessen)
- Einäugiges Sehen (inkl. Sehschärfe des schlechteren Auges < 0,2): 0,6

Gesichtsfeld

- Beidäugiges Sehen: Gesichtsfeld horizontal minimal 120 Grad. Erweiterung nach rechts und links minimal 50 Grad. Erweiterung nach oben und unten minimal 20 Grad. Das zentrale Gesichtsfeld muss bis 20 Grad normal sein.
- Einäugiges Sehen: normales Gesichtsfeld bei normaler Augenbeweglichkeit

Doppelsehen

Keine einschränkenden Doppelbilder

Dämmerungssehen und Blendenempfindlichkeit

- Keine wesentliche Einschränkung des Dämmerungssehens

Eine fragliche Begründung

Das Astra schreibt in seinen Erläuterungen zu den VZV-Änderungen, dass die Werte für die Sehschärfe und das Gesichtsfeld an sich zu tief seien. Jedoch liesse sich bei der grossen Zahl von Autofahrern, die täglich aus der EU in die Schweiz einreisen, nicht begründen, weshalb für Personen mit Wohnsitz in der Schweiz strengere Anforderungen gelten sollten.

Verkehrsmedizinische Kontrolluntersuchungen von Ü 70

Bei der ursprünglichen Planung der VZV-Neuerung stand zur Diskussion, dass die Kontrolluntersuchungen der über 70-Jährigen qualitativ gesteigert werden solle. Ärzte, die diese Kontrollen durchführen, müssen eine Zusatzausbildung absolvieren. Leider wurde hier nur eine «Kosmetische» Lösung vorgenommen.

Hier die Formulierungen:

Art. 5a^{bis} VZV: Anerkennungsstufen

1 Die kantonale Behörde anerkennt Ärzte für Untersuchungen nach folgenden Stufen:

- a) Stufe 1: verkehrsmedizinische Kontrolluntersuchungen von über 70-jährigen Inhabern eines Führerausweises;

Art. 5b: Anerkennungs Voraussetzungen für Ärzte, die verkehrsmedizinische Untersuchungen durchführen:

1 Ärzte, die Untersuchungen der Stufe 1 durchführen wollen, werden anerkannt, wenn sie:

- a) einen eidgenössischen oder anerkannten ausländischen Weiterbildungstitel besitzen;

b) über Kenntnisse und Fähigkeiten nach Anhang 1^{bis} verfügen und dies gegenüber der kantonalen Behörde bestätigen.

Grundsätzlich können Ärzte, die bis anhin die verkehrsmedizinischen Untersuchungen von über 70-jährigen Inhabern eines Führerausweises durchgeführt haben, ohne Zusatzausbildung dies weiterhin tun. Es genügt, wenn sie auf einer Website per Mausklick mit einer Selbstdeklaration bestätigen, dass sie sich die notwendigen Kenntnisse angeeignet haben! Und wenn es nach dem Parlament geht, wird diese Untersuchung zukünftig erst ab 75 Jahren durchgeführt.

Aktuell haben beide Kammern des Parlaments zugestimmt, dass die künftige obligatorische Kontrolluntersuchung erst mit 75 Jahren durchgeführt werden soll. Diese Änderung könnte bereits 2018 in Kraft treten.

Führerausweis mit Beschränkungen, Art. 34 VZV

Bereits seit 1970 entscheidet ein Arzt im Rahmen der verkehrsmedizinischen Untersuchung, ob Personen über 70 noch Autofahren dürfen. Seit 1. Juli 2016 gibt es kein Ja oder Nein, sondern eine Zwischenlösung. Neu können die kantonalen Behörden den Führerausweis von Personen, welche die medizinischen Mindestanforderungen auch mit Hilfsmitteln nicht mehr vollständig erfüllen, beschränken, statt diesen ganz zu entziehen. Mögliche Beschränkungen sind:

- auf ein bestimmtes Rayon
- auf bestimmte Zeiten
- auf bestimmte Strassentypen
- auf Fahrzeuge mit bestimmter Höchstgeschwindigkeit
- auf Fahrzeuge mit bestimmter Ausstattung (z.B. Rückfahrkamera, Bremsassistent)

Neuregelung wirft Fragen auf

Der Rechtsmediziner Rolf Seeger äussert seine Bedenken in einem Interview an dieser Neuregelung. Ist die «Rayon-Beschränkung» eine sinnvolle Lösung, um Personen länger mobil zu halten?



Eine Herausforderung für Ärzte sind Patienten mit beginnender Demenz. Bei diesen Personen ist die Fahrfähigkeit schwer beeinträchtigt und sie sind nicht mehr fähig, ein Fehlverhalten einzusehen. Rolf Seeger ist der Meinung, dass solchen Personen auch nicht für ein bestimmtes Rayon die Genehmigung zum Führen eines Fahrzeuges erteilt werden sollte.

Auch Road Cross, die Stiftung für Verkehrssicherheit, äussert grosse Bedenken zur neuen VZV-Regelung. Road Cross ist der Meinung, dass Senioren mit beschränktem Führerausweis vorwiegend innerorts unterwegs sein werden. Doch genau dort sind die Anforderungen an Konzentration, Reflexe, Sehschärfe und gut ausgeprägte Sinne am grössten. Hier seien Verkehrsdichte und das Gefahrenpotenzial am höchsten. Zudem befänden sich dort die meisten Fussgängerstreifen und Schulhäuser mit spielenden Kindern. Und genau dort sollen Personen, welche die medizinischen Mindestanforderungen nicht erfüllen, fahren dürfen? Nicht nachvollziehbar ist zudem die Regelung im Art. 34 Abs. 2 VZV. Hier soll ein Arzt mit der Anerkennungsstufe 4 beurteilen, mit welchen Beschränkungen eine sichere Teilnahme am Verkehr möglich ist. Der Autor fragt sich, ob die Beurteilung der Fahrkompetenz und die daraus resultierende Beschränkung des Führerausweises nicht besser durch eine praxisbezogene



Kontrollfahrt oder eine Fahrt mit einem ausgebildeten Fahrberater durchgeführt werden müssen?

Am Schreibtisch sollte nicht abschliessend über die Fahrkompetenz eines Fahrzeuglenkers entschieden werden!

Zu diesem Thema hat FL-magazin mit dem Präsidenten der Fahrberater Schweiz, Toni Kalberer, das folgende Interview geführt.

FL: *Die Werte für die Sehschärfe und das Gesichtsfeld sind nach unten korrigiert bzw. der EU angepasst worden. Wie ist Ihre Meinung dazu?*
Es wird viel der EU angepasst und das ist ja auch richtig. Denn es braucht nicht jedes Land andere Gesetze. Doch es ist nicht immer nötig, vor allem wenn es mit einer Verschlechterung oder mit der Verschlechterung der Verkehrssicherheit zu tun hat, dass man solche EU-Anpassungen macht.

FL: *Praktizierende Hausärzte können bei der medizinischen Kontrolluntersuchung der über 70-jährigen Fahrzeuglenker diesen «Test» weiterhin durchführen. Genügen diese Untersuchungen, um die Fahrkompetenz zu bestätigen?*

Die medizinische Kontrolluntersuchung für über 70-Jährige ist angepasst worden und sollte nun gesamtschweizerisch gleich geprüft werden. Führt ein Arzt diese Untersuchung korrekt durch,

dann gibt es nichts einzuwenden. Aber: Fahrberater sind der Meinung, dass die medizinische Untersuchung alleine nichts über das Verhalten im Verkehr aussagt. Der Arzt sollte bei Grenzfällen den Patienten zu einer Fahrt mit einem geschulten Fahrberater schicken dürfen. Nur so kann die Fahrkompetenz richtig beurteilt werden.

Am 19. Mai 2016 organisierte der Fahrberaterverein SFV ein Referat mit Dr. Sebastian Poschadel vom Leibniz-Institut an der TU Dortmund zum Thema «Trainierbarkeit der Fahrkompetenz älterer Kraftfahrer im Realverkehr». 2012 erhielt sein Team für ihre kontrollgruppenbasierte Evaluationsstudie den ersten Platz des Deutschen Verkehrssicherheitspreises.

Die Studie zeigt, dass das Älterwerden nicht zwangsläufig zu einem Ausstieg aus der aktiven Teilnahme am motorisierten Strassenverkehr führen muss.

Die Senioren wurden mit 15 Stunden Training- und Feedback-Fahrten geschult. Die Fahrstunden sind so aufgebaut, dass die Senioren bis kurz unter ihre individuelle Leistungsobergrenze gebracht, aber nicht überfordert werden. Besonders intensiv trainiert werden Situationen wie «Spurwechsel», «Linksabbiegen» und «komplexe Kreuzungen».



Die Studie beweist, dass ein Fahrtraining im Realverkehr die Fahrkompetenz von Fahrern über 70 wieder in den Bereich der 40- bis 50-Jährigen (die Gruppe der geringsten Unfallverursacher) anhebt. Mit einer medizinischen Kontrolluntersuchung bringt man keinen Senior auf diesen Stand. Will man die Verkehrssicherheit anheben, ist dies nur über die Praxis und erneutes Schulen machbar.

FL: Artikel 34 (beschränkte Führerausweise) lässt es zu, den Führerausweis für bestimmte Streckenabschnitte zu erlangen. Ist dies eine sichere Lösung, um Senioren/innen länger mobil zu halten?

Bis anhin gab es eine Rayon-Bewilligung (Code 05). Auf meine Anfrage an die Strassenverkehrsämter im Dezember 2014 bekam ich diesbezüglich leider fast keine Rückmeldungen. Nur ein Kanton gab eine Rückmeldung, dass sie im 2014 keine Bewilligung erteilt hätten.

Ein/e Senior/in wählt seine Fahrt nach Zeitpunkt und Route aus. Mit abnehmender Routine verschlechtert sich auch die Fahrkompetenz. Eine Bewilligung für einen Streckenabschnitt oder einen Eintrag «keine Autobahn» machen in gewissen Gebieten Sinn, jedoch mit

grossen Fragezeichen! Verschlechtert sich das Fahrverhalten der Senioren, fahren sie nur noch dort, wo sie sich sicher fühlen, sich auskennen und für Fahrten für den täglichen Gebrauch. So ist es fraglich, ob Streckenabschnitte oder Autobahnverbote nötig sind.

FL: Ob und welche Beschränkung eine Person zum Führen von Fahrzeugen erhält, entscheidet ein Arzt der Ausbildungsstufe 4. Wäre eine Kontrollfahrt mit einem Verkehrsexperten oder einem ausgebildeten Fahrberater nicht eine aussagekräftigere Lösung, um die Fahrkompetenz zu beurteilen?

Für eine Abklärung der Fahrkompetenz braucht es zwingend einen Verkehrsexperten. Wenn der ausgebildete Fahrberater bei einer Fahrt mit dem/der Senior/in feststellt, dass dieser die Verkehrssicherheit gefährdet, hat er die Möglichkeit, dies dem/der Senior/in mitzuteilen, und via Fahrprotokoll dem Hausarzt weiterzuleiten. Es ist nicht notwendig, dass ein Senior unnötig in die gesetzlichen und behördlichen Mühlen gerät.

FL: Ein Leben lang mobil sein?

Alle Strassenverkehrsgesetze und -verordnungen haben zum Ziel, die Verkehrssicherheit auf den Strassen zu gewährleisten. Wird dieses Ziel durch die beschriebenen VZV-Änderungen gefördert? Zu welchem Preis verlängert die Schweizer Gesellschaft die Mobilität ins hohe (Lebens-)Alter? Die Förderung der Verkehrssicherheit wird vielerorts unterstützt, solange diese wenig kostet und die Betroffenen in der eigenen Mobilität nicht einschränkt.

Wenn wir die Einschränkung der individuellen Mobilität höher werten als die Verkehrssicherheit, werden wir die weitere Reduktion von Unfällen und Verkehrstoten nur mit dem selbstfahrenden Motorfahrzeug erreichen.

Ravaldo Guerrini

Erfolg für den SFV

Berufsbildungsfonds kommt

In einem Newsletter teilt der Schweizerische Fahrlehrerverband SFV mit, dass der Bundesrat den Antrag auf Allgemeinverbindlichkeitserklärung des Berufsbildungsfonds auf den 1. November 2016 angenommen hat. Mit dem Berufsbildungsfonds werden diverse Projekte zugunsten der ganzen Fahrlehrerschaft realisiert werden können.

Dieser Entscheid des Bundesrates ist für die Mehrheit der Schweizer Fahrlehrerschaft insofern interessant und wegweisend, da sich der Branchenverband SFV mit rund 1100 Mitgliedern erfolgreich gegen den Westschweizer Fahrlehrerverband FRE durchsetzte. Letzterer scheiterte mit einem Beschwerdeantrag vor dem Bundesverwaltungsgericht.

Gleich lange Spiesse innerhalb einer Branche

Das Berufsbildungsgesetz (BBG) sieht in Art. 60 die Möglichkeit vor, dass der Bundesrat Berufsbildungsfonds von Organisationen der Arbeitswelt auf deren Antrag hin für eine Branche allgemeinverbindlich erklären kann. Damit werden alle Betriebe einer Branche zu angemessenen Solidaritätsbeiträgen für die Berufsbildung verpflichtet.

Berufsbildungsfonds gemäss BBG sind branchenmässig ausgerichtet. Die Gelder werden innerhalb einer Branche erhoben und für die Förderung der Berufsbildung branchenbezogen eingesetzt (Entwicklung von Bildungsangeboten, Organisation von Kursen und Qualifikationsverfahren, Berufswerbung usw.).

Alle müssen zahlen

Durch allgemeinverbindlich erklärte Berufsbildungsfonds werden auch Betriebe in die Verantwortung genommen, die sich bisher nicht an den allgemeinen Berufsbildungskosten einer Branche beteiligt und von den Leistungen der Verbandsmitglieder profitiert haben. Diese Nicht-Verbandsmitglieder werden zu angemessenen Solidaritätsbeiträgen verpflichtet.

Beitrag: Werner Kirschbaum, Quellen: SVF, Bern / SBFI, Bern



IONO

DAS CLEVERE FAHRSCHULPROGRAMM

Laden im **App Store** | JETZT BEI **Google Play**

WEITERE INFORMATIONEN
IONO.CH

IONO App Interface:

- Fahrerdaten:** David Sommer, Geburtsdatum: 19.03.1988, Geburtsort: Bern, Schweiz, Führerschein: 19.03.2016, Gültigkeit: 19.03.2021.
- Adressen:** David Sommer, Bern, Schweiz.
- Notrufnummern:** 112 (Notruf), 147 (Pannendienst), 110 (Polizei).

Name
Vorname
Geburtsdatum, Heimatort
Ausstelldatum
Ablaufdatum
Ausstellbehörde
Nummer des Ausweises
Kategorie
Ausstellungsdatum je Kategorie
Ablaufdatum je Kategorie
Zusatzangaben

9.	10.	11.	12.
A1	31.01.1979	*****	45kmh
B	31.01.1979	*****	
D1	31.01.1979	*****	3,5t;106
BE	31.01.1979	*****	
D1E	31.01.1979	*****	

Ausbildung

Wird der Automaten eintrag gestrichen?

Schon vor zehn Jahren wurde in der Schweiz über den Automaten eintrag im Führerausweis (Code 078) diskutiert. Und als von höchster Stelle ein positives Signal zur Streichung kam, tobte ein Sturm der Entrüstung. Doch ist die Idee, den Automaten eintrag zu streichen, wirklich so abwegig, zumal nun auch Deutschland die Diskussion führt?

Automatikgetriebe wurden bereits 1940 in den USA in Serie gebaut. Ab 1960 war bereits der grösste Teil aller Autos in den USA mit Automatikgetrieben ausgerüstet. Im europäischen Raum wurde mit der Einführung des Direkt-schaltgetriebes (DSG) das Automatikgetriebe immer mehr verdrängt. Das DSG bietet nicht nur die Vorteile, die Aufmerksamkeit auf den Verkehr zu fokussieren, sondern spart auch Treibstoff und Nerven im Stop-and-Go-Verkehr.

Assistenzsysteme fördern den Automatiktrend

Mit der Einführung von Fahrerassistenzsystemen machen Fahrzeuge mit Automatikgetriebe noch mehr Sinn, da Fahrzeuge mit Schaltgetriebe nicht alle Assistenzsysteme nutzen können. In der Fahrausbildung mit Automatikgetriebe kann somit mehr Zeit für die verkehrsrelevanten Elemente eingesetzt werden. Auch könnten Hybrid- und Elektrofahrzeuge in der Fahrausbildung eingesetzt werden, die nur mit Automatikgetriebe erhältlich sind. Das umwelttechnische Signal an die Neulenker käme gratis dazu.

Auch die Autoindustrie fährt in Richtung Automatikgetriebe

In Deutschland wird jeder vierte Neuwagen mit Automatikgetriebe gekauft. Dieser Trend zeigt sich auch in der Schweiz. Allein bei Autoscout 24 werden nahezu 50% der Fahrzeuge mit Automatikgetriebe angeboten.

Unterstützen die Fachleute eine Ausbildung mit Automatikgetriebe?

Anlässlich der letzten GV des Schweizerischen Fahrlehrer Verbandes SFV konnten alle Präsidenten der angeschlossenen Verbände Stellung zu diesem Thema nehmen. Eine Umfrage des SFV zeigte, in welche Richtung zukünftig gefahren wird. Denn zwei Drittel der befragten Fahrlehrer/innen sprachen sich für eine Streichung des Automaten eintrages (078) aus. Bei der Grundsatzdiskussion ohne Beschlussfassung wurden drei Ideen von den Sektionspräsidenten diskutiert:

1. Komplette Streichung des Automaten eintrages, wie dies bereits heute bei den Motorradkategorien und den ausländischen Kontrollfahrten gehandhabt wird
2. Streichung des Automaten eintrages mit der Option, die Kompetenz für Fahrten mit Schaltgetriebe nachzuweisen
3. Beibehaltung der jetzigen Situation

Die Fahrlehrer/innen dürfen gespannt sein, wohin diese internationale Diskussion bei den zuständigen Stellen führen wird.

Ravaldo Guerrini

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 Lapiere,
Brunner Verlag, 6010 Kriens, Telefon 041 318 34 77,
c.lapiere@fl-portal.ch, www.fl-portal.ch

let's drive

Multimedialer Verkehrskundeunterricht Schweiz

Wem gehören die Daten aus dem Auto?

Ein Test mit überraschenden Details

Moderne Fahrzeuge sammeln und speichern viele Daten, die teilweise an die Hersteller übermittelt werden.

Sie dienen der Ferndiagnose, Fehlerbehebung und Unfallforschung. Einige lassen aber auch Rückschlüsse auf den Fahrstil des Lenkers und das Bewegungsprofil des Fahrzeugs zu.

GPS, Internet, Bordcomputer sowie zahlreiche Sensoren und Kameras erhöhen im Auto den Komfort, verbessern die Sicherheit und das Handling – und eignen sich dazu, das Auto und den Fahrer permanent zu überwachen. Vielen Autofahrern ist kaum bewusst, dass mit dem Datengenerator Auto heimlich der Server des Herstellers gefüttert werden könnte – auch mit persönlichen Einsatzprofilen und Gewohnheiten. Eine Datenübertragung findet oftmals nicht nur dann statt, wenn das Fahrzeug in der Garage gewartet wird und mit dem Diagnosegerät verbunden ist, sondern je nach Automodell kontinuierlich via Mobilfunk.

Der Test überraschte

Um sich ein Bild davon zu verschaffen, welche Datenmengen und welche Art von Informationen in modernen Fahrzeugen gesammelt werden, untersuchte der TCS zusammen mit der FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) die Steuergeräte folgender exemplarisch ausgewählten Fahrzeuge: BMW 320d, BMW i3, Mercedes-Benz B-Klasse und Renault Zoe. Die schiere Datenflut überraschte, obschon bei der Untersuchung jeweils nur ein kleiner Teil aller tatsächlich gesammelten und gespeicherten Daten ans Licht kam. Viele der erhobenen Daten sind technischer Natur und dienen der Verbesserung der Sicherheit und der Diagnosestellung. Dazu zählen etwa die in den Steuergeräten aufgezeichneten Fehler verschiedenster Komponenten. Wie vermutet speichern alle vier Autos jedoch auch viele sogenannte «Nutzerdaten».

Nur technische Daten?

Dieses sehr sensible Datenmaterial ist dazu geeignet, den Fahrstil des Lenkers und das Bewe-

gungs- und Nutzungsprofil des Fahrzeugs zu erstellen. Warum sonst zeichnet zum Beispiel der BMW 320d die Maximaldrehzahl des Motors mit dem jeweiligen Kilometerstand auf? Oder die Dauer der Fahrt in den jeweiligen Modi des Automatikgetriebes? Oder der BMW i3 die letzten 100 Abstellpositionen des Fahrzeugs? Vergleichen lassen sich die gewonnenen Erkenntnisse allerdings nicht, weil der Untersuchungsumfang bei den vier Autos nicht identisch war.

Wer könnte profitieren?

Diese «Nutzerdaten» können in bare Münze umgewandelt werden – nicht immer zum Vorteil des Fahrzeughalters. So können zum Beispiel Leasinggesellschaften oder Versicherungen aufgrund präzise aufgezeichneter Gas- und Bremspedalstellungen nach Unfällen Leistungen kürzen. Oder: Wer (zu) oft mit hoher Motordrehzahl unterwegs ist, oder oft stark bremst, könnte bald als Risikofahrer eingestuft werden, was höhere Prämien nach sich zieht oder bei einem Schaden die Garantieleistungen mindert. Zudem können Hersteller «ihre» Autos zur Wartung in ihre Vertragswerkstätten lenken.

Hersteller sichern sich ab

Moderne Fahrzeuge sammeln, speichern und versenden teilweise mehr Daten, als es vielen Nutzern lieb ist. Aktuell hat faktisch nur der Autohersteller Kenntnis und Zugriff auf die Daten. Der Autobesitzer hat kaum Einfluss und Möglichkeiten. Oft unterzeichnet er bereits beim Kauf des Fahrzeugs mit dem Vertrag die entsprechende Klausel.

Fazit und Forderungen des TCS

Um das Vertrauen der Klientel nicht zu strapazieren, sollten die Autohersteller auf mehr Transparenz setzen. Der TCS fordert einen freien Zugang, Datensicherheit und eine Datenhoheit, die beim Autobesitzer liegt.

- Autohersteller müssen die erhobenen, gespeicherten und übermittelten Daten transparent auflisten und öffentlich darstellen.
- Autokäufer müssen diese Datenlisten mit vertretbarem Aufwand einsehen können.
- Die Datenliste muss bei der Lancierung neuer Modelle von neutraler Stelle bezüglich Einhaltung der Datenschutzbestimmungen überprüft werden.
- Stichprobenartig ist zu prüfen, ob der Autohersteller vollständige Datenlisten vorlegt.
- Fahrzeugbesitzer, freie Garagen und Pannenhelfer müssen freien Lesezugang zu allen Daten im Auto haben. Schreibvorgänge müssen geeignet abgesichert werden.
- Der Autohersteller muss zu zeitgemässer Datensicherheit verpflichtet werden.
- Bis auf die gesetzlich vorgeschriebene Datenverwendung (zum Beispiel Abgaskontrolle oder eCall) muss der Fahrzeugbesitzer die Datenverarbeitung und -weiterleitung auf einfache Art deaktivieren können, sofern diese nicht zwingend für den Betrieb notwendig ist. Dabei darf die Qualität der zu erwartenden Dienstleistungen nicht beeinträchtigt werden.

Quelle: TCS, Bern

Wem gehören die Daten aus dem Auto?

Bis heute fehlen gesetzliche Regelungen

Schon heute sammeln unsere Fahrzeuge mehr Daten über ihre Nutzung und das Verhalten des Fahrers, als den meisten Besitzern bewusst ist. Die angehäuften Datenmengen führen zur Frage: Wem gehören die Daten und wer hat darauf Zugriff?

Die vergangenen Jahre im Netz haben gezeigt: Wo Daten gesammelt werden, entstehen Begehrlichkeiten. Und einige Autohersteller sitzen schon jetzt auf einem wahren Datenschatz. Wobei es Unterschiede über die Art der gesammelten Daten gibt und wie sie übertragen werden. Vor allem aus jenen Autos, die schon jetzt über ein fest verbautes GSM-Modul verfügen, strömen die Daten zu den Herstellern. Und das ist laut einem Bericht des US-Senats nur eine Auswahl der Daten, die verschiedene Hersteller speichern.

Verhalten des Fahrers wird transparent

Da wären als Erstes die GPS-Daten. Es werden laufende und zurückliegende GPS-Daten gespeichert, ebenfalls Daten, die ins Navi-System eingegeben werden, und die letzte Parkposition. Die Blackbox (Event-Data-Recorder) kann alle

möglichen Daten speichern, darunter den Lenkwinkel, wie stark die Bremse aktiviert wurde oder ob der Sicherheitsgurt angelegt war. Weitere Daten umfassen allgemeine Angaben wie die Geschwindigkeit, die Fahrtrichtung, die zurückgelegte Entfernung, den Verbrauch, den Reifendruck, ob die Türen verschlossen sind, Zustand der Batterie usw. Manche Hersteller anonymisieren die Daten, andere nicht. Während einer Diskussion rutschte dem Vizepräsidenten für Marketing und Sales von Ford heraus, dass man jederzeit sehen könne, wer wann und wo eine Gesetzesübertretung begehen würde.

Versicherungen wollen an die Daten

Bisher gehen die deutschen Autohersteller davon aus, dass die gesammelten Daten ihnen gehören. Sie werden abgefragt und auf eigenen Servern in Deutschland gespeichert. Zugriff haben darauf nur die Hersteller, keine Behörden oder Versicherungen. Rechtlich geklärt ist das aber bei Weitem nicht. Darf zum Beispiel eine gegnerische Versicherung bei einem Unfall mit unklarem Hergang per richterlichen Beschluss Zugriff auf die Unfalldaten verlangen? Darf die eigene Versicherung das? Und wie ist das mit den Leasing- und Kreditbanken? Dürfen diese

die Blackbox einsehen, um zu schauen, ob der Kreditnehmer auch schonend mit dem Fahrzeug umgeht? Und würde eine Einsicht in die Daten bedeuten, dass eine Bank dann den Kredit kündigen könnte?

Unfallforschung vs. Kontrolle

Überhaupt ist das Thema «Unfall» das Lieblingsargument derjenigen, die die Daten auswerten wollen. Die Argumentationskette reicht von «Entlastung der ehrlichen Versicherungsnehmer» bis hin zur Aufdeckung von Betrugsfällen. Und schon ist man mitten in der Diskussion, wie viel Freiheit man für wie viel Sicherheit und Kriminalitätsbekämpfung aufgeben will. Tatsächlich speichert die Sensorenphalanx in den Autos schon heute eine Menge Daten. Diese werden zwar, laut Herstellern wie Mercedes, nach 30 Sekunden automatisch gelöscht, aber sobald der Airbag ausgelöst wird, verbleiben die Daten «gemäss den gesetzlichen Regelungen» im Speicher. Dies bestätigte Ralf Lamberti, Director User Interaction & Connected Car, auf einer Konferenz zum Thema «Datenschutz im vernetzten Auto» 2015 in Berlin.

Der Gesetzgeber auch

Und die Versicherungen sind nicht die Einzigen, die bei den Herstellern anklopfen. Natürlich haben auch die Strafverfolgungsbehörden ein erhöhtes Interesse an den Daten. Stimmen die Aussagen eines Beschuldigten, er sei zur Tatzeit mit seinem Auto einfach in der Gegend herumgefahren? Überwacht man, wenn konkrete Beweise vorliegen, oder greift man schon zu, wenn nur der Verdacht vorliegt? Und auch das Finanzamt hat Interesse. Ist der Steuerpflichtige

wirklich so viele Kilometer beruflich unterwegs gewesen? Oder war es doch eine Privatfahrt?

Apps machen das Leben schwerer

Wenn schon das Verhältnis zwischen Hersteller und Autobesitzer komplex ist, so wird es geradezu unüberschaubar, wenn Drittanbieter hinzukommen. Die Übertragung der Verkehrssituation an Navigationsanbieter ist mittlerweile geregelt, indem die übertragenen Daten anonymisiert werden. TomTom sieht nur, dass ein Auto im Stau steht, aber nicht, welches Auto das ist. Ganz anders kann die Situation sein, wenn man auf die Dienste von Apple oder Google zurückgreift. Durch die Vernetzung der angebotenen Dienste wie Kalender, Telefonbuch oder soziale Netzwerke sammelt sich zusätzliches Datenmaterial an. Auch Apps, die auf den Smartphones installiert sind, können Daten von Dritt- oder Viertanbietern sammeln. Problematisch wird es vor allem dann, wenn die Apphersteller grosszügig mit fremden Daten umgehen. Malware könnte nicht nur mehr Daten in fremde Hände schaufeln, sondern auch ein Sicherheitsproblem auslösen. Um jedoch zu sehen, welche Daten welche Betriebssysteme und Apps sammeln, müsste man die AGB bzw. EULA (End User License Agreement) lesen. Was aber kaum jemand macht.

Datenmonster eCall

Die unterschiedlichen Auslegungen der Datenschutzgesetze in verschiedenen Ländern verschärfen die Probleme zusätzlich. Wo speichern ausländische Hersteller die Daten? Und wenn sie nicht in Europa auf Servern liegen, gelten

dann dennoch die europäischen Datenschutzbedingungen? Oder jene aus Nigeria, Malaysia oder Russland? Im Moment schwappen die Daten grösstenteils unverschlüsselt von Server zu Server, die meist im Ausland stehen, und niemand kann mit Sicherheit sagen, wer auf diese Daten Zugriff hat. Der Appanbieter? Der Smartphonehersteller? Geheimdienste? Eine Herausforderung, die mittlerweile die Verbraucherschutz-Organisationen beschäftigt.

Da bis heute gesetzliche Regelungen auf nationaler wie internationaler Ebene fehlen, bleiben die Autobesitzer im Ungewissen. Bei den meisten Herstellern kann man einer Datenübertragung widersprechen oder diese schon beim Kauf unterbinden. Das hört allerdings in dem Moment auf, in dem das eCall-System für Notrufe für alle Neuwagen Pflicht wird. eCall-Systeme speichern laufend die Position des

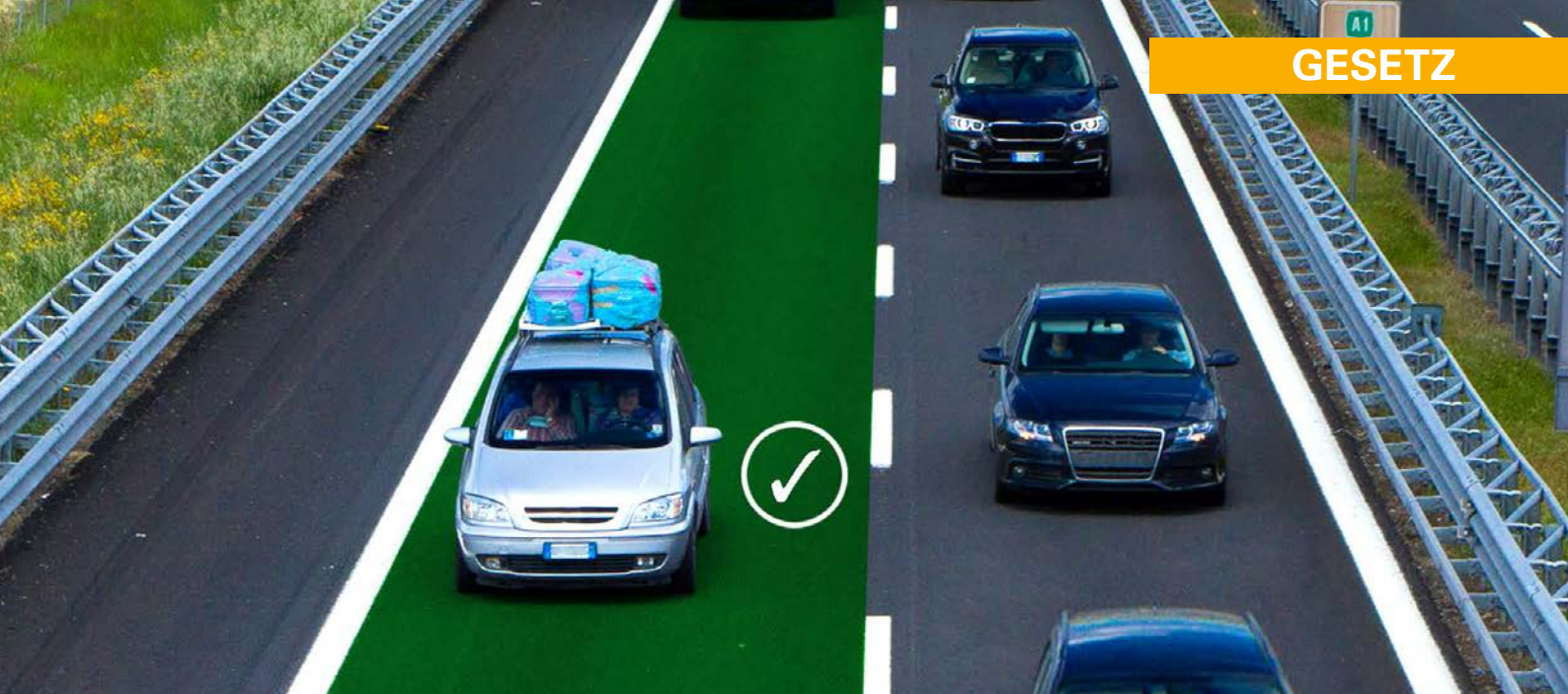
Autos und geben, im Falle eines Unfalls, Daten wie Aufprallgeschwindigkeit, Anzahl der Personen im Auto und natürlich die GPS-Koordinaten an die Rettungsstellen weiter. Ein sinnvolles System, das schon längst zur Serienausstattung gehören sollte. Doch wegen der unklaren Rechtslage verschiebt sich die Einführung laufend. Denn im Hintergrund arbeiten Versicherungswirtschaft und andere Lobbyorganisationen daran, auf die Daten Zugriff zu erhalten.

Ist das System einmal installiert, lässt es sich kaum mehr abstellen. Egal ob man Smartphone-verächter oder Internetabstinenzler sein mag: sobald man in einem Auto mit eCall sitzt, wird man getrackt. Da hilft Datenphobikern nur noch der Kauf eines Oldtimers. Am besten aus den 70er-Jahren oder früher.

Quelle: www.mobilegeeks.com

Bild: Daimler





Rechts vorbeifahren ist erlaubt

Ein Automobilist, der im Stop-and-Go-Verkehr auf der Autobahn rechts an anderen Autos vorbeigerollt ist, musste bislang eine happige Busse befürchten. Diese Praxis hat ein Ende.

Zu Geldstrafe verurteilt

Der Autofahrer K.* ist auf einer Autobahn im Kanton Bern bei dichtem Kolonnenverkehr unterwegs. Dabei fährt er ohne zu beschleunigen mit einer Geschwindigkeit von knapp 90 km/h rechts an zwei Fahrzeugen vorbei. Dies, weil beide Personenwagen aufgrund des dichten Verkehrs auf ihrer Spur leicht abbremsen mussten. Obwohl K. vor dem Berner Obergericht darauf plädierte, dass kein grob fahrlässiges oder rücksichtsloses Verhalten vorliege, wurde er gemäss «Beobachter» wegen grober Verkehrsregelverletzung zu einer Geldstrafe von insgesamt 4650 Franken verurteilt.

Urteil revidiert

Laut Informationen der Konsumenten- und Beratungszeitschrift reichte K. dagegen Rekurs beim Bundesgericht ein – und prompt revidierte dieses das Urteil. «Das passive Rechtsvorbeifahren bei dichtem Verkehr ist mittlerweile eine alltägliche Situation, die sich kaum vermeiden lässt», schreibt das Bundesgericht in seinem Urteil vom 3. März 2016 (6B_374/2015). Im Gegensatz zum eigentli-

chen Rechtsüberholen tauche das rechts auf der Normalspur fahrende Auto in diesem Fall nicht plötzlich und unvermittelt auf, sondern bewege sich mit konstanter Geschwindigkeit fort. Deswegen sei die Beschwerde gutzuheissen.

Vernünftiger Entscheid

Für Daniel Leiser, Experte für Verkehrsrecht im Beobachter-Beratungszentrum, hat das Bundesgericht den einzig vernünftigen Entscheid gefällt: «Konkret war es bisher bei dichtem Berufs- oder Ferienverkehr auf der Autobahn verboten, sein Fahrzeug rechts vorbeifahren zu lassen. Diese völlig realitätsfremde Praxis hat das Bundesgericht nun endlich wieder abgeschafft.»

Nach wie vor als grobfahrlässig gilt das eigentliche Rechtsüberholen auf der Autobahn: Damit ist «das vorsätzliche Ausscheren auf die Normalspur zum Zweck des Überholens» gemeint.

Quelle: Newsletter Auto Gewerbe Verband Schweiz AGVS vom 19.4.2016



Abkommen zwischen der Schweiz und Italien

Umtausch von Führerausweisen vereinfacht

Bundesrätin Doris Leuthard und der italienische Infrastruktur- und Verkehrsminister Graziano Delrio haben bereits im Dezember 2015 in Lugano ein Abkommen unterzeichnet, das die Anerkennung und den Umtausch von Führerausweisen erleichtert. Die Schweiz und Italien haben zudem vereinbart, die Fähigkeitsausweise für Berufsschauffeure gegenseitig anzuerkennen.

Das unterzeichnete Abkommen vereinfacht die gegenseitige Anerkennung und den Umtausch von Führerausweisen bei einem Wohnsitzwechsel. Indem die Modalitäten und Zuständigkeiten klar geregelt sind, können administrative Hürden beseitigt werden. Wer den Wohnsitz von der Schweiz nach Italien verlegte und den Schweizer Führerausweis in einen italienischen Ausweis umtauschen wollte, musste bisher ein aufwendiges Prozedere durchlaufen.

Auch Fähigkeitsausweis anerkannt

Die Fähigkeitsausweise für Berufsschauffeure werden neu ebenfalls gegenseitig anerkannt. Während der Fähigkeitsausweis in der Schweiz separat ausgestellt wird, erhalten die Chauffeure in Italien einen Eintrag direkt auf dem Führerausweis (Code 95). Dies führte

bei der gegenseitigen Anerkennung gelegentlich zu Problemen, die nun behoben werden konnten. Auf Anfrage bestätigte uns Thomas Rohrbach, Mediensprecher des ASTRA, dass nach Abschluss aller innerstaatlichen Verfahren das Abkommen seit Juni 2016 in Kraft ist.

Wie muss man vorgehen?

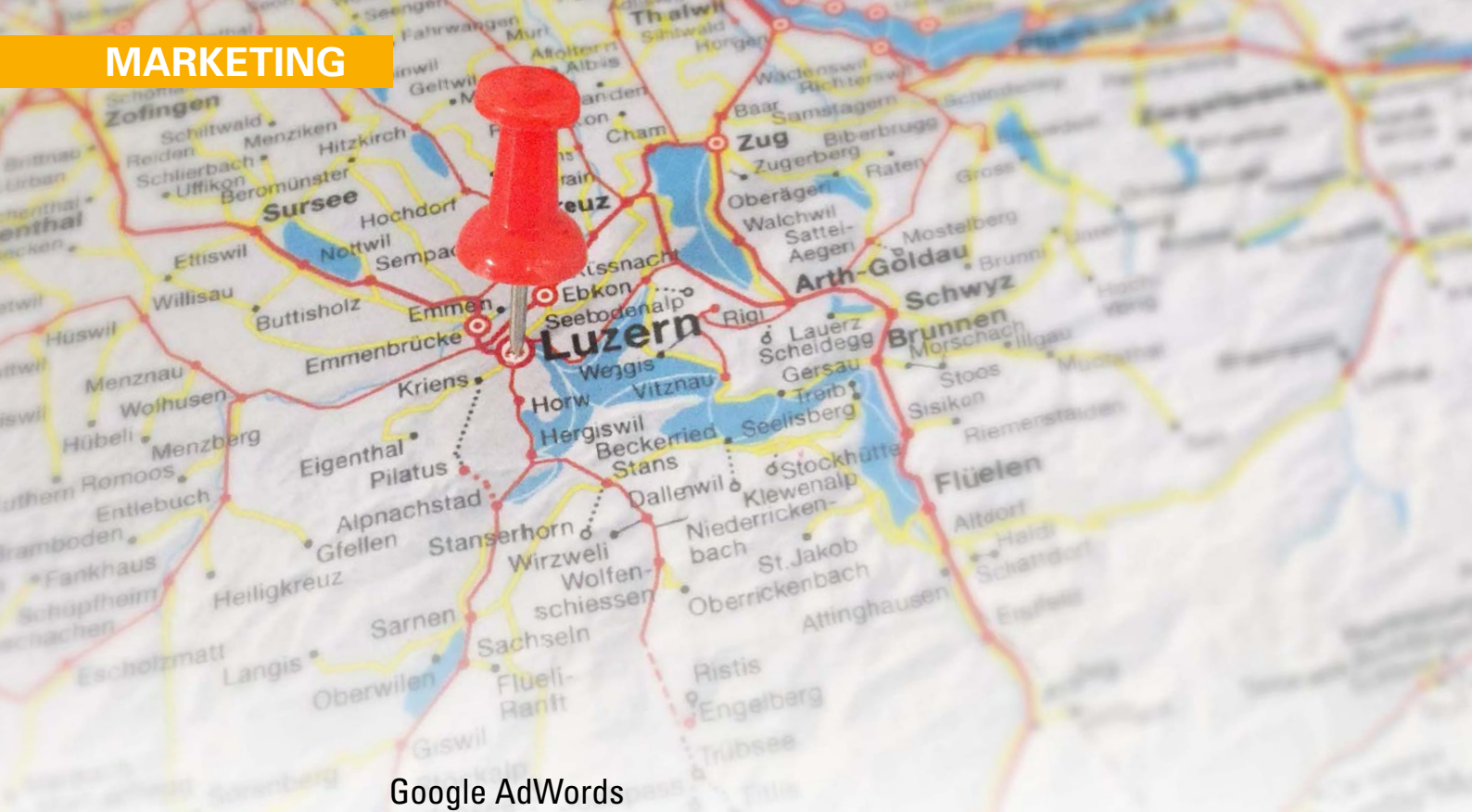
Wer länger als ein Jahr in der Schweiz wohnt, braucht einen Schweizer Führerausweis und muss den ausländischen Ausweis umtauschen. Dafür sind die kantonalen Strassenverkehrsämter zuständig.

Der Umtausch eines Schweizer Führerausweises in Italien kann beim nächstgelegenen italienischen Motorfahrzeugamt vorgenommen werden (Ufficio della Motorizzazione).

FAQ zum neuen Abkommen

<i>Wann muss ich meinen schweizerischen Führerausweis in einen italienischen Führerausweis umtauschen lassen?</i>	Ein Umtausch ist nur dann notwendig, wenn Sie Ihren Wohnsitz dauerhaft nach Italien verlegen wollen. Der schweizerische Führerausweis ist noch für die Dauer eines Jahres nach der definitiven Wohnsitznahme in Italien gültig. Erst danach muss er in einen italienischen Führerausweis umgetauscht werden. Dieser Umtausch kann direkt beim nächstgelegenen italienischen Motorfahrzeugamt (Ufficio della Motorizzazione) vorgenommen werden.
<i>Muss ich dafür nochmals eine Prüfung ablegen oder sonstige Bedingungen erfüllen?</i>	Nein, der Umtausch in einen italienischen Führerausweis erfolgt grundsätzlich ohne weitere theoretische oder praktische Prüfungen. Es gelten diejenigen Prüfungen, die Sie in der Schweiz abgelegt haben.
<i>Wann muss ich den alten, schweizerischen Führerausweis abgeben und wann bekomme ich den neuen, italienischen Führerausweis ausgehändigt?</i>	Der Übergang erfolgt nahtlos. Der schweizerische Führerausweis wird erst dann eingezogen, wenn der italienische Führerausweis fertig ausgestellt ist und Ihnen überreicht werden kann. Sie können somit ohne Unterbruch mit Ihrem Fahrzeug in Italien unterwegs sein.
<i>Was soll ich machen, wenn ich den schweizerischen Führerausweis verloren habe oder er mir gestohlen wurde, bevor ich ihn umtauschen konnte?</i>	In diesem Fall wird Ihnen direkt ein italienischer Führerausweis durch das nächstgelegene Motorfahrzeugamt (Ufficio della Motorizzazione) ausgestellt (Duplikat). Dafür benötigen die italienischen Behörden, neben einer Kopie der Verlustanzeige, eine Bescheinigung eines Schweizer Konsulats in Italien. Die Adressen der Schweizer Konsulate finden Sie auf der Website des EDA (www.eda.admin.ch).
<i>Wie finde ich heraus, welche Ausweiskategorien ich nach dem Umtausch erhalte?</i>	Die zuständigen Strassenverkehrsämter in der Schweiz und Italien verfügen über eine Äquivalenztabelle. Sie geben Ihnen gerne darüber Auskunft, welche Ausweiskategorien Ihr neuer Führerausweis enthalten wird. Auch nach dem Umtausch werden Sie weiterhin all jene Fahrzeuge führen dürfen, für die Sie schon mit dem schweizerischen Führerausweis die Berechtigung hatten.
<i>Welches Datum wird auf meinem neuen, italienischen Führerausweis stehen?</i>	Auf Ihrem neuen, italienischen Führerausweis wird das Datum der abgelegten Prüfung in der Schweiz eingetragen. Sie finden dort also das gleiche Datum wie im schweizerischen Führerausweis.

Quelle: www.uvek.ch



Google AdWords

So steigern Sie die Bekanntheit Ihrer Fahrschule

Was ist Suchmaschinenwerbung?

Erinnern Sie sich an Ihre letzte Google-Suche? An erster Stelle erscheinen meist Beiträge, welche mit einem kleinen, grünen Symbol als «Anzeige» markiert sind (vgl. Abb. 1). Diese nennt man «Google Ads», kostenpflichtige Anzeigen auf Google, mit welchen Firmen auf einfache Art sehr gezielt Werbung für ihre Waren und Dienstleistungen schalten können.



Abbildung 1: Google Ads

Lokale Anzeigen zielgerichtet schalten

Möglicherweise fragen Sie sich nun, was es bringt, Anzeigen übers Internet zu schalten. Das Internet hat doch eine viel zu hohe Reichweite

für eine lokale Fahrschule! Das stimmt jedoch so nicht: Die Anzeigen landen zwar auf dem Internet, jedoch hat Google ein sehr raffiniertes System für seine Anzeigen entwickelt. So können Sie selbst bestimmen, wo, wann und für wen Sie Ihre Anzeigen schalten möchten. Dabei können Sie Anzeigen räumlich abgrenzen, z. B. in der Stadt Luzern oder in einem 10-km-Radius um die Stadt herum (vgl. Abb. 2). Auch können Sie die Anzeigesprache definieren, Zeitpläne setzen oder z. B. gezielt Touristen aus der Suche ausschliessen.



Abbildung 2: Standortdefinition

Wie kann ich Google Ads schalten?

Alles, was Sie brauchen, um Google Ads zu schalten, ist einen Google-AdWords-Account und eine gültige Kreditkarte. Registrieren Sie sich auf der Seite www.google.com/adwords/, hinterlegen Sie Ihre Kreditkarte und schon können Sie loslegen.

Wie weiss Google, wer meine Anzeigen sehen soll?

Ihre Anzeigen haben sogenannte «Keyword-Listen» hinterlegt. Keywords (zu Deutsch «Schlüsselwörter») sind für Google der wichtigste Indikator, wann eine Anzeige geschaltet werden muss. So sagen Sie Google, für welche Suchbegriffe Sie gefunden werden möchten (z. B. Fahrschule Luzern). Richtig gewählt, können solche Keywords genau Ihre gewünschten potenziellen Kunden auf Ihre Site bringen oder zu einem Anruf bewegen.

Kann jeder solche Anzeigen schalten?

Grundsätzlich ja, wenn bestimmte Regeln beachtet werden. Denn Google ist es sehr wichtig, dem Nutzer ein optimales Erlebnis, und daher auch relevante Inhalte, zu bieten. Erstmal kann sich jeder bei AdWords registrieren und seine Anzeigen einsetzen. Die Keywords werden jedoch immer geprüft und mit der Anzeige und der Zielseite abgeglichen. Je nach Relevanz vergibt Google dann einen sogenannten Qualitätsfaktor. Je höher dieser ist, desto relevanter wird man von Google für das Thema eingestuft. Mit einem hohen Qualitätsfaktor muss der Auftraggeber weniger für einen Klick zahlen. Mit einem niedrigen Qualitätsfaktor können die Kosten pro Klick um ein Vielfaches steigen oder die Anzeigen werden von Google gar abgelehnt.

Vorteile der AdWords-Nutzung

Die grössten Vorteile für Sie als Fahrlehrer zusammengefasst sind:

- Relativ kleiner Aufwand zur Steigerung des Bekanntheitsgrades Ihrer Fahrschule
- Sehr gezieltes Ansprechen der Zielgruppe möglich
- Sie zahlen nur, wenn jemand Ihre Anzeige klickt, also interessiert an Ihrem Angebot ist
- Werben Sie lokal im Internet und erreichen Sie die jungen Fahrschüler
- Sehr einfache Erfolgskontrolle möglich

Der Unterschied zwischen Suchmaschinenwerbung und Suchmaschinenoptimierung

Wollen Sie bei Google in der sogenannten organischen Suche (unbezahlte Suchresultate) weit oben erscheinen, so bedeutet dies einen massiven Aufwand an Inhaltspflege und die Betätigung vieler weiterer «Schalter», um Ihre Website für Google relevanter zu gestalten. All dieser Aufwand wird ohne Garantie betrieben, wirklich in den Suchresultaten weiter aufzusteigen. Mit AdWords müssen Sie nicht so viel Aufwand für die Suchmaschinenoptimierung betreiben, um bei Google weit vorne zu erscheinen. Diese Anzeigen sind jedoch kostenpflichtig, die Kosten hängen von der Qualität und Relevanz der Anzeige ab. Daher ist Suchmaschinenoptimierung, wie z. B. gute Inhalte oder Responsive Webdesign (vgl. Artikel im FL-Magazin 2/2016), auch in der Suchmaschinenwerbung sehr relevant.

Text: Stefan Oettli



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



Jaguar E-Type – vielleicht das schönste Auto der Welt

Als Jaguar am Genfer Autosalon im März 1961 den E-Type enthüllte, war dies schlichtweg eine Sensation. Jaguar-Chef William Lyons und Aerodynamiker Malcolm Sayer schufen ein Design-Meisterwerk, wie selbst Enzo Ferrari zugab, und die Technik verhalf dem Sportwagen zu fast konkurrenzlosen Fahrleistungen.

Bewährte und innovative Technik

Den Sechszylindermotor konnte man vom XK 150 übernehmen, er bot mit 265 SAE-PS aus 3,8 Litern Hubraum mehr als genug Leistung für das 1290 kg schwere Coupé. Einzelradaufhängungen und Scheibenbremsen rundum sowie eine nicht zu schwere selbsttragende Karosserie, die dem vollgetankten Jaguar eine ideale Gewichtsverteilung von 48:52 (vorne:hinten) brachte – das waren Eigenschaften, die mehr als nur zeitgemäss waren.

Preiswert

Die Konkurrenz fiel dagegen zwar nicht ab, war aber meist deutlich teurer. Während der E-Type 26300 Franken kostete, musste man für einen Ferrari 250 GT rund 46000, für einen Aston Martin DB4 43700 Franken zahlen. Mit diesen konnte der E-Type mehr als nur mithalten. Den Spurt auf 100 km/h erledigte er in 7,2 Sekunden, während die Kontrahenten von Ferrari und Aston Martin geringfügig länger benötigten. Auf freier Strecke lief der Jaguar 256 km/h, der Ferrari 241, der Aston Martin gar weniger als 230 km/h schnell. Werte, die nicht nur am Stammtisch zählten.

Auch die Bremsen des Jaguar E-Type waren im Vergleich zu den Spitzensportwagen seiner Zeit überaus leistungsfähig, nur gerade der Lamborghini 400 GT kam aus hohen Geschwindigkeiten



schneller zum Stehen, während bei Messungen im Jahr 1966 ein Ferrari 275 GTB oder ein Maserati Ghibli deutlich längere Anhaltewege aufwiesen.

Der ideale Gran Turismo

Der E-Type war aber nicht nur ein Tempobolzen, sondern ein richtig guter Reisesportwagen, den Autotester und Rennfahrer Paul Frère mit grossen Worten lobte: «In seiner Konzeption und in seinen Fahrleistungen ist der Jaguar E wahrscheinlich der brillianteste serienmässig hergestellte «Strassen»-GT unserer Zeit.»

Natürlich gab es Probleme, doch die wurden schnell ausgemerzt. Der flache Unterboden («flat floor») wurde abgesenkt, so dass die Pedale bequemer zu erreichen waren, die Querträger der Karosseriestruktur wurden modifiziert, so dass die Sitze weiter zurückgeschoben werden konnten, dem Motor wurden neue Kolbenringe zugestanden, um den Ölverbrauch zu reduzieren, und mit einer neuen Leichtmetall-Ölwanne wurden Undichtigkeiten minimiert. Eine längere Übersetzung schliesslich senkte die Drehzahl.

Erfolgreich im Rennsport

Auch auf der Rennstrecke bewährte sich der Jaguar E-Type. Nur gerade die fast reinrassigen Rennwagen von Ferrari (z. B. 250 GTO) konnten ihm das Wasser reichen, die übrigen Mitstreiter mussten oft hinter den nahe am Serienzustand operierenden E-Type anstehen.

Beliebt im Markt

Erfolgreich war der E-Type aber vor allem bei den Kunden dies- und jenseits des Atlantiks. Gegenüber dem Vorgänger XK konnte die Produktion fast verdoppelt werden, und alleine vom Series 1 E-Type (in 3,8- und 4,2-Liter-Ausführung) wurden bis 1968 38 412 Exemplare verkauft.

Auf die erste Serie folgte eine zweite, deutlich komfortabler ausgelegte mit einem gesäuberten 4,2-Liter-Motor, dann die Serie 3, die es auch mit V12-5,3-Liter-Motor gab. Insgesamt wurden bis 1975 72 507 E-Type-Coupés und Cabriolets gebaut.

Immer wertvoller

Die Zeiten, als man einen guten E-Type für wenige Zehntausend Franken kaufen konnte, sind



schon längst vorbei. An Versteigerungen wurden schon deutlich über 200000 Franken für frühe Roadster bezahlt, und vor allem die besonders raren Flatfloor-Varianten sind teuer, während spätere Exemplare eher bescheidene Zuwachsraten zeigen.

Und wie fährt er sich?

Auch heute noch ist der E-Type mit seiner endlos langen Motorhaube ein fahrerisches Highlight. Der Einstieg über die hohen Schweller erfordert etwas Geschicklichkeit, aber die guten Platzverhältnisse und die auf Antrieb passende Sitzposition überraschen positiv. Die klassischen Rundarmaturen im Sichtfeld und die hübschen Kippschalter auf der Mittelkonsole im direkten Zugriff schalten wir per Schlüssel die Zündung ein und drücken auf den Starterknopf. Wesentlich leiser als erwartet macht sich der langhubige Doppel-Nockenwellen-Reihen-sechszylinder ans Werk, und er wird auch bei erhöhter Drehzahl nicht laut, lästig schon gar nicht. Viel zivilisierter als mancher seiner Konkurrenten von damals setzt sich die Katze in Bewegung, die Gänge schalten sich exakt, wenn man sich für saubere Gangwechsel Zeit lässt. Dies gilt vor allem für die frühen Versionen mit

Moss-Getriebe, dessen erster Gang unsynchronisiert war und das generell Zwischenkuppeln/-gas beim Schalten schätzt. Schnelles Fahren, soweit es die Tempolimiten erlauben, ist im E-Type keine Kunst, und auch das gemütliche Dahintuckern macht dank des elastischen Motors viel Freude.

Coupé oder Cabriolet?

Von Anfang an gab es den E-Type als Coupé und Cabriolet, ab 1966 auch als 2+2-sitzige geschlossene Version. Unter Ästheten gilt das zweiplätzigste Series-1-Coupé als die schönste Variante, weil der Wagen ohne Dach weniger elegant wirkt. Die späteren Varianten mit längerem Radstand veränderten die Proportionen nicht zum Vorteil des Entwurfs.

Ironischerweise waren die beiden in Genf 1961 gezeigten Coupés gar keine! Vielmehr hat man für den Salon zwei Roadster kurzerhand Dächer verpasst, die in vielen Bereichen vom späteren Seriencoupé abwichen. Der Mythos entstand buchstäblich in letzter Minute ...

Wir danken der Galerie Fischer, die uns den Wagen zur Verfügung gestellt hat.

Technische Daten Jaguar Series 1 von 1963

Karosserie

Selbsttragende Karosserie, Radstand 244 cm, Spur vorne und hinten 127 cm, Bodenfreiheit 14 cm, Wendekreis 11,3 m.

Coupé und Cabriolet, 2 Sitzplätze, 2-türig, Länge 445 cm, Breite 166 cm, Höhe Coupé 122 cm, Cabriolet offen 118 cm, Leergewicht (DIN) Coupé 1220 kg, Cabriolet 1200 kg, Benzin-tankinhalt 64 Liter.

Motor

6 Zyl. in Linie, Bohrung 87 mm, Hub 106 mm, 3781 cm³, Kompr. 9:1 (auf Wunsch 8:1), 269 SAE-PS bei 5500 U/min, max. Drehmoment 35,95 mkg bei 4000 U/min, spezifische Leistung 71,2 SAE-PS/L, Oktanbedarf Superbenzin.

Schräghängende Ventile (70°), zwei obenliegende Nockenwellen (Kette), Leichtmetall-Zylinderkopf, trockene Zylinderbüchsen mit verchromten Laufflächen, Ölfilter im Hauptstrom, Ölinhalt 6,5 L, 3 SU-Horizontalvergaser Typ HD 8, Trockenluftfilter, elektrische Lucas-Benzinpumpe, elektrische Anlage Lucas 12 V, Wasserkühlung.

Getriebe

Einplatten-Trockenkupplung mit hydraulischer Betätigung, normales 4-Gang-Getriebe,

II., III. und IV. Gang sperrsynchronisiert und geräuscharm, Schalthebel in der Mitte, Hypoid-Achsantrieb mit Power-Lock, Sperrdifferential, Achsuntersetzung 3,31:1.

Übersetzung: I. 3,377:1, II. 1,86:1, III. 2,283:1, IV. 1:1, R 3,377:1.

Fahrwerk

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung mit Dreieckquerlenkern und Längstorsionsstabfedern, hinten Einzelradaufhängung durch Dreiecklenker und mittragende Doppelgelenkantriebswelle, doppelte Abfederung durch Schraubenfedern, vorn Kurvenstabilisator, vorne und hinten hydraulische Teleskop-Stossdämpfer. Hydraulische Dunlop-Scheibenbremsen mit Servo-Bremshilfe, zwei getrennte Kreisläufe für vorderes und hinteres Bremssystem, mech. Handbremse auf Hinterräder, Zahnstangenlenkung, Reifen 6.40-15.

Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit 240 km/h, Leistungsgewicht 4,5 kg/SAE-PS, Geschwindigkeit bei 1000 U/min im IV. Gang 40,2 km/h, Benzinverbrauch (Reise) ca. 15 l/100 km (alle Angaben Werk).

Text: Bruno von Rotz

Bilder: Daniel Reinhard

Quelle: SwissClassics 55-3/2016





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
 Einzeln per Post

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



Nutzfahrzeuge steuern

Nur mit Weiterbildung

In der Schweiz ist für Gütertransporte seit dem 1. September 2014 neben dem Führerausweis ein sogenannter Fähigkeitsausweis mit Weiterbildungspflicht obligatorisch. Für den Personentransport ist dies seit dem 1. September 2013 der Fall. Mit dem Inkrafttreten der Chauffeurzulassungsverordnung (CZV) wurde die Pflicht zur Weiterbildung eingeführt.

Fünf Tage in fünf Jahren

Innerhalb von fünf Jahren müssen fünf Tage Weiterbildung bei einer von der asa (Vereinigung der Strassenverkehrsämter) anerkannten Weiterbildungsstätte besucht werden. Die Weiterbildung kann in Tageskursen von je sieben Stunden oder als Wochenkurs absolviert werden. Für den Fähigkeitsausweis sowohl für den Personen- als auch den Gütertransport gelten ebenfalls fünf Kurstage. Die Kursthemen sind beliebig wählbar.

Harmonisierung der Ablaufdaten

Die meisten Fähigkeitsausweise für den Personen- und Güterverkehr enthalten unterschiedliche Ablaufdaten. Die Harmonisierung ist eingeleitet. Das Bundesamt für Strassen hat entsprechende Weisungen erlassen (Inkrafttreten: 1.9.2014). Personen, die einen Fähigkeitsausweis für den Personen- und Gütertransport besitzen, erhalten bei der nächsten Erneuerung einen Ausweis mit dem gleichen Ablaufdatum für beide Kategorien. Das Ablaufdatum hängt



von verschiedenen Voraussetzungen ab. Was im Einzelfall zutrifft, kann der Übersicht auf www.campus.ch entnommen werden.

Weiterbildung verpasst – Fähigkeitsausweis abgelaufen

Ein neuer Fähigkeitsausweis kann erst dann beantragt werden, wenn die fünf Tage Weiterbildung innerhalb der letzten fünf Jahre absolviert wurden (vom 1. bis zum 5. Kurstag dürfen nicht mehr als fünf Jahre vergangen sein). Wer die Weiterbildungspflicht nicht erfüllt, erhält mit wenigen Ausnahmen keinen neuen Fähigkeitsausweis und darf keine Güter- und Personentransporte mehr durchführen. Auf Gesuch hin kann der Fähigkeitsausweis für höchstens einen Monat verlängert werden.

Anforderungen

Mit der CZV-Prüfung wird das theoretische und praktische Wissen in den folgend aufgeführten Themen geprüft:

- sicheres, umweltschonendes und energiesparendes Lenken des Fahrzeugs
- Fahrzeugtechnik und Fahrverhalten
- Transport von Personen und Gütern

- Verantwortung auf der Strasse und im Beruf
- Verhalten in ausserordentlichen Situationen

Weiterbildungskurse

Die Weiterbildungskurse sind ein wichtiger Bestandteil zur Erfüllung der neuen Vorschriften für die Besitzer/innen der Ausweise in den Kategorien C/C1 und D/D1.

Bezweckt werden die Verbesserung der Verkehrssicherheit, die Aufwertung des Chauffeurberufs und die umweltverträgliche und energieeffiziente Verwendung des Fahrzeugs. Die asa bewilligt nur Weiterbildungskurse, deren Inhalte den genannten Anforderungen entsprechen. Die Palette der möglichen Kursinhalte ist breit. Die bewilligten Kurse, und somit die Veranstalter, sind in einem Verzeichnis der asa festgehalten. Die Qualität der Kurse wird periodisch überprüft. Fahrer und Fahrerinnen können selber wählen, welche Kurse sie besuchen.

Lehrkräfte

Grundsätzlich sind pädagogisch-didaktische Fähigkeiten und praktische Erfahrung erforderlich. In der CZV-Weiterbildung gibt es drei



Lehrtätigkeitsformen: Weiterbildungsleiter/in, Fachreferent/in und praktische Ausbilder/in.

Bewilligungsverfahren

Die Bewilligung für Weiterbildungsleiter und -leiterinnen wird im Rahmen der Anerkennung als Weiterbildungsstätte erteilt. Für alle anderen Lehrkräfte muss das Gesuch via SARI (Weiterbildung Fahrlehrer) gestellt werden.

Fähigkeitsausweis

Der Fähigkeitsausweis für den Güter- beziehungsweise für den Personenverkehr zeigt, dass dessen Inhaber oder Inhaberin höhere Anforderungen beim Transport von Menschen und Sachen mit Motorfahrzeugen der Kat. C/C1 oder D/D1 erfüllt. Aufgeführt wird jeweils die höchste Kategorie. Unterkategorien wie CE/C1E und DE/D1E sind auf dem Fähigkeitsausweis nicht ersichtlich.

Der Fähigkeitsausweis – auch «Ausweis 95» und im Ausland «Fahrerqualifizierungsnachweis» genannt – wird als separate Karte in Ergänzung zum Führerausweis ausgestellt. Er ist fünf Jahre

gültig. Für die Erneuerung des Fähigkeitsausweises müssen fünf Weiterbildungstage nachgewiesen werden.

Die praktische Seite

Kürzlich hatte ich an einem Samstag eine siebenstündige Kurseinheit für Fahrer des Autotransportunternehmens COTRA im TCS Trainingscenter Betzholz bei Hinwil besucht. Selbstverständlich lernte ich interessante Akteure kennen. Vier davon sind hier porträtiert.

Christof Schlatter, Leiter Zentrum Betzholz



Er ist der Leiter des Zentrums Betzholz der TCS Training & Events AG und lässt uns wissen, dass man sich im Rahmen der CZV-Weiterbildung auf praktische Fahrtrainings und die da-

mit verbundene Theorie konzentrierte. Dafür habe man das Gelände, die Einrichtungen und die Kompetenz. Die Kundschaft bei den Nutz-



fahrzeugtrainings hängt vielfältig und reicht von Transportunternehmen über Feuerwehren bis hin zum Militär. Christof Schlatter kommt aus dem Autogewerbe, hat verschiedene Ausbildungen genossen und verfügt über grosse Führungserfahrung.

Marcel Blaser, Instruktor



Er leitete das samstägliche Training von COTRA. Bei TCS Training & Events ist er seit 2008 als Lkw-Instruktor im Teilzeitstatus mit dabei. Hauptberuflich arbeitet er beim Abschlepp-

dienst Landolt. Zuvor war er in unterschiedlichen Missionen als Chauffeur unterwegs. In Sachen CZV-Weiterbildung ist er seit Beginn mit dabei. Sehr zugute kommt ihm die langjährige praktische Erfahrung als Chauffeur, deren Sprache er spricht. Er hatte einen schnellen Zugang zu den Kursteilnehmern. Marcel Blaser meint: «Schon bei der theoretischen Einführung habe ich mit meiner praktischen Erfahrung einen grossen Vorteil, denn die Teilnehmenden opfern ihre Freizeit und sind eigentlich nicht freiwillig da. Gerade bei Älteren, die langjährig als Chauffeur unterwegs sind, braucht es manchmal eine besondere Anstrengung. Spätestens bei den praktischen Fahrübungen sehen jeweils alle den Sinn

der Weiterbildung ein. Aussagen wie «Das hätte ich nie gedacht» oder «So etwas habe ich noch nie erlebt» sind nicht selten.

Renato Baù, Koordinator COTRA



Er ist als Koordinator Transport bei der COTRA Autotransport AG in Lupfig mitunter für verschiedenste Belange, auch für die Weiterbildung der 80 Chauffeure und Chauffeurinnen, zu-

ständig. Renato hat zuerst eine KV-Lehre absolviert, spricht drei Sprachen, hat Erfahrung in der Disposition und war selber dreiundzwanzig Jahre als Fahrer mit Lastwagen, und aushilfsweise mit Reisebussen unterwegs. Er weiss also, wovon er spricht. Ihn zeichnet eine ruhige und überlegte Art aus, was sich auch im Umgang mit den Leuten beim CZV-Kurs zeigte.

An seinem zweiten Betzholz-Kurs waren zehn Fahrer und fünf Lastwagen mit dabei. Speziell an vielen Fahrzeugen bei COTRA ist, dass sie mit sogenannten Tandemanhängern (fest mit dem Zugfahrzeug verbunden) ausgerüstet sind, was in Sachen Fahrverhalten eine besondere Komponente ergibt. Die Stimmung unter den Fahrern war ausgesprochen gut. COTRA bezahlt jeweils die CZV-Kurskosten und die Fahrer investieren ein Stück Freizeit.

Gemäss Renato Baù waren die Teilnehmenden von dieser Art CZV-Kurs durchwegs begeistert. Die Reaktionen: «Endlich ein Kurs, der etwas bringt und einem real einiges vor Augen führt!» Selbst für sehr erfahrene Fahrer ein beeindruckendes Erlebnis.

Jens Buchholz, Chauffeur



Der in Ostdeutschland aufgewachsene Bergmannstechnologe hatte schon immer mit Dieselmotoren und motorisierten Gerätschaften zu tun. Nach Militärdienst, Mauerfall und verschiedenen

Chauffeureinsätzen, während Jahren im Fernverkehr und mit Spezialtransporten für westdeutsche Unternehmen unterwegs, verschlug es ihn in die Schweiz. Inzwischen ist er

auch schon über zehn Jahre mit Autotransportern unterwegs und liefert seit vier Jahren mit einem geschlossenen Auflieger Luxusautos zu den Besitzern. Wenn man mit ihm spricht, spürt man seine Leidenschaft fürs Lastwagenfahren sofort. Für das Training im Betzholz hat er nur lobende Worte. Wenige Tage danach konnte er sich aufgrund des Gelernten aus einer nicht verschuldeten, aber sehr brenzligen Situation erfolgreich retten. Diese Art von Kurs, Theorie und Praxistraining, empfinden er wie auch seine Kollegen als sehr nachhaltig.

Zum CZV allgemein wünscht er sich bei einzelnen Kursen etwas mehr Praxisnähe. Ganz fehlen ihm Themen wie Erste Hilfe und Umgang mit einem brennenden Fahrzeug.

Beitrag, Bilder: Rolf Grob, Mobilität®, Winterthur

Quellen, Infos: www.cambus.ch; www.asa.ch;

www.bav.admin.ch; www.fahrlehrer-weiterbildung.ch



Scania.
It starts with you.

scania.ch/jobs



Unser Unternehmen ist Generalimporteur der schwedischen Nutzfahrzeugmarke Scania sowie offizieller VW-Nutzfahrzeug-Vertreter der Schweiz. Zur Ergänzung unseres Teams der Scania Driver Academy in Kloten suchen wir einen

Trainer Driver Academy (m/w)

Ihre Aufgabe:

In dieser Funktion sind Sie verantwortlich für die Organisation und Durchführung der obligatorischen Weiterbildungskurse CZV sowie allgemeinen Schulungen für Chauffeure. Aufgrund Ihrer fundierten didaktischen und rhetorischen Fähigkeiten und der methodischen Vorgehensweise gelingt es Ihnen sehr gut, den Lernstoff zielgerichtet an die Teilnehmer weiterzugeben. Sie erstellen Kurs- und Dienstleistungsunterlagen in Zusammenarbeit mit dem Leiter Driver Academy und leisten aktiv Unterstützung bei der Akquisition von Neukunden im Dienstleistungs- und CZV-Bereich. Die Funktion ist aufgrund der Schulungen vor Ort aber auch aufgrund der Kundenbetreuung zu einem grossen Teil im Aussendienst und erfordert daher sehr hohe Flexibilität.

Wir bieten Ihnen:

- Ein Produkt der Premium-Klasse
- Bis 80% Kostenbeteiligung bei berufsspezifischen Aus- und Weiterbildungen
- 100% Lohnfortzahlung bei Krankheit oder Unfall während 2 Jahren
- 5 Wochen Ferien (keine Betriebsferien)
- Französisch Sprachkurs im Hause (Teilnahme kostenlos)
- Unkomplizierte Du-Kultur auf allen Ebenen
- Gratis Tiefgaragenplatz
- Möglichkeit für unbezahlten Urlaub
- Variable Erfolgsbeteiligung bis CHF 3000.--/Jahr
- Möglichkeit für einen Einsatz in einem Scania-Betrieb im Ausland
- Flexible Vorsorgeplanung in Form von wählbaren Sparplänen

Sie bieten uns:

- Fahrlehrerausbildung Kat. B oder C sowie ausgewiesene technische Kenntnisse
- Erfahrung in der Erwachsenenbildung (SVEB 1 wünschenswert)
- Sehr hohe Einsatzflexibilität (Kurstage oft an einem Samstag)
- Englisch- und Französischkenntnisse von Vorteil; ist aber nicht Bedingung

Für Fragen zum Inhalt der Stelle und zum Umfeld steht Ihnen Frau Rahel Künzle, Tel.-Nr. +41 44 800 13 92* gerne zur Verfügung. Ihre Bewerbungsunterlagen schicken Sie bitte an:

Scania Schweiz AG

Personalwesen

Steinackerstrasse 57 8302 Kloten

bewerbungen@scania.ch www.scania.ch

A qui appartiennent les données des véhicules?

Un teste fournit des détails suprenants

Les véhicules modernes récoltent et enregistrent de nombreuses données, dont certaines parviennent directement aux constructeurs. Ces informations servent aux diagnostics à distance, à la correction de défauts et à la recherche sur les accidents, mais certaines d'entre elles renseignent également sur le style de conduite du conducteur et sur le profil de mobilité du véhicule. Pour le TCS, la pratique actuelle dans ce domaine est problématique. Il exige donc des constructeurs une plus grande transparence et davantage de droits de participation pour les détenteurs des véhicules.

Le GPS, Internet ainsi que de nombreux capteurs et caméras installés dans les voitures accroissent le confort et la sécurité, facilitent le maniement – mais permettent aussi de surveiller en permanence la voiture et son conducteur. Nombre d'automobilistes ne se rendent pas compte du fait que le générateur de données de leur voiture pourrait alimenter secrètement le serveur du constructeur et y établir des profils personnalisés des modes et habitudes d'utilisation. Cette transmission des données n'a pas seulement lieu lorsque la voiture est entretenue au garage, mais aussi fréquemment et continuellement par radiotéléphonie mobile.

Le test

Pour se faire une idée précise des quantités et types d'informations récoltées dans les voitures modernes, le TCS, en collaboration avec la FIA (Fédération Internationale de l'Automobile), a examiné les dispositifs de commande des modèles suivants, choisis à titre d'exemples: BMW 320d, BMW i3, Mercedes-Benz Classe B et Renault Zoe. Les experts ont été surpris par les

flots de données alors que l'analyse n'a révélé qu'une petite partie des informations effectivement récoltées et enregistrées. De nombreuses données sont de nature technique et servent à améliorer la sécurité et la pose de diagnostics. Le dispositif de commande stocke par exemple les erreurs de fonctionnement des divers composants du véhicule. Comme on pouvait le soupçonner, les quatre voitures récoltent cependant aussi de nombreuses dites «données d'utilisateur», donc des informations sensibles qui permettent de dresser des profils du mode de conduite, des déplacements et du mode d'utilisation du conducteur. Pourquoi, par exemple, la BMW 320d enregistre-t-elle le régime maximal du moteur avec le kilométrage correspondant? Ou encore la durée des trajets avec les différents modes de fonctionnement de la boîte automatique? Et pourquoi la BMW i3 note-t-elle les 100 dernières positions de stationnement du véhicule? Les résultats de ces examens ne peuvent cependant pas être comparés entre eux, car l'étendue de l'analyse n'était pas la même pour les quatre voitures.

Vous trouverez les résultats du test complet sous www.test.tcs.ch.

Des affaires de toutes sortes

Ces «données d'utilisateur» peuvent rapporter gros – mais pas toujours dans l'intérêt du détenteur du véhicule. Par exemple, des sociétés de leasing ou des assurances peuvent réduire leurs prestations en cas d'accident grâce à l'enregistrement précis de la position de la pédale des gaz et des freins au moment de la collision. Autre possibilité: un conducteur qui roule (trop) souvent à régime élevé ou qui freine souvent fortement pourrait être classé dans la catégorie des conducteurs à risque, donc être astreint à des primes plus élevées ou subir une réduction des prestations de garantie. De plus, les constructeurs peuvent «conduire» leurs voitures dans leurs garages sous contrat pour les services d'entretien. Des véhicules modernes collectent, stockent et envoient parfois plus d'informations que ne pourraient le souhaiter nombre d'utilisateurs. Actuellement, seul le constructeur automobile connaît ces données et peut y accéder. Le détenteur, lui, n'a guère de possibilités d'intervenir. En signant le contrat d'achat de sa voiture, il admet souvent aussi explicitement des clauses dans ce sens.

Conclusion et exigences

Les constructeurs automobiles devraient faire preuve d'une plus grande transparence pour ne pas être soupçonnés d'abuser de la confiance de leurs clients. Le TCS exige le libre accès aux données, la sécurité des données et le contrôle des données par le détenteur du véhicule.

- Les constructeurs automobiles doivent afficher de manière transparente et publique toutes les données saisies, stockées et transmises.
- Ces listes de données doivent pouvoir être consultées facilement par l'acheteur.
- Lors du lancement de nouveaux modèles, la liste des données doit être vérifiée par une autorité neutre pour vérifier le respect des dispositions légales sur la protection des données.
- Il faut vérifier sur la base d'échantillons si les constructeurs automobiles présentent une liste complète des données.
- Les propriétaires du véhicule, les garages libres et les dépanneurs doivent pouvoir lire librement toutes les données enregistrées dans la voiture. Les procédures d'enregistrement doivent être sécurisées de manière à répondre à cette exigence.
- Les constructeurs automobiles doivent être contraints de respecter les prescriptions actuelles sur la protection des données.
- Hormis les données dont l'utilisation est prescrite par le législateur (par exemple, le contrôle des gaz d'échappement ou eCall), le propriétaire du véhicule doit pouvoir désactiver simplement le traitement et la transmission de données, dans la mesure où celles-ci ne sont pas indispensables au fonctionnement du véhicule. La qualité des prestations de service auxquelles a droit le détenteur ne doit pas être réduite pour autant.

Source: TCS, Berne

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

Dati del veicolo

Un test con risultati sorprendenti

I veicoli moderni raccolgono e memorizzano numerosi dati, molti dei quali sono trasmessi ai costruttori. Queste informazioni servono per le diagnosi a distanza, l'eliminazione dei difetti e la ricerca sugli incidenti. Tuttavia, alcuni di questi dati raccolti riguardano lo stile di guida del conducente e la mobilità del veicolo. Per il TCS, tale pratica è problematica. Il Club esige dai costruttori più trasparenza e maggior coinvolgimento dei proprietari dei veicoli a salvaguardia dei loro diritti.

GPS, internet, computer di bordo, sensori e telecamere installati nell'auto aumentano il comfort, migliorano la sicurezza e la maneggevolezza, ma consentono anche di sorvegliare continuamente il veicolo e il suo conducente. Molti automobilisti non si rendono conto che questi sistemi potrebbero alimentare segretamente il server del costruttore, definendo profili personalizzati sul modo di guida e le abitudini d'utilizzo del veicolo. La trasmissione dei dati non avviene solo quando l'auto è ferma in garage, ma di continuo attraverso la radiotelefonica mobile.

Il test

Per farsi un'idea precisa della quantità di dati e del genere di informazioni raccolte nelle moderne automobili, il TCS, in collaborazione con la FIA (Federazione Internazionale dell'Automobile), ha esaminato i dispositivi di comando dei modelli: BMW 320d, BMW i3, Mercedes-Benz

Classe B e Renault Zoe. Gli esperti sono stati sorpresi dalla valanga di dati memorizzati rispetto all'analisi che mette in luce solo una piccola parte delle informazioni effettivamente raccolte e registrate. Molti dati sono di natura tecnica: raccolgono gli errori di funzionamento di diverse componenti, servono a migliorare la sicurezza ed eseguire una diagnosi. Tuttavia, com'era lecito intuire, le quattro vetture immagazzinano anche numerosi «dati sugli utenti», ossia informazioni sensibili che permettono di allestire il profilo sul modo di guida del conducente, sugli spostamenti e sull'utilizzo del veicolo. Perché, per esempio, la BMW 320d registra il numero massimo dei giri del motore con il relativo chilometraggio? O ancora, la durata dei tragitti e tutte le fasi di funzionamento del cambio automatico? Come mai la BMW i3 rileva le ultime 100 posizioni di sosta del veicolo? I risultati di questi esami non sono paragonabili tra loro, in quanto il sistema d'analisi non è

uguale per le quattro automobili. Cliccare qui per consultare i risultati completi del test su www.test.tcs.ch.

Possibilità di affari di ogni tipo

I «dati raccolti relativi agli utenti» possono dire molto, ma non sempre nell'interesse del proprietario del veicolo. Per esempio, le assicurazioni e le società leasing, in caso d'incidente, possono ridurre le loro prestazioni controllando le registrazioni precise della posizione del pedale del gas e della frenata al momento della collisione. Altra possibilità: un conducente che viaggia molto a velocità elevata o che frena frequentemente in modo brusco potrebbe venire classificato nella categoria degli automobilisti «a rischio» e quindi pagare premi più elevati o, in caso di danno, subire una riduzione delle prestazioni di garanzia. Inoltre, per i servizi di manutenzione, i costruttori possono «indirizzare» le loro automobili nei garage convenzionati. Le moderne automobili raccolgono, immagazzinano e inviano più informazioni di quante numerosi utenti possano immaginare. Attualmente, solo il costruttore dell'auto conosce questi dati e può accedervi, mentre il titolare del veicolo non ha praticamente alcuna possibilità d'intervento. Firmando il contratto d'acquisto, è sovente tenuto a sottoscrivere clausole che vanno in questo senso.

Conclusione ed esigenze

I costruttori d'automobili devono dar prova di maggiore trasparenza per non essere sospettati di abusare della fiducia dei loro clienti. Il TCS esige: il libero accesso ai dati, la loro sicurezza e la possibilità di controllo da parte del detentore del veicolo.

- I costruttori di automobili devono fornire in modo trasparente e pubblico tutti i dati raccolti, immagazzinati e trasmessi.
- Questi elenchi di dati devono poter essere consultati facilmente dall'acquirente.
- Al momento del lancio di nuovi modelli, l'elenco dei dati dev'essere controllato da un'autorità indipendente per verificare il rispetto delle norme legali sulla protezione dei dati.
- Con controlli a campione, occorre accertare se i costruttori presentano l'elenco completo dei dati.
- I proprietari di veicoli, i garage non convenzionati e i soccorritori in caso di panne devono poter leggere liberamente tutti i dati registrati nel veicolo. Le procedure di registrazione devono essere messe in sicurezza in modo adeguato per poter rispondere a questa esigenza.
- I costruttori hanno l'obbligo di rispettare le attuali norme sulla protezione dei dati.

Fonte: TCS, Berna

Inserenten	Seite
Brunner Medien AG, Kriens	13/36
Driveswiss, Wohlen	5
Fahrschultraining Meier GmbH, Zug	11
Hänni Mikhail Verlag GmbH, Oberhofen/Thunersee	40
SanPool, Basel	5
Scania Schweiz AG, Kloten	33
Trütsch, Zürich	5
Vereinigung Verkehrsschulung, Basel	5
Websheep, Baar	2

Autoren	Seite
Grob, Rolf	29
Guerrini, Ravaldo	6, 12
Oettli, Stefan	22
Reinhard, Daniel	24
Von Arx, Michael	39
Von Rotz, Bruno	24

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 4. November 2016
Erscheinungstermin 9. Dezember 2016



Monopol statt Konkurrenz

Der Milliardär Peter Thiel hat die Zahlungsplattform Paypal gegründet und Facebook entdeckt. Nun schreibt er in seinem Buch wörtlich: «Vermeiden Sie den Konkurrenzkampf, wo immer es geht», denn «Konkurrenz verdirbt das Geschäft». Für Fahrlehrer und andere Selbständige in stark wettbewerbsorientierten Branchen mag eine solche Aussage unwirklich anmuten: Warum soll Wettbewerb schlecht sein? Treibt mich der Wettbewerb nicht gerade dazu an, immer besser zu werden? Und was kann ich tun, um mich von der Konkurrenz abzuheben und eine Art Monopol aufzubauen?

Klar ist, dass ein Fahrlehrer nicht von sich behaupten kann, er sei der Einzige auf seinem Gebiet. Auch ein exklusives Fahrschulauto oder eine besonders schöne Webseite reichen nicht, um sich effektiv von der Konkurrenz abzuheben. Gibt es denn überhaupt einen Weg für einen Fahrlehrer, sich einer Art Monopolstellung anzunähern? Ja, es gibt ihn! Und es ist ein Weg, der jedem guten und engagierten Fahrlehrer offensteht. Aber es ist ein Weg, den zu gehen einige Jahre dauert und Konsequenz erfordert. Es ist der Weg zum Reputationsmonopol, also der «Beliebteste» zu sein.

Sie kennen das Reputationsmonopol vielleicht von Restaurants: Da gibt es solche auf tripadvisor.com, die haben mehrere Hundert oder Tausende Bewertungen von Gästen. Und wer ein solches Restaurant besucht, der merkt, dass man sich auf die vielen Beurteilungen der anderen verlassen kann. Fakt ist: Diese Bewertungen sind für den Restaurantbesitzer Gold wert und haben einen massiven Einfluss auf den Umsatz des Lokals. Damit ist auch für Sie als Fahrlehrer schon alles gesagt: Sammeln Sie Bewertungen und erschaffen Sie sich über die Jahre ein eigenes Reputationsmonopol!



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 mikhaïl verlag gmbh
 Kirchmätteliweg 2
 3653 Oberhofen