

**Mit gutem
(Umwelt-)Gewissen
Auto fahren**

6



18

Wissen

Wenn Fahrschüler nicht zahlen



25

Klassik

Renault 5 – der kleine Freund aus Frankreich

Empfohlen!
Recommandé!!
Consigliato!

fahrlehrervergleich.ch



„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.“

www.fahrlehrervergleich.ch

auto-ecole.comparatif.ch

autoscuola.comparazione.ch

NEU: Tipps für mehr Umsatz!

So füllen Sie Ihre Kurse mit fahrlehrervergleich.ch!

1. Gehen Sie auf fahrlehrervergleich.ch/manage
2. Tragen Sie Ihre Kurse ein
3. Ihre Kurse erscheinen in Ihrem Inserat und auf Ihrer Webseite
4. Verwalten Sie alle Anmeldungen ohne Aufwand (inkl. Erinnerungs-SMS, Kurslisten, Inkasso)

Jetzt gleich loslegen und 50% mehr Kursanmeldungen bekommen!

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

4000 Exemplare

Verbreitung

Fahrlehrer und Fahrschulen
Schweiz, alle Sprachräume

Erscheinungsweise

4 Ausgaben im Jahr

Anzeigen

Armin Rüfenacht
Tel. 041 318 34 85
a.ruefenacht@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, Claudia Lapierre
Tel. 041 318 34 77
c.lapierre@bag.ch
Jahres-Abo: CHF 32.–
Einzelheft: CHF 10.–

Bilder Titelseite:

Petmal/Getty Images
PeJo29/Getty Images
Automobil Revue Archiv AG

Farben hören

Stellen Sie sich vor, Sie stehen mit Ihrem Fahrzeug an der roten Ampel und warten, bis Sie Grün hören. Es gibt jemanden, der das kann.

Neil Harbisson, erster anerkannter Cyborg, trägt eine implantierte Antenne auf dem Kopf und kann damit Farben hören. Farbenblind geboren sah er bis vor seiner OP nur Schwarz- weiss- und Grautöne. Das jedoch in sehr guten Abstufungen und äussert scharf.



Werner Kirschbaum

Den heute 34-jährigen Avantgardenkünstler habe ich an einem Marketingkongress getroffen. Er referierte über seine Motivation, sich das zusätzliche Organ (wie er es nennt) im Alter von 20 Jahren implantieren zu lassen. Sein zusätzliches Organ besteht aus einer Antenne, welche Farben aufnimmt und auf einem unter dem Schädel implantierten Chip in Schwingungen umsetzt. Sieht seine Antenne Rot, hört er ein F und kann das F der Farbe Rot zuordnen.

Sehr gerne geht er in Supermärkte und hört sich die verschiedenen Farben der Gemüseauslagen oder Waschmittelverpackungen an. Und am Kongress freute er sich zur Mittagspause auf einen äusserst klangvollen Salat.

Cyborg Neil Harbisson lebt heute in New York. Leider konnte ich ihn nicht fragen, welche Farben er hört, wenn er im Taxi über den Time Square fährt.

Ihnen und Ihren Familien wünsche ich farbenfrohe Weihnachten und ein gesundes neues Jahr 2019. Verlag und Redaktion bedanken sich für Ihre Treue.

Werner Kirschbaum, Verlagsleiter *FL-magazin*

Editorial

3

Ökologie

Mit gutem (Umwelt-)Gewissen Auto fahren

6

Gesetz

Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit

10

Autolenker übersah Fussgänger – Freispruch

16

Ausbildung

Berufsmässiger Personentransport (BPT) entfällt

17

Wissen

Wenn Fahrschüler nicht zahlen

18

Statistik

E-Bike – Ausbildung statt Aufklärungskampagnen

20

News

Fahren bald auf Pannestreifen?

22

Churer Fahrlehrer erneut Vize-Weltmeister

31

Marktplatz

Neuer Renault Mégane R.S.

24

Klassik

Renault 5 – der kleine Freund aus Frankreich

25

Nutzfahrzeuge

IAA Hannover – Was darf es in Zukunft sein?

33

Partie française

37

Parte italiana

43

Online-Ratgeber

47





Einfach alles für Ihren Fahrschüler



Bereits
ab CHF 39.-
pro Monat

fahrschule.ch

Ihr Weg in die digitale Zukunft mit einem nachhaltigen Partner
DIGITALES LERNFORTSCHRITTS-MANAGEMENT

NEU

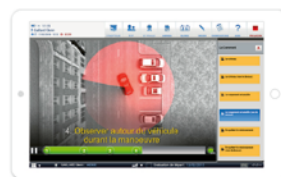
LIGHT

Das perfekte Starter-Paket

FULL

Das umfassende Paket

- ✓ **LEISTUNGSFÄHIGER WIFI ADAPTER IM AUTO**
- ✓ **DIGITALE SCHÜLER-VERWALTUNG**
- ✓ **ONLINE BUCHUNGSSYSTEM** mit live Aktualisierung
- ✓ **DATENSICHERUNG, EXPORTE, REPORTING**
- ✓ **DIGITALE KURSVERWALTUNG & ADMINISTRATION**
- ✓ **BUCHHALTUNGS-LÖSUNG** einfache und automatische Fakturierung
- ✓ **QUALITÄTS-ZERTIFIZIERUNG** Promotion und Differenzierung durch ein Qualitäts-Label
- ✓ **ATTRAKTIVE PROFIT MÖGLICHKEITEN** Verkauf von Fahrschüler Zugängen



032 588 50 19



info@fahrschule.ch



www.fahrschule.ch/fahrlehrer



Unsere Partner:



bfu bpa upi



Offizieller
Lizenznehmer der ASA





Benzin-Alternativen

Mit gutem (Umwelt-)Gewissen Auto fahren

Bei einem durchschnittlichen Verbrauch von geschätzten sechs Litern pro 100 km entspricht der Jahresverbrauch der 3700 Schweizer Fahrschulen elf Millionen Litern Treibstoff pro Jahr. Wie sieht vor diesem Hintergrund das «grüne Gewissen» der Fahrschulen aus?

Energieeffiziente und schadstoffarme Autos als Werbung

Nach dem Dieselskandal denken viele Autofahrer/innen über die Vor- und Nachteile von diesel-, benzin-, gas- sowie strombetriebenen Autos nach. Insbesondere bei der Fahrlehrerschaft wird oftmals ein «umweltfreundliches Auto» als Werbeträger bemüht. FL-magazin hat die Vor- und Nachteile der verschiedenen Antriebsarten recherchiert.

E-Autos im Trend

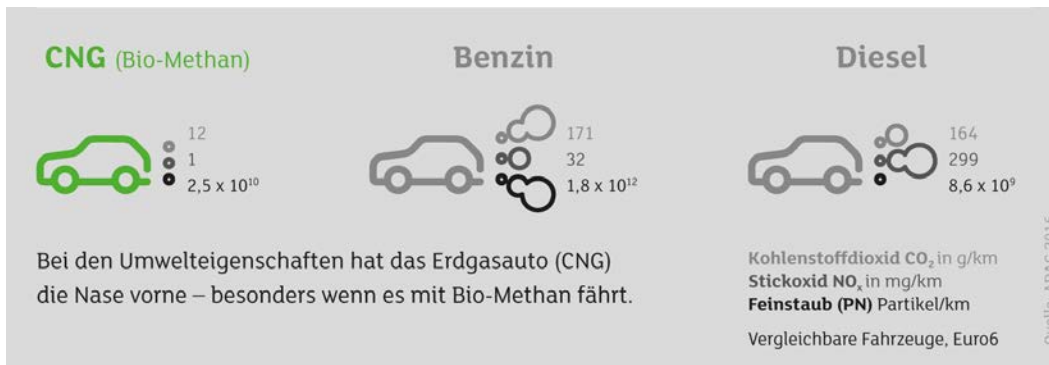
Erst im Oktober 2018 zeigte der Pariser Automobilsalon deutlich das Wachstum von Modellvielfalt und Marktanteil von Elektrofahrzeugen auf. Die Preise werden konkurrenzfähiger und Reichweite sowie Anzahl der Ladestationen nehmen zu. Autofahren mit Erdgas ist eine echte Alternative, doch nur wenige Autofahrer/innen wissen um diesen umweltschonenden und im Betrieb günstigen Treibstoff überhaupt. Und gasbetriebene Fahrzeuge haben zu Unrecht ein schlechtes Image. Dies ist insbeson-

dere bei CNG (Compressed Natural Gas) unbegründet. Erdgasfahrzeuge setzen weniger Russpartikel und Feinstaub frei. Der Kraftstoff Erdgas emittiert rund 20 Prozent weniger Kohlendioxid (CO₂) und weniger Kohlenmonoxid (CO) als benzin- und dieselpetriebene Autos. Auch werden 50 bis 95 Prozent weniger Stickoxide (NO_x) als bei Dieselaautos ausgestossen! Kommt 100 Prozent synthetisch hergestelltes Gas in den Tank, sind Erdgasfahrzeuge sogar CO₂-neutraler unterwegs als Elektrofahrzeuge. Das schafft beim derzeitigen Strommix noch nicht einmal ein Elektroauto.

CO₂, CO und NO_x

Kohlenstoffdioxid oder Kohlendioxid ist eine chemische Verbindung aus Kohlenstoff und Sauerstoff mit der Summenformel CO₂, ein unbrennbares, saures und farbloses Gas. Es löst sich gut in Wasser. Hier wird es umgangssprachlich oft – besonders im Zusammenhang mit kohlenstoffdioxidhaltigen Getränken – fälschlicherweise auch «Kohlensäure» genannt. In nicht allzu grosser Menge ist es für den Menschen unschädlich, aber zugleich als das bedeutendste Treibhausgas für die Erderwärmung verantwortlich.

Grösster Einzelposten der Abgase ist mit rund 160 Millionen Tonnen pro Jahr (D) Kohlendioxid.



Das klimaschädliche Gas entsteht, wenn kohlenstoffhaltiger Sprit wie Diesel, Gas oder Benzin verbrannt wird. Bei den Motoren hat der gasbetriebene Motor vor dem Diesel in Sachen CO₂ die Nase vorn. In der Regel haben Dieselfahrzeuge eine deutlich bessere CO₂-Bilanz als vergleichbare Benzinler, liegen aber immer noch über den Werten von erdgasbetriebenen Fahrzeugen.

Kohlenstoffmonoxid ist eine chemische Verbindung aus Kohlenstoff und Sauerstoff mit der Summenformel CO. Kohlenstoffmonoxid ist ein farb-, geruchs und geschmackloses sowie toxisches Gas. Rang zwei unter den gewichtsmässig bedeutendsten Schadstoffen im Verkehr belegt Kohlenmonoxid. CO entsteht, wenn bei der Spritverbrennung zu wenig Sauerstoff vorhanden ist. CO ist deutlich gefährlicher für den Menschen als CO₂. Das geruchlose Gas blockiert bei der Einatmung die Sauerstoffaufnahme im Blut und kann auch in geringen Konzentrationen zum Erstickungstod führen. Bei den Motoren schneidet der Diesel in Sachen CO besser ab als der Benzinler, bleibt aber auch hier hinter den erdgasbetriebenen Fahrzeugen.

Stickoxide (NO_x) – insbesondere Stickstoffdioxid – reizen und schädigen die Atmungsorgane. Erhöhte Konzentrationen in der Atemluft haben einen negativen Effekt auf die Lungenfunktion von Kindern und Erwachsenen und sind massgeblich an der Entstehung des sauren Regens beteiligt. Für die drittgrösste Schadstoffmasse sind die Stickoxide verantwortlich. Knapp 520 000 Tonnen pro Jahr werden vom Verkehr in die Luft geblasen. Im Automotor entstehen die Reizgase vor allem bei hohen Verbrennungstemperaturen und Luftüberschuss. Hauptemittent ist der Dieselmotor, in dem

während der Verbrennung mehr NO_x entsteht als im Benzinler. Auch hier schneiden erdgasbetriebene Fahrzeuge besser ab.

Erdgasauto vs. Elektroauto

Wenn die Ökobilanz beim Diesel und Benzinler hinter den erdgasbetriebenen Fahrzeugen liegt, kann dann nur noch das Elektroauto die Ökobilanz verbessern?

Auch wenn Elektroautos keinen Auspuff haben, sind sie nicht emissionsfrei. Elektroautos belasten die Umwelt und das Klima weniger im Betrieb auf der Strasse, sondern bei der Herstellung der Batterien und des verwendeten Stroms für die Ladung der Batterien. Studien gehen von 150 bis 200 Kilogramm CO₂ pro Kilowattstunde (kWh) Speicherkapazität des Akkus aus. Bei den Elektroautos hängt die Umweltbilanz vom verwendeten Strom und von der Herstellung sowie Entsorgung der Batterien ab. Ist der verwendete Ladestrom aus erneuerbaren Energien (Wasser, Wind, Solar), übertrifft das Elektroauto die Verbrennungsmotoren. Wird hingegen – wie in Europa üblich – Strom aus Kohle und Gastkraftwerken bezogen, stösst das Erdgasauto auf Erdgas Bio-Mix bezogen innerhalb eines Lenkerzyklus weniger CO₂ aus als ein Elektroauto (Empa-Studie, Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt).

Reichweite und Einsatzgebiet

Bei der Reichweite von Elektroautos sind markante Fortschritte erzielt worden: 250–300 km sind möglich. Diese Reichweite genügt für die meisten Automobilisten für die Fahrt zur Arbeit oder in der Freizeit. Zudem sind im städtischen Raum bereits viele Ladestationen vorhanden.

Bei Erdgasautos ist die Reichweite kein Thema. Unter Alltagsbedingungen kann mit einer Tankfüllung bis zu 400 km weit gefahren werden. Der zusätzliche Benzintank erhöht die Reichweite auf 600 km und mehr und macht das Erdgasauto zum perfekten Allroundfahrzeug.

Erdgas- vs. Elektroantrieb in der Fahrschule

Erdgasauto

- + Einsatz als Automatenfahrzeug oder geschaltetes Fahrzeug möglich
- + genügend Reichweite
- + günstige Anschaffungskosten durch verschiedene Ökoboni
- + kurze Tankzeiten
- + Motorfahrzeugsteuer teilweise gratis
- eingeschränkte Modellpalette
- wenige Tankstellen

Elektroauto

- + Motorfahrzeugsteuer teilweise gratis
- + viele neue Ladestationen
- + gilt als Automatenfahrzeug und wird an der Führerprüfung mit «078» im Führerausweis eingetragen
- eingeschränkte Reichweite
- eingeschränkte Modellpalette
- hohe Anschaffungskosten
- lange Tankzeiten

Tankstellen

Viele Fahrerinnen und Fahrer von Elektrofahrzeugen laden ihre Fahrzeuge zuhause oder am Arbeitsplatz. In Ausflugszielen, bei Einkaufszentren und auf Autobahnraststätten sind immer

mehr Ladestationen anzutreffen. Die Anzahl von Schnellladestationen nimmt zu. Erdgas-Tankstellen sind in den letzten Jahren ständig gewachsen. Inzwischen stehen in der Schweiz 145 Erdgastankstellen, einige davon auch auf Autobahnraststätten.

Betriebskosten

Beim Autokauf sollte nicht nur der Anschaffungspreis, sondern auch die Betriebskosten über die ganze Lebensdauer des Fahrzeuges betrachtet werden. Obschon Elektroautos bei den Gesamtkosten durch tiefere Kosten für Unterhalt und Service punkten, ist beim Restwert ein Fragezeichen zu setzen. Erdgasbetriebene Fahrzeuge schneiden wesentlich besser ab, da günstigere Versicherungsprämien und Ökorabatte einen Kostenvorteil auch gegenüber benzin- und dieselbetriebenen Fahrzeugen darstellen.

Die Stromkosten für E-Autos betragen pro 100 km etwa CHF 4.–. Ein erdgasbetriebenes Fahrzeug benötigt pro 100 km etwa 4 kg Gas, was CHF 4.– Kosten verursacht.

Keine Zukunft für Diesel und Benzin

Punkto Umweltbelastung können diesel- und benzinbetriebene Autos mit elektro- oder gasbetriebenen Autos nicht mithalten, punkten jedoch deutlich mit sehr hoher Reichweite und einer riesigen Modellpalette. Hat Erdgas also eine reelle Chance oder bleibt es eine Nische für experimentierfreudige Autofahrer? Autohersteller sehen die Vorteile und haben angekündigt, ihren Fahrzeugbestand in relativ kurzer Zeit zu verzehnfachen.

«Wes Brot ich ess, des Lied ich sing»

Dass erdgasbetriebene Fahrzeuge in der Werbung ein Schattendasein fristen, ist aufgrund vieler positiver Studien nicht logisch. Apropos Studien: Auffällig beim Recherchieren dieses Berichtes waren die unterschiedlichen Angaben über Pro und Kontra je nach Studienverfasser und Lobbyorganisation.

Beitrag: Ravaldo Guerrini





SanPool 15 JAHRE

**Ausbildnerin für Nothelferkurse
Ausbilder für Nothelferkurse**

... weitaus 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 15 Jahren bilden wir Nothelferinnen und Nothelfer in allen Landesteilen aus. **Schon bald mit Ihnen?**

Unsere Auszubildenden finden in unseren modernen Schulungszentren in Basel und Lausanne statt.

**Kursdaten und Informationen auf www.sanpool.ch
oder rufen Sie uns für eine kompetente Beratung an.**

SanPool - Schule für Gesundheit Tel: 061 602 06 06

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

Wir suchen Sie!



Die Verkehrsbetriebe Luzern AG ist das führende Unternehmen des öffentlichen Verkehrs in der Stadt und Agglomeration Luzern. Wir beschäftigen rund 480 motivierte Mitarbeitende, wovon über 320 im Fahrdienst tätig sind. Unsere Dienstleistungen werden jährlich von über 50 Millionen Menschen benutzt.

Lastwagenfahrlehrer

Ihre Aufgaben

- erteilt Theorie- und Fahrunterricht für die Kategorien Gesellschaftswagen sowie Lastwagen und deren Anhänger und Trolleybus
- instruiert neu eintretendes Fahrdienstpersonal in Sachen Betriebsorganisation, Tarif- und Billettwesen
- organisiert Aus- und Weiterbildungskurse für Fahr- und Kundenberatungspersonal sowie Schulungsaufträge und führt diese durch
- erledigt die administrativen Arbeiten im Zusammenhang mit der Aus- und Weiterbildung
- erstellt Instruktionsunterlagen
- unterhält die nötigen Kontakte zum Strassenverkehrsamt
- Mitarbeit bei speziellen firmeninternen Projekten gemäss separaten Projektbeschrieben

Ihr Profil

- Mehrjährige Berufserfahrung im Erteilen von Fahrunterricht auf schweren Motorwagen
- Führerausweiskategorie D
- SVEB 1 Zertifikat von Vorteil
- Hohe Sozialkompetenz im Umgang mit anderen bei der Zusammenarbeit in der Schulung von Mitarbeitern
- Sehr gute Deutschkenntnisse in Wort und Schrift
- Gute PC-Anwenderkenntnisse (Word, Excel, PowerPoint)

Eine herausfordernde und spannende Aufgabe in einem lebhaften Umfeld wartet auf Sie. Haben Sie Fragen? Hannes Ming gibt Ihnen gerne Auskunft unter der Telefonnummer 041 369 65 27.

Interessiert? Sie finden detaillierte Informationen zu dieser spannenden Stelle auf unserer Homepage: www.vbl.ch/jobs

Verkehrsbetriebe Luzern AG Janine Häfliger, HR Fachfrau Telefon 041 369 65 62



verkehrs-
betriebe
luzern
verbindet uns

Vernehmlassung

Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit

Um den Strassenverkehr flüssiger und sicherer zu machen, schlägt der Bundesrat verschiedene neue Massnahmen vor. Dazu gehört unter anderem, auf Autobahnen das Rechtsvorbeifahren zu erlauben, sowie die Pflicht zur Bildung einer Rettungsgasse.

Der Bundesrat will verschiedene Verkehrsregeln den sich gewandelten Anforderungen anpassen und damit die Verkehrssicherheit erhöhen und den Verkehrsfluss verbessern. Mit den vorgeschlagenen Änderungen trägt der Bundesrat zudem den Forderungen Rechnung, die vom Parlament mit der Überweisung entsprechender Vorstösse eingebracht worden sind.

Die Vernehmlassungsvorlage enthält folgende Änderungen:

Rechtsvorbeifahren wird legalisiert

Das bedeutet nicht, dass damit das Rechtsüberholen durch Ausschwenken und Wiedereinbiegen erlaubt werden soll. Freigegeben wird lediglich das vorsichtige Rechtsvorbeifahren an Autos, die auf der Überholspur langsamer unterwegs sind. Mit dieser Neuerung kann die Strassenfläche besser genutzt werden. Ausserdem werden dadurch Fahrstreifenwechsel reduziert, was sich positiv auf die Verkehrssicherheit auswirkt.

bfu-Position

Es gibt Bestrebungen, das Rechtsvorbeifahren auf Autobahnen zu erlauben. Die bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung ist mit dieser Änderung unter der Bedingung einverstanden, dass deren Ausgestaltung und Umsetzung zu keinen zusätzlichen Verkehrsunfällen führt. Insbesondere ist sicherzustellen, dass das Rechtsüberholverbot nicht verwässert wird und nur mit geringen Geschwindigkeitsdifferenzen rechts vorbeigefahren wird.

Das Strassenverkehrsgesetz verbietet das Rechtsüberholen (Art. 35 Abs. 1 SVG). Eine Ausnahme sieht die Verkehrsregelnverordnung beim Fahren in parallelen Kolonnen vor (Art. 8 Abs. 3 Satz 1 sowie Art. 36 Abs. 5 lit. a VRV). Das Bundesgericht hat dies mit einem Urteil vom 3.3.2016 präzisiert: Von parallelem Kolonnenverkehr ist auszugehen, wenn es auf der linken (und mittleren) Überholspur zu einer Verkehrsverdichtung kommt, sodass Fahrzeuge auf der Überholspur faktisch nicht mehr schneller vorankommen. In mehreren politischen Vorstössen wurde der Bundesrat gar aufgefordert, das Rechtsüberholen auf Autobahnen in der Schweiz grundsätzlich zuzulassen.

Eine derzeit zur Diskussion stehende Gesetzesänderung sieht vor,

- das Rechtsvorbeifahren auf Autobahnen zu erlauben und

- das Rechtsüberholen durch Ausschwenken und Wiedereinbiegen in einem Zug zu verbieten.

Die bfu begrüsst die Beibehaltung des Rechtsüberholverbots. Sie erachtet dieses als wichtige Massnahme für die Verkehrssicherheit. Das oft gehörte Argument, wonach sich in den USA wegen des Rechtsüberholens weniger Unfälle ereigneten, trifft nicht zu. Tatsache ist, dass es in der Schweiz im Vergleich zu den USA pro Milliarde gefahrene Kilometer etwa ein Viertel so viele Verkehrstote auf Autobahnen gibt (im Jahr 2015: 0,9 in der Schweiz, 3,5 in den USA). Zudem gilt in vielen Staaten der USA ein Rechtsfahrgebot auf Autobahnen, wenn diese nur zwei Spuren pro Fahrtrichtung aufweisen.

Durch die Erlaubnis, rechts vorbeizufahren, wird sich der Spurwechsel von der linken auf die rechte Spur schwieriger gestalten. Im Gegensatz zum Spurwechsel nach links sind sich hier die Autofahrenden ein von hinten kommendes Fahrzeug nicht gewohnt. Die dadurch entstehenden unsicheren Situationen können nur durch sorgfältige Definition, Einführung und Überwachung der Regel entschärft werden. Folgende grundlegende Anforderungen an neue Vorschriften sind zu erfüllen:

- Die Intention der neuen Regel ist den Autobahnbenutzern bekannt (Verkehrsfluss).
- Der Inhalt ist verständlich (Definition vorbeifahren vs. überholen).
- Die erwünschte Handlung ist umsetzbar (maximal erlaubte Geschwindigkeitsdifferenz).
- Die korrekte Handhabung ist kontrollierbar und wird kontrolliert.

Unverzichtbar sind dabei wiederholte – also nicht nur auf die Einführungsphase beschränkte – Informationskampagnen, die auf die spezifische Schweizer Regel aufmerksam

machen. Denn für die meisten ausländischen Autolenkenden wird die Situation immer ungewohnt bleiben, da im europäischen Ausland die Erlaubnis für das Rechtsvorbeifahren auf Autobahnen nicht gilt. Ansonsten empfiehlt die bfu, die Gesetzgebung lediglich im Sinne des oben erwähnten BGE anzupassen.

Rettungsgasse wird zur Pflicht

Da bei Unfällen auf den Autobahnen die Blaulicht-Dienste oft Mühe haben, zwischen den stehenden Autos hindurch zum Unfallort zu gelangen, soll neu die Pflicht zur Bildung einer Rettungsgasse rechtlich verankert werden. Diese Vorschrift gilt für Autobahnen und Autostrassen mit mindestens zwei Fahrstreifen: Fahrzeuge sollen bei Schrittempo und kurz vor dem Stillstand eine freie Gasse bilden für Sanität, Polizei und Feuerwehr, und zwar zwischen dem äussersten linken und dem unmittelbar rechts danebenliegenden Fahrstreifen.

«Reissverschluss» wird rechtlich verankert

Dies betrifft den Verkehr im Vorfeld eines Spurabbaus – zum Beispiel als Folge einer Baustelle: Das sogenannte Reissverschlussprinzip soll per Verordnung rechtlich verankert werden. So kann die Strasse besser ausgelastet und der Verkehrsfluss verbessert werden.

Neue Höchstgeschwindigkeit für leichte Motorwagen mit Anhänger

Diese Fahrzeuge sollen auf der Autobahn künftig mit 100 Kilometer pro Stunde statt wie bisher nur mit 80 unterwegs sein dürfen. Davon betroffen sind zum Beispiel Wohnwagen-Gespanne oder Personenwagen mit Pferdeanhängern. Massgebend – insbesondere betreffend Gewicht des Anhängers – bleiben die Angaben im Fahrzeugausweis des Zugfahrzeugs.



Alkohol auf Raststätten

Nachdem National- und Ständerat letztes Jahr beschlossen hatten, das Verbot des Alkoholverkaufs und -ausschanks auf den Raststätten des Nationalstrassennetzes aufzuheben, passt der Bundesrat jetzt die entsprechende Nationalstrassenverordnung an. Nicht davon betroffen sind die Rastplätze: Dort ist es nach wie vor verboten, Alkohol zu verkaufen und auszuschenken. Aufgehoben wird ferner die Pflicht der Kantone, auf Raststätten öffentliche Telefontaxikabine zur Verfügung zu stellen.

bfu-Position

Das Parlament hat beschlossen, auf Autobahnraststätten den Verkauf und den Ausschank von Alkohol zuzulassen. Dies wird das Risiko schwerer Unfälle auf Autobahnen erhöhen. Mit sinnvollen und praktikablen gesetzlichen Rahmenbedingungen könnten die Gefahren verringert werden.

Das Parlament hat den Bundesrat in der Septembersession 2017 beauftragt, das seit über 50 Jahren geltende Verkaufs- und Ausschankverbot von Alkohol entlang der Autobahnen (Nationalstrassenverordnung Art. 6.2 sowie Art. 7.4.) aufzuheben, obwohl in der Bevölkerung kein solches Anpassungsbedürfnis besteht. Die Zustimmung zum heutigen Alkoholverkaufsverbot liegt gemäss bfu-Bevölkerungsbefragung bei über 80 Prozent. Diese Regelung hatte bisher dazu beigetragen, dass Schweizer Autobahnen relativ sicher sind.

Heute ist bei 13 % aller schweren Autobahnunfälle Alkohol im Spiel. Die Aufhebung des Verbots wird das Risiko solcher Unfälle erhöhen. Die bfu empfiehlt dem Gesetzgeber daher, die Zulassung von Alkohol an Autobahnraststätten wenigstens mit einem Verkaufs- und Ausschankverbot in der Nacht einzuschränken. Nächtliche Verkaufsver-

bote an Autobahnen gibt es bereits in den umliegenden Ländern. In der Schweiz gibt es in einigen Kantonen für Läden und Tankstellenshops bereits ähnliche Einschränkungen, zum Beispiel in Genf und in der Waadt.

Die Zulassung von Alkohol auf Autobahnraststätten erhöht unter anderem das Risiko von Geisterfahrten – schon heute ist bei einem Drittel davon Alkohol im Spiel. Rund 50 % aller Geisterfahrten nehmen ihren Anfang auf den Autobahnen selbst, z. B. bei Einfahrten von Raststätten, die fälschlicherweise als Ausfahrt benutzt werden.

Das monotone Fahren auf Autobahnen kann auch zu Müdigkeit am Steuer führen. Alkohol verstärkt dieses Risiko. Der Ausschank von Alkohol auf Raststätten erhöht die Gefahr, dass übermüdete und gleichzeitig leicht alkoholisierte Fahrer unterwegs sind, die sich selbst und korrekt fahrende Lenkerinnen und Lenker gefährden (Einspurern, Spurwechsel, Auffahrunfälle).

Rechtsabbiegen bei Rotlicht für Velos erlaubt

Velofahrende sollen künftig auf einer Kreuzung trotz Rotlicht rechts abbiegen dürfen, wenn dies entsprechend signalisiert ist. Bei einem mehrjährigen Versuch in Basel hat sich diese Regelung bewährt, sodass sie jetzt ins Verkehrsrecht aufgenommen werden soll.





bfu-Position

Es besteht ein gewisser Druck auf die Behörden, den Velofahrenden an Kreuzungen punktuell zu erlauben, trotz Rotlicht rechts abzubiegen. Eine Analyse der bfu zeigt nun, dass durch das Rechtsabbiegen bei Rot möglicherweise neue gefährliche Situationen entstehen können. Die bfu steht dieser Massnahme daher skeptisch gegenüber. Die Freigabe sollte nur dort erfolgen, wo die Sicherheitsanliegen der betroffenen Strassenbenützenden berücksichtigt sind.

Viele Städte und Gemeinden wollen das Radfahren fördern. Der Druck auf die Behörden ist seit dem Pilotversuch in Basel gross, den Velofahrenden das Rechtsabbiegen bei Rot zu erlauben. Durch diese Freigabe entstehen aber neue Unfallrisiken für Fussgänger, Velofahrende, Motorfahrzeuglenkende und Trams.

Die bfu hat nun sicherheitstechnische Kriterien und Empfehlungen erarbeitet, um die neu entstehenden Risiken so weit wie möglich zu reduzieren. Die folgenden Punkte sollten vor einer Neusignalisation beachtet werden:

- Der Radstreifen vor dem Lichtsignal sollte mindestens 1,2 m breit sein.
- Für wartende Velos muss vor dem Haltebalken genügend Raum reserviert werden.
- Die Velofahrenden müssen die Fussgänger sehen, die den Fussgängerstreifen betreten möchten; es darf keine Sichthindernisse haben.
- Wenn es auf der Strasse, in die eingebogen wird, Tramschienen hat und kein Radstreifen vorhanden ist, sollte das Abbiegen bei Rot nicht erlaubt werden.
- Weist der Fahrstreifen, in den eingebogen wird, eine hohe Fahrzeugfrequenz auf, sollte die Freigabe nur dann erfolgen, wenn ein Radstreifen vorhanden ist.

- Die zu- und wegführende Strasse sollte kein Gefälle aufweisen, das mehr als 4% beträgt.

Die bfu empfiehlt den Behörden zudem, der Bevölkerung das neue Signal mittels einer Informationskampagne zu erläutern und deutlich zu machen, dass Verkehrsteilnehmende mit Grün (z.B. Fussgänger) weiterhin vortrittsberechtigt sind. Auch sollten die Velofahrenden darauf hingewiesen werden, dass ohne ein Freigabesignal an der Ampel (siehe Bild) das Rechtsabbiegen bei Rot weiterhin strafbar ist.

Die zusätzliche Forderung, Rechtsabbiegen bei Rot auch für Motorfahrzeuge zuzulassen, lehnt die bfu ab, weil dies zu gefährlichen Kollisionen auf den Fussgängerstreifen führen dürfte. Auch Konflikte grosser Motorfahrzeuge mit Radfahrern (toter Winkel!) sind zu erwarten. Studien belegen, dass in Deutschland und in den USA, wo diese Regelung zugelassen ist, Kollisionen zwischen Fussgängern und kreuzenden Verkehrsströmen und Fussgängern zunehmen.

Velofahren auf dem Trottoir

Kindern im primarschulpflichtigen Alter soll es erlaubt werden, mit der gebotenen Vorsicht auf dem Trottoir Velo zu fahren. Damit will der Bundesrat die Sicherheit für die Verkehrsteilnehmenden mit der geringsten Erfahrung erhöhen.

bfu-Position

Weil immer öfter Velos, E-Bikes und Trendfahrzeuge aller Art auf Trottoirs unterwegs sind, steigt die Kritik aus Fussgängerkreisen. Vor allem ältere und in der Mobilität eingeschränkte Menschen fühlen sich bedroht. Trotzdem gibt es nun Bestrebungen, die Trottoirs für velofahrende Kinder bis 12 Jahre freizugeben. Die bfu lehnt dies aus Sicherheitserwägungen ab, sieht

aber Klärungsbedarf in Bezug auf die aktuellen gesetzlichen Bestimmungen.

Die Idee, die Trottoirs generell für velofahrende Kinder bis zum 12. Altersjahr freizugeben, erscheint auf den ersten Blick sympathisch. Sie vermittelt aber nur eine Scheinsicherheit: Trottoirs im Innerortsbereich sind für velofahrende Kinder wegen der zahlreichen Einmündungen und Querstrassen keineswegs ungefährlich, insbesondere wenn entgegen der Fahrtrichtung auf dem Trottoir gefahren wird. Unübersichtliche Hauseingänge, Ausfahrten aus Garagenvorplätzen und Parkplätzen sowie sichtbehindernde Bepflanzungen bergen das Risiko von Kollisionen. Zudem ist jedes fahrende Velo auf dem Trottoir eine potenzielle Gefahr für Fussgänger – und somit auch für andere Kinder.

Laut Verkehrsregelnverordnung dürfen Kinder im vorschulpflichtigen Alter, die nicht mit einem Velo, sondern mit einem Kinderrad unterwegs sind, auf dem Trottoir fahren. Was ein Kinderrad genau ist, bleibt jedoch unklar, eine eindeutige Abgrenzung zum Velo fehlt. Die bfu würde deshalb eine Klärung der gesetzlichen Bestimmungen begrüssen, eine Regelung über die Altersgrenze könnte Klarheit für alle Verkehrsteilnehmenden schaffen.

Jedoch ist die zurzeit diskutierte Altersgrenze von 12 Jahren aus Sicht der Beratungsstelle deutlich zu hoch. Aus Gründen der Verkehrssicherheit empfiehlt sie, Kindern das Velofahren

auf Trottoirs höchstens bis zum 8. Geburtstag zu erlauben. Bis zu diesem Alter sind die Kids normalerweise noch nicht so schnell unterwegs, sodass sie für die übrigen Verkehrsteilnehmenden weniger überraschend auftauchen und Kollisionen mit Fussgängern in der Regel weniger gravierende Unfallfolgen haben.

Parkplätze für E-Fahrzeuge und Parkgebühren

Zur Förderung der Elektromobilität soll ein Symbol in die Signalisationsverordnung aufgenommen werden, das Parkfelder für E-Fahrzeuge anzeigt. Zudem soll der Geltungsbereich des Signals «Parkieren gegen Gebühr» auf alle Fahrzeuge ausgedehnt werden. Das bedeutet, dass Gemeinden und Kantone unter anderem auch auf Parkplätzen für Motorräder Gebühren erheben dürfen, wenn sie dies wollen.

Im Rahmen der Vernehmlassungsvorlage sollen zudem aus heutiger Sicht unnötige Bestimmungen aufgehoben werden. Dazu gehören z.B. Bestimmungen für Tierfuhrwerke und Handwagen, welche heute im Strassenverkehr kaum noch vorkommen.

Die Vernehmlassung zu den Verordnungsanpassungen hat am 10. Oktober 2018 ubegonnen und dauert bis zum 25. Januar 2019.

Beitrag: Werner Kirschbaum

Quelle: www.admin.ch, bfu

Bilder: 1970s/Getty Images; bfu



AUS- UND WEITERBILDUNG

- **WINTERFAHRTRAINING**
 Auf Schnee und Eis
 Mi, 06.02.2019
 Anerkennung Kat. B
- **EINSATZBEFEHL ZUM WINTERDIENST**
 Strassenkunde mal anders
 Do, 28.02.2019
 Anerkennung Kat. B
- **MODERATOR/-IN WERDEN**
 Für die Neulenkerweiterbildung
 März 2019 - August 2019



acadevia

by DRIVESWISS.ORG

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

Mehr Erfolg beim VKU mit

let's drive

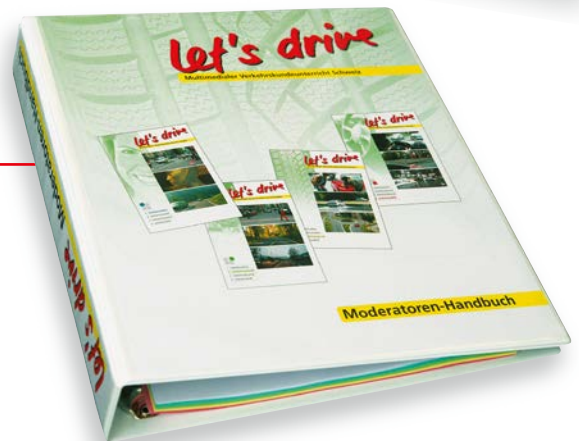
Schülerhefte

- 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

Freispruch

Autolenker übersah Fussgänger

Das Bundesgericht hat die Verurteilung eines Autofahrers aufgehoben, der bei schlechten Lichtverhältnissen einen Fussgänger anfuhr. Ein Fussgänger war sechseinhalb Meter vor einem Fussgängerstreifen vor ein Auto gelaufen. Das Fahrzeug hatte den Mann erfasst.

Das Bundesgericht hat die Verurteilung eines Autofahrers aufgehoben, dem sechseinhalb Meter vor einem Fussgängerstreifen ein musikhörender Fussgänger vor das Auto gelaufen war. Das Luzerner Kantonsgericht hatte den Lenker zu einer Busse von 200 Franken verurteilt.

Fussgänger lief direkt vor Auto

Es war dunkel, die Witterungs- und Sichtverhältnisse waren schlecht, der Fussgänger war dunkel gekleidet und nur dessen hellgrau-weißer Rucksack war sichtbar. Ohne die Strasse zu kontrollieren, lief der Fussgänger direkt vor ein korrekt herannahendes Auto. Der Fussgänger und das Auto kollidierten, wobei der Fussgänger ein Schädel-Hirn-Trauma und weitere Verletzungen erlitt.

Erst schuldig gesprochen

Das Kantonsgericht Luzern sprach den Autolenker schuldig wegen Nichtbeherrschens des Fahrzeugs infolge mangelnder Aufmerksamkeit. Dagegen reichte der Autofahrer Beschwerde beim Bundesgericht ein.

Sorgfaltspflicht nicht verletzt – Urteil aufgehoben

Im publizierten Urteil halten die Lausanner Richter fest, dass der Beschwerdeführer keine Sorgfaltspflicht verletzt habe. Er hätte den Fussgänger zwar früher erkennen können. Aber er sei mit einer den Verhältnissen angepassten Geschwindigkeit gefahren.

Überraschendes Verhalten des Fussgängers

Es habe zudem keinerlei Anzeichen gegeben, dass sich der erwachsene Fussgänger falsch verhalten würde. Deshalb habe es keinen Anlass gegeben für ein präventives Bremsen. Ursache des Unfalls sei das unvorhersehbare und überraschende Verhalten des Fussgängers gewesen.

(Urteil 6B_1294/2017 vom 19.09.2018) (anf/sda)

Quelle: www.tagesanzeiger.ch

Bild: Sergey_Peterman/Getty Images



Taxi-Führerschein

Berufsmässiger Personentransport (BPT) entfällt

Wer mit Fahrzeugen Personen transportieren will, benötigt dazu eine Bewilligung. Das besagt die bis heute geltende Regelung zum BPT, die aber zur Freude von Uber bald entfallen wird.

FDP will Taxi-Führerschein abschaffen

Die FDP hat erreicht, dass die Prüfung für den BPT abgeschafft wird. Die Anforderungen für den gewerblichen Personentransport seien die gleichen wie für jeden anderen Führerscheininhaber auch, sagte FDP-Nationalrat Philippe Nantermod (VS). Nantermod hält die Unterscheidung für überflüssig. Die Gefahren seien unabhängig von der Verwendung des Fahrzeugs die gleichen, schreibt er in der Begründung seiner Motion. Für berufsmässige Personentransporte in Personenwagen sollen nur noch das Strassenverkehrsgesetz und das Arbeitsgesetz gelten. Die Fahrtenschreiberpflicht oder spezielle Arbeitszeitregelungen sollen aufgehoben werden. Der Schweizer Bundesrat hat der Annahme der Gesetzesinitiative bereits zugestimmt und hält den speziellen Führerausweis BPT für Taxifahrer für unnötig.

Existenzängste bei den Betroffenen

Bei den Schweizer Taxifahrern löst die Vorstellung, dass Private Taxidienste anbieten, Existenzängste aus: «Wir können das Taxiunterneh-

men dichtmachen, wenn das System Uber legal wird», tönt es von Seiten der Taxifahrer. Aber auch bei der Ausbildung zum Fahrlehrer / zur Fahrlehrerin würde dann die Hürde der BPT-Prüfung entfallen.

Happige Bussen

Bei Uber-Pop-Fahrern handelt es sich um Privatpersonen, die keinen wirtschaftlichen Erfolg erzielen dürfen. Deswegen sind die Tarife niedriger als bei lizenzierten Taxiunternehmen. Transportiert jemand allerdings innert 16 Tagen mehr als einmal Fahrgäste und macht Gewinn, braucht er die entsprechende Bewilligung (Taxiprüfung BPT). Die Kantonspolizei Zürich erwischte 139 Fahrer des Billigdienstes, die Stadtpolizei 79. Mit Bussen bis zu 10000 Franken können laut Kapo diese Straftatbestände geahndet werden. In Lausanne wurden 287 Uber-Pop-Fahrer wegen fehlender kommunaler Taxibewilligung angezeigt. In der Stadt Basel wurden 25 Verdachtsfälle gemeldet. Dort erhielt ein Fahrer eine Busse von 5000 Franken.

Beitrag: Ravaldo Guerrini

Quelle: www.srf.ch; Bild: Chalabala/Getty Images

Zahlungsmoral

Wenn Fahrschüler nicht zahlen

Die Zahlungsmoral von Fahrschüler/innen für Dienstleistungen in Fahrschulen ist nicht immer die beste. Wie können Unstimmigkeiten vermieden werden und wie schützt sich die Fahrlehrerschaft gegen säumige Kunden?

Wenn selbst nach zwei Wochen die Rechnung nicht beglichen wurde, stellt sich Unbehagen ein. Warten Sie auf keinen Fall tatenlos. Ihnen stehen rechtliche Wege offen, die Zahlung beim Auftraggeber einzufordern. Gehen Sie dabei zielgerichtet, jedoch freundlich vor.

Rechnung nicht bezahlt

Was tun, wenn nach 30 Tagen immer noch kein Geld eingegangen ist? Informieren Sie den Kunden schriftlich über seinen Zahlungsverzug und erinnern Sie ihn an seine Zahlungspflicht.

Erste Zahlungserinnerung: Kunden sympathisch erinnern

Manchmal hat der Kunde es einfach aus Versehen versäumt, die Rechnung zu bezahlen, manchmal wird das Geld auch spät überwiesen oder ist noch nicht eingegangen. Holen Sie mit einem freundlichen Anruf die Rechnung ins Gedächtnis zurück.

Nennen Sie das Zahlungsziel

Mit der Zahlungserinnerung sollten Sie Ihrem Kunden auch ein Zahlungsziel nennen, also die Frist, bis wann die Rechnung bezahlt werden sollte. Hierfür gibt es keine gesetzlichen Vorgaben. Verbreitet ist eine erneute Zahlungsfrist von zehn Tagen.

Mahnung: Neue Frist setzen und Schritte dokumentieren

Ihr Kunde zahlt nicht? Falls Sie bislang noch nicht schriftlich gemahnt haben, sollten Sie das jetzt tun. In dieser Mahnung setzen Sie dem Leistungsempfänger eine neue Frist und weisen ihn bereits auf die Schritte hin, die bei einer Nichtzahlung folgen würden (Mahn- und Betreibungsgebühren). Wichtig: keine langen Fristen gewähren, mindestens drei Tage für die Überweisung einplanen. Lässt sich der Rechtsweg nicht vermeiden, leiten Sie das gerichtliche Betreibungsbegehren ein.

Vorbeugen ist besser als nachbessern

Weisen Sie gleich zu Beginn des Unterrichts auf eine professionelle Zahlungsabwicklung hin und treffen Sie mit Ihren Kunden klare schriftliche Vereinbarungen zu den Zahlungskonditionen. Machen Sie wichtige Details Ihrer Geschäftsbedingungen kenntlich und lassen Sie sich vom Kunden diese unterschreiben (z.B. Preis, Anzahl und Dauer der Fahrstunden). Kommt es dennoch zu Unstimmigkeiten, haben Sie vor Gericht gute Karten. Beispiele für AGBs: <https://www.agb-allgemeine-geschaeftsbedingungen.ch/muster>

Es mag aufwändig und altmodisch klingen: Barzahlung in kurzen Abständen kann eine effektive Form zur Vermeidung von späteren Diskussionen sein.

Beitrag: Ravaldo Guerrini

Bild: PeJo29/Getty Images

ORPHYDRIVE



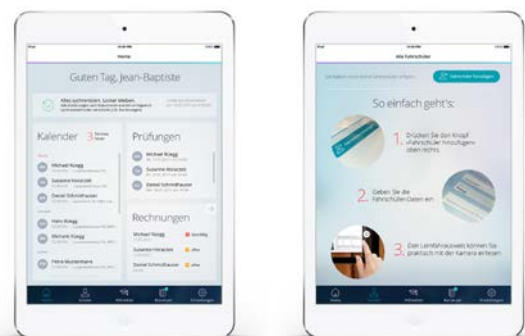
Mehr Zeit für mich

Von der Schülerkarte bis zur Abrechnung

Die App, welche das Tagesgeschäft für Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer in der Schweiz erleichtert. Orphy hat dabei in enger Zusammenarbeit mit Schweizer Fahrlehrern von deren langjähriger Erfahrung profitiert.

Alle Vorteile auf einen Blick

- ◆ massgeschneiderte Branchen-Lösung
- ◆ Keine lästige Büroarbeit nach Feierabend
- ◆ Zeitersparnis und Transparenz im Alltag
- ◆ Tagesgeschäft jederzeit im Überblick
- ◆ Überall und jederzeit verfügbar



Weitere Informationen
www.orphydrive.ch



E-Bike

Ausbildung statt Aufklärungskampagnen

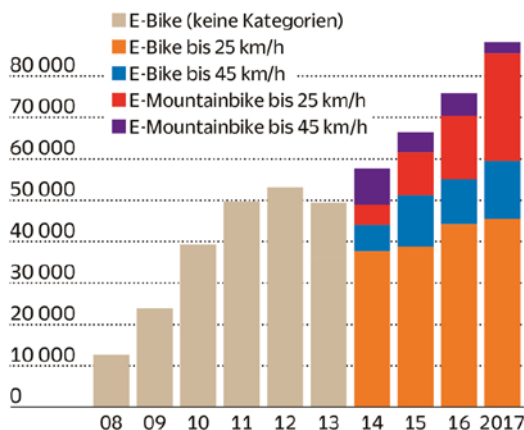
Mit dem deutlichen Ja zur Velo-Initiative in der Schweiz soll eine Förderung des Velonetzes und eine Reduktion des Autoverkehrs erreicht werden. Mehr Velowege sollen zudem verhindern, dass sich Autos und Velos in die Quere kommen.

Weiter steigende Zahlen

Während die Anzahl der Schwerverletzten bei einem Grossteil der Verkehrsteilnehmenden abnahm, ist diese bei den E-Bike-Fahrenden von 103 auf 138 angestiegen, wovon insbesondere die Altersgruppe der über 40-Jährigen betroffen war. Die schwer verletzten 40- bis 49-Jährigen verunfallten vermehrt auf schnellen E-Bikes, während die über 50-Jährigen in höherem Mass auf langsamen E-Bikes verunfallten.

Der Boom der E-Bikes

Verkäufe von Elektrovelos in der Schweiz



Quelle: Velosuisse

Nicht nur Senioren verunfallen

E-Biker ab 65 Jahren sind vor allem hinsichtlich tödlicher Unfälle eine Risikogruppe. Aber bei der Anzahl schwerer Unfälle werden sie von einer anderen Altersgruppe überholt. Während sich bei ihnen die Anzahl schwerer Unfälle zu stabilisieren scheint (leichter Rückgang von 65 im 2015 auf 61 im vergangenen Jahr), nahmen in derselben Zeitspanne die Unfälle bei den 45- bis 64-Jährigen von 81 auf 97 weiter zu.

E-Bike-Sicherheitskurs

Während die bfu ihr Augenmerk auf Aufklärungskampagnen richtet, sind andere Organisationen bereits einen Schritt weiter. TCS, Polizei und verschiedene private Organisationen haben den Sinn von «Ausbildung statt Worte» umgesetzt und bieten sehr preiswert oder gratis Fahrkurse mit dem E-Bike an.

Der TCS empfiehlt allen E-Bike-Einsteigern einen Sicherheitskurs. An einem halbtägigen Kurs können sich die Teilnehmer mit den Besonderheiten der Elektrovelos vertraut machen, um auch bei höherer Geschwindigkeit sicher unterwegs zu sein. Nach einem Theorieteil geht es auf die Piste. Auf der geschlossenen Strecke kann ein Geschicklichkeitsparcours absolviert werden.

Obligatorium für Sicherheitskurse?

Freiwillige Sicherheitskurse vermitteln bereits heute mit wenig Zeitaufwand eine Grundausbildung. Mehrheitlich sind die Teilnehmenden

zufrieden bis begeistert und verlassen ein solches Training mit einem Gewinn an Sicherheit auf dem E-Bike.

Wer den verkehrspolitischen Weg in der Schweiz kennt, weiss um die Problematik der Durchsetzbarkeit eines Obligatoriums. Bleibt nur die Empfehlung für E-Bike-Sicherheitskurse? Nein, denn es besteht in der Schweiz tatsächlich eine Rechtsungleichheit zwischen schnellen E-Bikes bis 45 km/h und einem A1-Motorrad mit gelbem Kontrollschild (auf 45 km/h gedrosselt). Während der A1-Motorradfahrer einen Nothilfekurs, die Theorieprüfung, einen Verkehrskundekurs und einen Motorradgrundkurs von min. 2x 4 Stunden absolvieren muss, darf der E-Biker ohne jegliche Grundausbildung auch 45 km/h fahren! Lediglich die Mofa-Theorie muss absolviert sein. Wirklich logisch ist das nicht. Aus

der beschriebenen Rechtsungleichheit ist beim Schweizerischen Fahrlehrer-Verband SFV ein Antrag einer Sektion hängig, der zumindest für die schnellen E-Bikes eine minimale Grundschulung analog zur Motorradausbildung fordert.

Politik kontra Verkehrssicherheit

Fachkreise empfehlen oder fordern sogar E-Bike-Sicherheitskurse. Mit dem Hintergedanken, mehr Jugendliche für E-Bikes zu begeistern, möchte die FDP-Nationalrätin Daniela Schneeberger die Mofa-Theorie-Ausbildung für 14-Jährige abschaffen. Der SFV weist nun darauf hin, dass bereits in jungen Jahren eine gute Verkehrsausbildung nachhaltig zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen kann.

Beitrag: Ravaldo Guerrini

SCHÜLERBEWERTUNGEN

Gute und glaubwürdige Schülerbewertungen erhalten, auf allen Portalen – Sie bestimmen wo

BEWERTUNGSEINLADUNGEN

Online Bewertungseinladung an Ihre Fahrschüler senden mit Link auf Ihre Wunschportale

VIDEO-FEEDBACKS

Video-Feedbacks erhalten und für Ihre Online-Werbung nutzen, inkl. YouTube



Jetzt einsteigen: www.fahrlehrer.ch/feedback





Stau-Projekt auf A1 im Limmattal

Fahren bald auf Pannestreifen?

Das Bundesamt für Verkehr denkt über eine Umnutzung des Pannestreifens auf der A1 zwischen Wettingen AG und Dietikon ZH nach.

Während der Stosszeiten ist es ein gewohntes Bild: Auf der A1 zwischen Wettingen und Dietikon geht es nur sehr langsam vorwärts. An kaum einem anderen Ort in der Schweiz staut es so oft wie auf der A1 im Limmattal.

Dem will das Bundesamt für Strassen (Astra) jetzt entgegenwirken. Während der Spitzenzeiten soll künftig auch der Pannestreifen befahren werden dürfen, wie das «Badener Tagblatt» berichtet. Geplant sei eine sogenannte Pannestreifenumnutzung. Vorher muss das Astra aber diese Umnutzung prüfen und als zweckmässig beurteilen.

Oder eine doppelstöckige Autobahn?

Noch müssen sich die Autofahrer aber gedulden. Bevor die Nordumfahrung Zürich fertig ausgebaut ist, sei eine Pannestreifenumnutzung nicht zweckmässig. Der Bund plant die Gesamterneuerung des Gubristtunnels in den Jahren 2022 bis 2026.

Die Umnutzung des Pannestreifens ist bei Weitem nicht die einzige Idee, um die Stauzeiten zu senken. Das Bundesamt für Strassen prüft auch den Bau einer doppelstöckigen Autobahn im Zürcher Limmattal, wie Astra-Direktor Jürg Röthlisberger in einem Interview mit der «NZZ am Sonntag» sagte.

Noch einige Hürden zu meistern

«Wir prüfen, ob wir einen Teil der A1 doppelstöckig führen können», sagt Röthlisberger. Das Trasse führe dort durch ein Flachmoor, weshalb man kaum weiter in die Breite bauen könne. «Daher überlegen wir uns, über die heutige Spur eine zweite Etage zu bauen.»

Gemäss dem Astra-Chef könnte etwa der Verkehr nach Zürich unten geführt werden und jener nach Bern auf der oberen Etage oder die Lastwagen unten und die Personenwagen oben. Die Idee werde nun im Detail geprüft. Punkto Raumplanung und Umweltverträglichkeit seien aber sicher noch Hürden zu meistern.

Quelle: www.20min.ch; Bild: Thinkstockphotos



RENAULT
Passion for life

Neuer

Renault MEGANE R.S.

Entfesselt den Alltag.



Und begeistert auch auf dem Beifahrersitz.



Neuer Mégane R.S. 280, 7,2 l/100 km, 163 g CO₂/km, CO₂-Emissionen aus der Treibstoff- und/oder der Strombereitstellung 38 g/km, Energieeffizienz-Kategorie G. Durchschnitt aller erstmals immatrikulierten Personewagen 133 g CO₂/km.

Renault empfiehlt **elf**

www.renault.ch

Neuer Renault Mégane R.S.

Dynamik pur und Performance in Reinkultur

Die Freunde des sportlichen Fahrstils erwarten ihn ungeduldig: Nach der Weltpremiere im September 2017 folgte im Mai 2018 die Markteinführung des Neuen Renault Mégane R.S.

An den Ambitionen hat sich nichts geändert: Mit dem gesammelten Know-how und der Leidenschaft von Renault Sport bietet die dritte Generation des Mégane R.S. alles, um sich – wie schon seine Vorgänger – als eine Referenz im C-Segment der Sportfahrzeuge zu etablieren. Das starke, auf die Performance ausgerichtete Design des Neuen Renault Mégane R.S. unterstreicht den direkten Bezug zum Automobilrennsport.

Das Ziel: Fahrvergnügen in seiner reinsten, schönsten Form, auf der Strasse und auf dem Rundkurs.

Die Zutaten dafür sind alle da:

- Das Fahrwerk mit der Vierradlenkung 4CONTROL und den Stossdämpfern mit hydraulischem Endanschlag vereint Präzision, Wendigkeit, Stabilität und Komfort zu einem einzigartigen Fahrerlebnis.
- Die neueste Generation des 1,8-l-Turbomotors trägt die gemeinsame Handschrift der Ingenieure von Renault Sport Cars und Renault Sport Racing. Das Resultat in Zahlen: 280 PS und 390 Nm
- Je nach Einsatz stehen vier Konfigurationen zur Auswahl: mit Schalt- und EDC-Doppelkupplungsgetriebe, mit Sport- oder Cup-Fahrwerk.
- Zudem kommen High-End-Technologien wie R.S. Vision, MULTI-SENSE oder die neueste Ausführung vom R.S. Monitor zum Einsatz.

Weitere Informationen: www.media.renault.ch

Fahrschulpedalen

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



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

Renault 5 – der kleine Freund aus Frankreich



Renault hatte schon immer ein gutes Näschen für neue Käufersegmente. 1972 wurde der R5 lanciert. Er erfüllte exakt die Bedürfnisse junger urbaner Frauen. Und er definierte die Supermini-Kategorie.

Eigentlich entstand der Renault 5 fast durch Zufall. Er war die Idee eines jungen Designers namens Michel Boué, der in seiner Freizeit im Jahr 1969 an einem kleinen Auto tüftelte. Als die Führungsriege von Renault darauf aufmerksam wurde, beschloss man, den Wagen praktisch unverändert zu realisieren.

Für die junge urbane Frau

Der Renault 5 füllte exakt eine neue Nische, die sich geöffnet hatte. Bereits in den Sechzigerjahren machten in Frankreich mehr Frauen den Führerschein als Männer, da musste es sich doch lohnen, ein Auto auf deren Bedürfnisse

auszurichten. Der R5 tat genau das. Er war kompakt, sogar sehr kompakt. 350,5 cm betrug seine Länge, 152,5 cm die Breite. Der Radstand, wie beim Renault 16 unterschiedlich je nach Seite, von 240,5/243,5 cm ermöglichte vier Sitzplätze und einen vernünftigen Kofferraum dazu. Das Heck war schräg und mit einer Heckklappe abgeschlossen. Grosse Fenster ergaben einen hellen Innenraum und sicherten die gute Übersichtlichkeit.

Die grauen Kunststoffstossfänger kamen mit kleinen Remplern bis ca. 7 km/h klar, so dass auch beim Parkieren in der Innenstadt von Paris kein Stress aufkam.



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



Längs statt quer

Technisch setzte man auf Komponenten, die sich bereits beim R4 millionenfach bewährt hatten. Der wassergekühlte Vierzylinder-Motor wurde längs eingebaut, das Getriebe lag davor und wurde zunächst mit demselben Pistolengriff-Schalthebel bedient wie beim R4.

Während die Franzosen mit 782 cm³ und 34 PS vorliebnehmen mussten, gab es für die Exportländer, sobald sie bedient wurden, 845 cm³ und 36 PS bei 5500 Umdrehungen, die der mit hängenden Ventilen und seitlicher Nockenwelle ausgerüstete Motor mit Leichtmetallzylinderkopf ohne grosses Aufheben produzierte.

Moderne Konstruktion

Der R5 war im Gegensatz zum R4, der noch einen Plattformrahmen hatte, selbsttragend ausgeführt. Alle vier Räder waren einzeln aufgehängt, die Federwege waren lang und ermöglichten so einen überdurchschnittlichen Komfort, waren aber auch für die fast schon abenteuerlichen Schräglagen verantwortlich, die der R5 in schnell gefahrenen Kurven einnahm.

Gebremst wurde mit Trommeln an allen vier Rädern, gelenkt via Zahnstange.

Das gesamte Paket war gerade einmal 730 kg schwer und der 41-Liter-Tank reichte für über 500 km Reichweite.

Der Prototyp für eine neue Fahrzeugklasse?

Natürlich bemühten sich die Autozeitschriften darum, den neuen Franzosen probe- und testfahren zu können. Manfred Jantke zeigte sich für «Auto Motor und Sport» ziemlich überzeugt: «Der Renault 5 macht deutlich, was intensive

Anstrengungen auf dem Kleinwagensektor heute möglich machen. Dreieinhalb Meter lange 1000-ccm-Autos können so geräumig, so komfortabel und so leistungsfähig sein wie vor wenigen Jahren ausgewachsene Mittelklassewagen, wenn man sie nicht wie verkleinerte Mittelklassewagen, sondern nach eigenen, speziellen Kleinwagenrezepten baut. Um den Absatz des R5 wird sich Renault mit Sicherheit keine Sorgen machen müssen, weder in Frankreich noch in einem anderen europäischen Land. Dazu ist dieses Auto zu zweckmässig, zu sympathisch und rundum zu überzeugend.»

Jantke sollte Recht behalten, der R5 wurde zum Absatzerfolg, zu dem allerdings auch eine sagenhafte Rallye Monte Carlo des Jahres 1978 beitrug, als zwei sorgfältig vorbereitete gelbe R5 mit Fréquelin/Delaval und Ragnotti/Andrieu am Steuer fast die ganze Meute von Lancia Stratos, Fiat 131 Abarth und Porsche 911 niedermachten. Nur fast, weil am Schluss siegten Nicolas/Laverne auf einem privaten Porsche. Den Sympathiepokal aber gewannen die wilden Renault 5. Und dies wirkte sich sehr positiv auf den Absatz aus.

Gepflegt und verbessert

Doch auch die Ingenieure trugen viel zum anhaltenden Erfolg des Renault 5 bei. Zum anfänglich gebauten R5 mit je nach Land 782 oder 956 cm³ grossem Motor gesellte sich 1974 eine 1,3-Liter-Variante mit 64 PS dazu, die auf die Bezeichnung LS und später TS hörte und nun an der Vorderachse Trommelbremsen aufwies. Bereits ein Jahr vorher hatte der normale, auf dem Boden montierte Schalthebel, den es ursprünglich nur wahlweise gab, die Krückstock-



schaltung als Standardausführung abgelöst. 1976 wurde der Renault 5 Alpine lanciert, nun dank 1397 cm³ und einiger Feinarbeit 93 PS stark und ein richtiger Wolf im Schafspelz. Für schaltfaule Naturen gab es ab 1978 einen 5 Automatic mit Dreigangautomatik. 1979 schliesslich kam die viertürige Variante auf den Markt.

1991 machte ein Turbolader den R5 Alpine 110 PS stark. Für alle Varianten war unterdessen der Hubraum etwas angewachsen.

Über fünf Millionen Mal produziert

Über 5,5 Millionen R5 wurden bis 1986 gebaut, alleine die klassische Variante mit 3 oder 5 Türen verliess die französischen Fabriken fast 5,3 Millionen Mal zwischen 1972 und 1985. Dazu gesellten sich Versionen aus anderen Ländern, inklusive der «Siete»-Stufenheck-Variante aus Spanien und Lizenzbauten in verschiedenen Ländern, aber auch die breitbackigen Renault 5 Turbo mit Mittelmotor.

Nur der Schöpfer des Wagens, Michel Boué, erlebte den Erfolg leider nicht mehr, er verstarb schon 1971 an Krebs.

Der Nachfolger des R5 hiess übrigens «Super-cinq» und war, wie es der Name verhiess, eine grössere Variante des R5, die durch Marcello Gandini gestaltet worden war und bis 1996 gebaut wurde.

Kein Zulassungskönig

Während der Renault 5 in Frankreich über Jahre auf den Spitzenplätzen der Zulassungsstatistiken zu finden war, musste der Renault in der Schweiz meist grösseren Konkurrenten (Golf, Kadett, Taunus) den Vortritt lassen. Knapp über

60000 Renault 5 wurden zwischen 1972 und 1985 immatrikuliert. Das Spitzenjahr war 1980, als 6959 neue R5 verkauft werden konnten, was Platz 6 in der Zulassungshitparade bedeutete. Die Schweizer griffen halt schon immer lieber zu luxuriöseren, kräftigeren und auch grösseren Fahrzeugen.

Ein wirklicher Freund

Wer sich heute in den Renault 5 TL von 1977 setzt, wundert sich, wie modern und ohne Al-lüren dieser kleine Wagen fährt. Man fühlt sich auch heute noch sofort im kompakten Front-triebler zuhause, schätzt die gute Rundumsicht und die für die Grösse beeindruckenden Platz-verhältnisse. Man könnte ihn problemlos im Alltag fahren, denkt man sich. Selbst die für heutige Begriffe niedrige Motorleistung genügt problemlos zum Mitschwimmen im Verkehr, zumindest auf Landstrassen und innerorts. An Autobahnsteigungen wünscht man sich dann doch ein paar Pferdestärken zusätzlich über die vorhandenen 44 PS hinaus, aber wer will schon mit einem R5 Autobahnkilometer fressen, wenn eine Fahrt durch die Weinberge, durch Dörfer oder am Strand entlang so viel unterhaltsamer ist. Und auch für allfällige gekaufte Weinflaschen findet sich im Kofferraum genügend Platz. Und den edlen Tropfen möchte man dann ja auch nicht allzu sehr durchschütteln, somit reichen 20,6 Sekunden für den Spurt von 0 bis 100 km/h und 140 km/h Spitze.

Die 74 dBA, die bei 100 km/h anliegen, wirken zwar nicht wie ein Säuseln, zeugen aber von Charakter. Und die 8 bis 9 Liter Superbenzin, die man pro 100 km in den 41-Liter-Tank schüttet, machen einen auch heute noch nicht zum armen Mann. Im Jahr 1977 kostete ein Renault 5

TL 10 460 Franken, heute ist ein inzwischen rar gewordenes Exemplar vermutlich kaum weniger wertvoll.

Natürlich sind heutige Autos deutlich sicherer gebaut, aber praktischer und geräumiger sind sie auf 3,5 Meter Länge gewiss nicht geworden.

Wir danken Renault Schweiz, die uns anlässlich des 120-Jahr-Jubiläums von Renault die Gelegenheit gab, den Renault 5 TL von 1977 probezufahren.

Auch elektrisch

In zwei Kleinstserien entstanden in den Jahren 1972 und 1974 einige elektrische Renault 5. Getreu ihrer Bezeichnung «Electrique» wurden sie von einem Gleichstrommotor mit 7,5 kW angetrieben und wogen mit acht Batterien knapp über eine Tonne. Die zweiplätzig Autos konnten etwa 60 km/h schnell fahren und kamen wohl an die 100 km weit.

Der R5 auch für die Amerikaner

In den USA wurde der Renault 5 über das AMC-Händlernetz ab 1976 an 1300 Stützpunkten vermarktet. Um auf die europäische/französische Herkunft hinzuweisen, gab man dem R5 die Bezeichnung «Le Car» mit auf den Weg. Als der «französische Golf» wurde der Wagen



angepriesen und seine Praxistauglichkeit und Persönlichkeit in der Werbung hervorgehoben. Dabei zeigte er trotz der entgifteten 1,4-Liter-Maschine mit 55 PS beeindruckende Spar-talente, lief er doch 35 Meilen pro Gallone (mpg) Treibstoff, was einem Verbrauch von 6,7 Litern pro 100 km entsprach.

So richtig erfolgreich wurde der R5 in den Staaten dann trotzdem nicht, vermutlich war er den Amerikanern doch zu klein.

Auch sportlich

Schon vor dem Erscheinen des R5 Alpine wurde der kleine Renault in Markenpokalen eingesetzt. Dabei erwiesen sich die nur geringfügig optimierten Kleinwagen anfänglich als nicht untüch-tisch. Jedenfalls legten sie sich beim ersten Rennen in Deutschland im April 1974 serienweise auf die Seite, was man schliesslich auf die griffigen Slicks zurückführte. Gefahren wurde zunächst mit auf 56 PS gebrachten TL-Varianten, die nur gerade 9950 DM kosteten, rennfertig. Später wurden die Autos immer schneller, auch für den R5 Turbo gab es einen Markenpokal.





Technische Daten

Renault 5 TL von 1977

Carrosserie

Limousine 3-türig, 4 Sitze; Leergewicht (DIN) 775 kg, max. zul. Gesamtgewicht 1175 kg.

Motor

4 Zylinder in Linie, Hubraum 956 cm³ (65×72 mm); Kompression 9,25:1, 44 PS (32,5 kW) bei 5500/min, 46 PS/L (34 kW/L); 6,4 mkg (58,2 Nm) bei 3500/min; Oktanbedarf Superbenzin.

Frontmotor; hängende Ventile, seitliche Nockenwelle (Kette); Leichtmetall-Zylinderkopf; nasse Zylinderbüchsen; 5-fach gelagerte Kurbelwelle; 1 Fallstromvergaser Solex 32 DIS, Batterie 12 V 28 Ah, Alternator 35/40 A; Wasserkühlung mit geschlossenem Kreislauf und Expansionsgefäß.

Getriebe

Frontantrieb. Federscheibenkupplung; 4-Gang-Vollsynchrongetriebe (ohne dir. Gang), Hypoid-Achsantrieb, Antriebsachsen mit homokinetischen Gelenken, Unters. 4,125:1 (8/33). Übersetzung: I. 3,83:1; II. 2,24:1; IM. 1,46:1; IV. 1,03:1; R 3,55:1.

Fahrwerk

Selbsttragende Carrosserie; vorn oberer und unterer Dreieckquerlenker, Längstorsionsstäbe, hinten Einzradaufhängung mit Längslenkern und Quertorsionsfederstäben, vorn Kurvenstabilisator, vorn und hinten Teleskopdämpfer. Vorn Scheibenbremsen, hinten Trommelbremsen, Zweikreisbremssystem mit Bremskraftregler hinten; mech. Handbremse auf Hinterräder; Zahnstangenlenkung; Benzintank 38 l; Radialreifen 135 SR 13 (auf Wunsch 145 SR 13), Felgen 4 Zoll

Dimensionen

Radstand rechts 240,5 cm, links 243,5 cm, Spur 129/124,5 cm, Bodenfreiheit 13 cm, Wendekreis 10,1 m. Kofferraum 270-900 Liter, Länge 350,5 cm, Breite 152,5 cm, Höhe 140 cm.

Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit über 135 km/h (Werk); Leistungsgewicht 17,6 kg/PS (23,8 kg/kW); Verbrauch (Werk) bei 90 km/h 6,1 l/100 km, bei 120 km/h 8,6 l/100 km.

Autor: Bruno von Rotz

Fotos: Renault/Werk, Bruno von Rotz, Automobil Revue Archiv AG

Eco-Driving

Churer Fahrlehrer erneut Vize-Weltmeister

Der Churer Fahrlehrer und amtierende Vize-Weltmeister im Eco-Driving, Reto Derungs, behält den Vize-Weltmeister-Titel. Die von der UICR (Union Internationale des Chauffeurs Routiers) organisierte 31. Berufsfahrer-Weltmeisterschaft hat vom 28. bis 30. September 2018 in Gent, Belgien, stattgefunden.

Für die diesjährige Weltmeisterschaft haben sich 13 Nationen mit insgesamt 140 Berufsfahrerinnen und Berufsfahrern qualifiziert. Die Teilnehmenden sind in den Kategorien «Lieferwagen», «Lastwagen», «Bus», «Sattelzug» und «Anhängierzug» sowie «Lehrlinge» und «Eco-Driving» gestartet. Pro Kategorie dürfen maximal drei Fahrerinnen und Fahrer starten. Das Land mit dem amtierenden Weltmeister darf in der entsprechenden Kategorie zu viert an den Start gehen. Für das Team «Schweiz» haben sich in den Vorwettkämpfen insgesamt sechs Berufsfahrerinnen und zwölf Berufsfahrer für die WM qualifiziert. Vier von sechs Auszubildenden sind in der Kategorie «Lehrlinge mit Lastwagen» gestartet. Die verbleibenden zwei Teilnehmer konnten in der Kategorie «Lieferwagen» wertvolle erste Erfahrungen für ihr künftiges Berufsumfeld sammeln.

Einzel- und Teamwertung

Die einzelnen Fahrerinnen und Fahrer mussten sich für die Teilnahme in einer Kategorie qualifizieren und einen Geschicklichkeitsparcours während maximal zehn Minuten absolvieren. Polen, Belgien, Serbien, Niederlande, Deutschland, Finnland und die Schweiz konnten für jede Kategorie drei Berufsfahrerinnen und Berufsfahrer stellen und kämpften somit zusätzlich um den Titel als bestes Team der Weltmeisterschaften 2018.



Reto Derungs (li.) mit Pokal

Derungs mit zehnjähriger WM-Erfahrung

Im Unterschied zu den eingangs erwähnten Kategorien kann sich pro teilnehmendem Land nur eine Berufsfahrerin/ein Berufsfahrer zusätzlich für die Kategorie Eco-Driving qualifizieren. In dieser Kategorie ist eine sichere, gesetzeskonforme, wirtschaftliche und effiziente Transportleistung mit geringem Verbrauch erforderlich. Für das Schweizer Team hat sich der Churer Vize-Weltmeister und Eco-Instruktor Reto Derungs aus Chur bereits zum fünften Mal für die WM qualifiziert und bereits dreimal den Vize-Weltmeister-Titel in die Schweiz geholt. Reto Derungs blickt auf eine zehnjährige, erfolgreiche WM-Geschichte zurück.

Erster Platz für den Nachwuchs

Für Nachwuchs aus der Schweiz ist gesorgt. So belegten die vier Lernenden, welche die Schweiz an der WM in einer dafür spezifischen Kategorie vertreten haben, den Weltmeistertitel in der Teamwertung. Was für ein Erfolgserlebnis! In der Einzelwertung erreichten sie mit Ramon Holenstein den zweiten und mit Marco Büsser den dritten Platz. In der Kategorie «Lastwagen» hat der junge Schweizer Cedric Buser den ersten Platz geholt. In der Kategorie «Sattelzug» erreichten die Schweizer zwei Mal den dritten Platz: einmal in der Teamwertung und mit Christoph Surber in der Einzelwertung.

Nächste WM schon auf der Agenda

Die nächste Weltmeisterschaft der professionellen Fahrerinnen und Fahrer wird in zwei Jahren durchgeführt. Der Bündner Fahrlehrer für alle Berufskategorien, Reto Derungs, wird dann seinen Titel verteidigen und das Schweizer Team gemeinsam mit den jungen Talenten wieder vertreten.

Kontakt:
Reto Derungs,
info@fahrschule-rd.ch,



WAB Zentralschweiz AG

FAHRLEHRERWEITERBILDUNG AUTO
Resilienz Training – Kraftvoll in die Zukunft
 Oberkirch – Donnerstag, 20.12.2018

FAHRLEHRERWEITERBILDUNG MOTORRAD
Fahrassistenten in der Praxis / Praktische Prüfung aus Sicht der Experten
 Ruswil – Donnerstag 16.05.2019

Verschiedene Motorräder auf einer Tagestour entdecken
 Ruswil – Dienstag 14.05.2019 / Mittwoch 15.05.2019

MODERATORENWEITERBILDUNG
 (Doppelanerkennung FL+MOD)
Verschiedene Motorräder auf einer Tagestour entdecken
 Ruswil – Dienstag 14.05.2019 / Mittwoch 15.05.2019

Weitere Informationen
www.wabzentralschweiz.ch
 WAB Zentralschweiz AG, Ruswil, 041 496 00 20



IAA Hannover

Was darf es in Zukunft sein?

Alle zwei Jahre findet mit der IAA in Hannover eine der wichtigsten internationalen Nutzfahrzeugmessen statt. Sie ist ein Gradmesser für viele Branchen. Diverse Entwicklungen zeigten auf, wohin die Reise gehen soll.

Auch für Sie als Fahrlehrer wird es wichtig sein, Tendenzen zu erkennen, um sich frühzeitig darauf einstellen zu können. Mit Sicherheit werden massive Veränderungen auch einige Tätigkeitsbereiche der Fahrlehrergemeinschaft treffen. Ob wir wollen oder nicht, wir werden viele Entwicklungen nicht aufhalten können. Die Herausforderung an der heutigen Situation ist, dass vieles in noch nie da gewesener Masse und Geschwindigkeit auf uns zukommt. Gerade deshalb ist es mir wichtig, dass auch Sie in Ihrem Tätigkeitsfeld immer wieder einmal einen Blick auf das Kommende werfen.

Wie selten anders

Es ist einfach so, dass die Veranstalter von sogenannten «Weltspielen», oftmals Verbände, ihre Fachmesse extremst vollmundig loben. Und sie beherrschen die hohe Schule der Medienarbeit, um die Grosswetterlage ihrer jeweiligen Branche zu beeinflussen.

Der Veranstalter hat das Wort

Bernhard Mattes, Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA), fasste auf der IAA-Abschlusspressekonferenz das Ergebnis der

Messe aus seiner Sicht zusammen. Nachfolgend finden Sie eine von uns gestraffte Version.

Bernhard Mattes: «Diese IAA, die siebenundsechzigste, stand zu Recht unter dem Motto «Driving tomorrow». Denn ich kann heute sagen: Dieser Anspruch, die Zukunft der Mobilität, des Transportes und der Logistik hier in Hannover umfassend zu präsentieren, wurde voll eingelöst. Wir haben über die gesamte IAA-Zeit eine Branche im Aufbruch erlebt, die sich den Herausforderungen offensiv stellt. Diese Industrie liefert!

Wir sahen Pioniergeist, neues Denken und eine enorme Dynamik. Bei den Herstellern von schweren Nutzfahrzeugen, Transportern, Bussen, Trailern, Zulieferern sowie bei Software- und IT-Firmen. Diese IAA hat unsere bereits hoch gesteckten Erwartungen übertroffen. Wir haben mehr Aussteller gewonnen, mehr Fläche belegt, mehr Weltpremieren vorgestellt und mehr Besucher als je zuvor!

Die IAA in Zahlen

2174 Aussteller aus 48 Ländern waren hier in Hannover präsent (2016: 2013).



Weiter verzeichneten wir als neuen IAA-Rekord 282 000 Quadratmeter Ausstellungsfläche (2016: 270 000 m²) und in einem überproportionalen Anstieg mit 31 Prozent 435 Weltpremieren (2016: 332 Weltpremieren). Besonders erfreulich ist auch die Besucherzahl, die verglichen mit dem bereits sehr guten Ergebnis im 2016 noch einmal leicht auf rund 250 000 angestiegen ist.

Zahlen sind das eine, doch für uns als Veranstalter dieser weltweit wichtigsten Leitmesse für Transport, Logistik und Mobilität ist die qualitative Bewertung durch die Aussteller noch viel entscheidender.

Heute kann ich Bilanz ziehen. Die Kernbotschaften, die wir vor der IAA kommuniziert hatten, wurden hier in Hannover umfassend bestätigt. Diese haben die Aussteller in vielfacher Weise umgesetzt und mit Produkten sowie Dienstleistungen für die Praxis unterlegt. Im Fokus dieser IAA standen speziell die Themen Elektromobilität, Digitalisierung, Vernetzung, automatisiertes Fahren und urbane Mobilität. Die Industrie treibt diese Themen mit grossem Engagement, hohen Investitionen und neuen Produkten voran!

Elektromobilität

Diese IAA hat gezeigt, dass die Elektromobilität beim Nutzfahrzeug in Serie geht! Wir hatten

nicht nur 36 Elektromodelle für Probefahrten, die sehr gut angenommen wurden, sondern auch zahlreiche Weltpremieren bei Transportern, Bussen und bis hin zu mittelschweren LKWs.

Besonders bemerkenswert ist, dass auf vielen Messeständen erstmals Elektro-Lastenräder gezeigt wurden. Sie gaben eine neue Antwort auf die Frage der letzten Meile. Sie sind flexibel, schnell und schonen die Umwelt. Zudem haben sie ein bemerkenswert hohes Drehmoment, können die Bremsenergie in einer Hochvolt-Batterie speichern und beim nächsten Anfahren wieder nutzen. Der Anwendungsbereich des Nutzfahrzeugs mit Elektroantrieb wird somit immer grösser. Diese Antriebsart ist in der urbanen Logistik besonders vorteilhaft, weil sie leise, emissionsfrei und wendig ist. Die Reichweite genügt den Anforderungen vollauf.

Digitalisierung

Der Entwicklungstrend in Sachen Digitalisierung war bei sehr vielen IAA-Ausstellern unterschiedlicher Grösse in praktisch allen Bereichen erkennbar. Überall wird investiert, geforscht und entwickelt. Die sogenannten Prototypen, die 2016 gezeigt wurden, sind mehrheitlich gereift und nun in grosser Zahl für den Markt bereit oder schon auf dem Markt.

Ich könnte fast unzählige Beispiele aufführen, was aber den Rahmen hier sprengen würde. Deshalb konzentriere ich mich auf ein paar wenige Erwähnungen, wie beispielsweise den «intelligenten Truck». Dieser verfügt inzwischen über viele modernste Assistenzsysteme. Bei einem Hersteller werden die Aussenspiegel durch sogenannte «Mirror Cams» abgelöst, womit der tote Winkel Geschichte wird.

Der voll vernetzte Trailer ist smart, schlank und schlau. Über Capacity-Management kommuniziert der Anhänger oder Auflieger nicht nur mit dem LKW und der Dispo, sondern auch mit Frachtenbörsen. Darüber werden nicht nur freie Kapazitäten angeboten, sondern auch Vorschläge für beste Transportlösungen gemacht.

Bemerkenswert ist, mit wie viel Engagement die Fahrzeugbauer die Digitalisierung vorantreiben. Inzwischen wird auch eine digitale Abfahrtskontrolle per App möglich. Dies bedeutet, dass die Fahrer vom Trailer Daten, notfalls auch Warnhinweise bekommen.

Platooning war auch auf dieser IAA wieder ein Thema. Zehn Prozent Kraftstoffersparnis sind ja nicht ganz ohne. Selbstverständlich bietet Platooning auch noch weitere Vorteile.

Hier in Hannover konnten die Besucher sogar mit dem CUBE (Continental Urban mobility Experience), einem fahrerlosen «ContiShuttle», in die Halle 23 fahren. Das automatisierte Fahren ist vom vernetzten Fahren nicht zu trennen. Beide Fortschrittstrends beschleunigen sich letztendlich gegenseitig. Klar ist, dass dafür noch die entsprechenden Rahmenbedingungen geschaffen werden müssen – Stichwort 5G. Die gesamte Industrie sieht hier eine wichtige Baustelle für die Politik.

Urbane Logistik

Sowohl die Unternehmen aus dem Gebiet der Elektromobilität als auch die der Digitalisierung investieren in die urbane Logistik. Angesichts des stark wachsenden Onlinehandels brauchen wir überzeugende Antworten, wie die Güter und Waren gerade auf der «letzten Meile» bis zur Haustür des Kunden geliefert werden. Vernetzt, elektrisch, schnell, emissionsfrei und leise soll es sein! Ich bin davon überzeugt, dass die Nutzfahrzeugindustrie und ihre Partner, die mit ihren Angeboten den Verkehr in Städten neu definieren wollen, einen für das Transportgewerbe und die Konsumenten hohen Nutzen generieren können.

New Mobility World

Wir haben als Veranstalter der IAA frühzeitig Trends erkannt, aufgenommen und mit der New Mobility World ein zusätzliches Format geschaffen, welches wir weiter ausbauen können.

Die New Mobility World bietet eine Plattform, auf der die Automobilindustrie und Zielgruppen wie Technologieunternehmen, Mobilitätsanbie-

ter, Startups und die Digitalwirtschaft zusammen mit Vertretern aus Politik, Wissenschaft und Gesellschaft, durchaus auch kontrovers, über die Zukunft der Mobilität diskutieren können. Selbstverständlich kann auch Neustes präsentiert werden. Ziel ist es, die Mobilität von morgen erlebbar zu machen.

Dazu gab es noch die Eventformate «EXPO», «FORUM» und «LIVE». Dass «LIVE», die Demonstrationsfläche im Freigelände, ein Publikumsmagnet werden wird, war zu erwarten. 19 Aussteller hatten täglich in 16 Vorführungen, die per Livebild aus den Fahrzeugen auf eine grosse Leinwand übertragen wurden, Lastwagen im Praxistest gezeigt. Dabei ging es beispielsweise um die Achslastverteilung beim Lang-LKW, verschiedene Fahrerassistenzsysteme und autonom agierende Fahrzeuge für die Logistik. Über 9000 Zuschauer haben die «LIVE-Bühne» vor Ort erlebt.

Auch das Eventformat «EXPO» in Pavillon 11 mit seinen neuen Markenwelten, Startups, Spin-offs und Forschungsinstituten hat neben grossen und mittelständischen Unternehmen die Neugier der IAA-Besucher geweckt.

Ganz besonders freuen wir uns über das starke Interesse der Besucher für das neue Format «FORUM» der New Mobility World. Vier Tage fand dort ein grosses, internationales Konferenzprogramm mit 20 Foren und Panels und über 100 Referenten statt. Wir hatten damit ein





zentrales Format geschaffen, in dem die Diskussion über die Mobilität von morgen aus den verschiedensten Perspektiven geführt wurde. Wir haben dies bewusst nicht nur auf die Nutzfahrzeugindustrie begrenzt. Vom ersten Tag an war das Publikumsinteresse so gross, dass es mit dem Platz eng wurde.

Zum Schluss nochmals ein paar Zahlen

Die IAA ist auch ihrem Anspruch, die internationale Leitmesse zu sein, gerecht geworden: 60 Prozent der 2174 Aussteller kamen aus dem Ausland. Die Top-Five der Ausstellerländer wurden von China (252 Aussteller) angeführt. Der Grossteil davon waren Zulieferer auf Gemeinschaftsständen, die die IAA vor allem für Kontakte zu anderen Unternehmen nutzten. Bei den chinesischen Ausstellern lag der Schwerpunkt eindeutig in den Bereichen Digitalisierung und Elektromobilität. Darüber hinaus waren auch sieben chinesische OEM vertreten, darunter BYD und SAIC. Auch das war ein Beleg für die Attraktivität der IAA «Driving tomorrow». Auf Platz zwei stand Italien mit 137 Ausstellern, gefolgt von den Niederlanden mit 135, der Türkei mit 126 und Frankreich mit 101.

Wir freuen uns auch über das hohe Besucherinteresse. Auf all meinen Rundgängen betonten die Aussteller, wie zufrieden sie mit der hohen

Qualität der Besucher seien, wie intensiv die Kundengespräche geführt werden konnten.

Die IAA Nutzfahrzeuge ist für uns mehr denn je eine Fachmesse für die Entscheider. Der Fachbesucheranteil betrug 86 Prozent. Acht von zehn Besuchern waren entscheidungsbefugt. Bei den ausländischen Besuchern war die Quote mit neun von zehn noch höher. Und unsere Besucherbefragungen zeigen, dass sich die Führungskräfte der Wichtigkeit der IAA durchaus bewusst sind.

Noch erwähnenswert ist, dass jeder dritte Besucher aus dem Ausland kam. An Spitzentagen waren es gar über 40 Prozent. Die meisten ausländischen Besucher kamen aus China, gefolgt von Japan und den Niederlanden.» (Ende der gerafften Zusammenfassung von Bernhard Mattes, VDA-Präsident)

Beitrag, Bilder: Rolf Grob,
Publikationen Mobilität®, CH-Winterthur
Quelle, weitere Bilder: VDA



Devancer des véhicules par la droite sur l'autoroute

Afin de rendre la circulation routière plus fluide et plus sûre, le Conseil fédéral propose diverses nouvelles mesures. Entre autres choses, il doit être autorisé à devancer des véhicules par la droite sur l'autoroute et pour les cyclistes à tourner à droite à un carrefour à feux rouges. Voici les commentaires du Bureau de prévention des accidents bpa.

La loi sur la circulation routière (LCR) interdit le dépassement par la droite (art. 35, al. 1, LCR). L'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR) prévoit toutefois une exception en cas de circulation en files parallèles (art. 8, al. 3, 1^{re} phrase, OCR et art. 36, al. 5, let. a, OCR). Le Tribunal fédéral a précisé cette réglementation dans son arrêt du 3 mars 2016: il y a circulation en files parallèles lorsque le trafic sur la voie de dépassement, soit la voie de gauche (et la voie centrale s'il y a trois voies), est si dense que les véhicules n'avancent de fait pas plus vite sur cette voie. Plusieurs interventions politiques ont même exhorté le Conseil fédéral à autoriser le dépassement par la droite sur les autoroutes helvétiques.

La modification légale actuellement en cours de débat prévoit:

- l'autorisation de devancer des véhicules par la droite sur l'autoroute;
- l'interdiction de dépasser par la droite (c.-à-d. de se déporter à droite puis de se rabattre aussitôt).

Le bpa se félicite du maintien de l'interdiction de dépasser par la droite, car il considère cette mesure comme essentielle pour la sécurité routière. L'argument souvent invoqué selon lequel il y aurait moins d'accidents aux États-Unis grâce à l'autorisation de dépasser par la droite est faux. En effet, par milliard de kilomètres parcourus, le nombre de tués sur les

autoroutes suisses est environ le quart de celui sur les autoroutes américaines (2015: 0,9 en Suisse, contre 3,5 aux États-Unis). Par ailleurs, dans de nombreux États américains, l'obligation de tenir sa droite est en vigueur sur les autoroutes dotées de seulement deux voies par sens de circulation.

Avec l'autorisation de devancer des véhicules par la droite, le changement de voie de gauche à droite serait plus compliqué. En effet, contrairement au changement de voie vers la gauche, les conducteurs ne sont pas habitués à ce qu'un véhicule survienne de l'arrière par la droite. Seules la définition, l'introduction et la surveillance scrupuleuses de cette règle permettraient de désamorcer les situations hasardeuses susceptibles d'en résulter. Toute nouvelle disposition légale en la matière devra donc satisfaire aux exigences fondamentales suivantes:

- Les usagers des autoroutes connaissent le but poursuivi par la nouvelle règle (fluidification du trafic).
- La nouvelle règle est compréhensible (distinction entre devancer et dépasser).
- L'action escomptée est réalisable (différence de vitesse maximale admise).
- Sa mise en œuvre correcte peut être contrôlée et l'est effectivement.

Dans le cas contraire, le bpa recommande de s'en tenir à une adaptation de la législation au sens de l'arrêt du Tribunal fédéral susmentionné.

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

Alcool sur les aires de ravitaillement autoroutières

Dans sa session de septembre 2017, le Parlement a chargé le Conseil fédéral de lever l'interdiction – en vigueur depuis plus de 50 ans – de vendre et de servir de l'alcool le long des autoroutes helvétiques (art. 6, al. 2 et art. 7, al. 4 de l'ordonnance sur les routes nationales ORN), bien que la population n'en ressente nullement le besoin. En effet, selon le dernier sondage du bpa auprès de la population suisse, l'interdiction de vendre de l'alcool recueille plus de 80% d'opinions favorables. Cette réglementation avait contribué jusqu'ici à une relative sécurité des autoroutes suisses.



À l'heure actuelle, l'alcool au volant intervient dans 13% des accidents graves sur autoroute. La levée de l'interdiction ne ferait qu'accentuer le risque que pareil accident se produise. Le bpa recommande dès lors au législateur de limiter au moins à la journée l'autorisation de vendre et de servir de l'alcool sur les aires d'autoroute. Des interdictions de vente nocturne sur autoroute existent déjà dans les pays limitrophes de la Suisse. Dans notre pays, certains cantons (comme Genève ou Vaud) ont par ailleurs introduit des restrictions similaires pour les commerces et les shops des stations-service.

Autoriser la vente et le débit d'alcool sur les aires d'autoroute augmenterait notamment le risque de contresens sur autoroute. Or, l'alcool concerne actuellement pas moins d'un tiers des accidents de ce type. La moitié environ des contresens ne débutent pas sur les entrées d'autoroute, mais sur les autoroutes mêmes (p. ex. aux entrées des aires de ravitaillement, utilisées à tort comme des sorties).

Monotone, la conduite sur autoroute peut être à l'origine d'un état de fatigue. La consommation d'alcool renforce ce risque. Autoriser le

débit d'alcool sur les aires d'autoroute ferait progresser le danger de voir des conducteurs fatigués et légèrement alcoolisés sur les autoroutes suisses, lesquels représentent un péril pour eux-mêmes et pour les autres usagers (lorsqu'ils s'engagent, changent de voie; accidents par tamponnement).

Autorisation de tourner à droite au feu rouge

De nombreuses villes et communes souhaitent encourager la pratique du vélo. Depuis le lancement du projet pilote à Bâle, les autorités subissent une pression importante pour qu'elles autorisent les cyclistes à tourner à droite au feu rouge. Cette autorisation entraînerait toutefois de nouveaux risques d'accident pour les piétons, les cyclistes, les conducteurs de véhicules motorisés et les tramways.

Le bpa a élaboré des critères en matière de sécurité et des recommandations afin de réduire au maximum les risques résultant de cette modification. Les points suivants devraient être pris en considération avant la mise en place d'une nouvelle signalisation:

- La largeur de la bande cyclable située avant le feu de signalisation doit mesurer au minimum 1,2 m.
- Aux feux de signalisation, un espace suffisant doit être réservé devant la ligne d'arrêt pour les vélos en attente.
- Les cyclistes doivent être en mesure de voir les piétons qui souhaitent s'engager sur le passage piétons; il ne doit y avoir aucun obstacle à la visibilité.
- Si la voie vers laquelle s'engagent les cyclistes comporte des rails de tramway mais pas de bande cyclable, les cyclistes ne devraient pas être autorisés à tourner à droite au feu rouge.
- Si le volume de trafic est élevé sur la voie vers laquelle s'engagent les cyclistes, l'autorisation de tourner à droite au feu rouge ne devrait être appliquée que s'il y a une bande cyclable.
- La déclivité de la voie depuis laquelle et vers laquelle les cyclistes tournent à droite ne devrait pas dépasser 4%.

Le bpa recommande par ailleurs aux autorités d'expliquer le nouveau signal à la population à l'aide d'une campagne d'information et d'indiquer clairement que les usagers de la route pour lesquels le feu est vert (p. ex. les piétons) restent prioritaires. Les cyclistes devraient par ailleurs être rendu attentifs au fait qu'en l'absence d'un signal d'autorisation aux feux de signalisation (voir image), tourner à droite au feu rouge reste amendable.



Le bpa rejette la demande supplémentaire consistant à autoriser également les véhicules automobiles à tourner à droite au feu rouge, car cela pourrait entraîner de dangereuses collisions sur les passages piétons. Des conflits entre véhicules automobiles de taille importante et cyclistes (angle mort) pourraient également survenir. Des études prouvent qu'en Allemagne et aux États-Unis, où cette réglementation est autorisée, les collisions entre les véhicules circulant dans un carrefour et les piétons augmentent.

Liens:

- Image: nouveau signal «Autorisation de tourner à droite au feu rouge pour les cyclistes»
- Base de connaissances du bpa, Recommandations Technique de la circulation «Autorisation pour les cyclistes de tourner à droite au feu rouge»

Autorisation des jeunes cyclistes à rouler sur le trottoir

A première vue, l'idée d'autoriser les cyclistes jusqu'à 12 ans inclus à rouler sur le trottoir peut paraître sécurisante, mais cette apparence est en réalité trompeuse. En effet, en localité, les trottoirs représentent un danger pour les enfants à vélo en raison des nombreux débouchés, en particulier lorsqu'ils roulent à contresens sur le trottoir. Les accès aux maisons, les sorties de garage ou de parking ainsi que les plantations altérant la visibilité sont autant de facteurs de risque pouvant engendrer une collision. En outre, chaque vélo roulant sur le trottoir représente un danger pour les piétons, c'est-à-dire également pour les autres enfants se déplaçant à pied.

Selon l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR), les enfants d'âge préscolaire ont le droit de rouler sur le trottoir à



Simplement tout pour vos élèves



Dès
CHF 39.-
par mois

autoecole.ch

En route vers l'avenir du digital avec un partenaire durable

GESTION DIGITALE DES PROGRES EFFECTUES

NOUVEAU

LIGHT

Le pack idéal pour débuter

FULL

Le pack complet

- ✓ **ADAPTATEUR WIFI PERFORMANT POUR LA VOITURE**
- ✓ **GESTION DIGITALE DES ELEVES**
- ✓ **PROTECTION DES DONEES TELECHARGEES**
- ✓ **COMPTABILITE FACILITEE** Facturation facile et automatisée
- ✓ **GESTION DIGITALE ET ADMINISTRATION DES COURS**
- ✓ **SYSTEME DE RESERVATION EN LIGNE** avec actualisation en direct
- ✓ **CERTIFICATION DE QUALITE** Promotions et différenciation grâce à un label de qualité
- ✓ **POSSIBILITES DE PROFIT ATTRACTIF** vente des accès d'élèves conducteurs



032 588 50 19



info@autoecole.ch



www.autoecole.ch/moniteur



Nos partenaires:
Bâloise
Assurances



bfu bpa upi



licence officielle de l'asa





vélo d'enfant mais pas à vélo classique. Cependant, il n'existe pas de définition exacte du terme «vélo d'enfant», qui permettrait de faire clairement la différence avec les vélos classiques. Le bpa saluerait donc une clarification

des dispositions légales existantes. En outre, l'établissement de règles claires concernant la limite d'âge serait utile à tous les usagers de la route.

Pour le bpa, la limite d'âge proposée actuellement (12 ans) est clairement trop élevée. Pour des raisons de sécurité routière, le bpa recommande d'autoriser les enfants à rouler à vélo sur le trottoir uniquement jusqu'au 8e anniversaire de l'enfant. En règle générale, les enfants ne se déplacent pas très rapidement jusqu'à cet âge et le risque qu'ils surprennent les autres usagers de la route est relativement faible. Les collisions avec les piétons n'ont généralement pas de conséquences graves.

Source: bfu

Photo: thinkstockphotos,

lovelypeace / Getty Images

curtis_creative / Getty Images

Apprendre par l'expérience
TCS Training & Events

Entre pros

**Dates 2019
cours neige
et glace pour
moniteurs**

Une formation continue vraiment utile! Nos cours auto neige et glace pour moniteurs de conduite optimisent ton travail quotidien grâce à une approche pratique et efficace.

Cours neige et glace à Bourg-St-Pierre
 07.01.2019: perfectionnement neige & glace reconnu pour animateurs 2 phases
 08.01.2019: neige & glace basic moniteurs
 14.01.2019: neige & glace basic moniteurs
 17.01.2019: neige & glace perfectionnement moniteurs
 18.01.2019: perfectionnement neige & glace reconnu pour animateurs 2 phases
 06.02.2019: neige & glace perfectionnement moniteurs

Retrouve toutes les offres de formation continue pour moniteurs sur www.training-events.ch.

Plus d'informations et inscription:
training-events.ch
info.training-events@tcs.ch
 tél. 058 827 15 00

Superamento da destra in autostrada

Sono in corso iniziative volte a consentire il superamento da destra in autostrada.

L'upi sostiene questa modifica, a patto che venga configurata e attuata in modo tale da non aumentare gli incidenti stradali. Occorre in particolare impedire che il vigente divieto di sorpasso a destra venga diluito, garantendo un superamento da destra con una differenza di velocità minima.

La legge sulla circolazione stradale vieta il sorpasso a destra (art. 35 cpv. 1 LCStr.). L'ordinanza sulle norme della circolazione stradale prevede un'eccezione per la circolazione in colonne parallele (art. 8 cpv. 3 frase 1 nonché art. 36 cpv. 5 lett. a ONC). Il Tribunale federale ha specificato quanto segue con la sua sentenza del 3 marzo 2016: si parla di traffico incolonnato parallelo quando sulla corsia di sorpasso sinistra (e centrale) si verifica una congestione del traffico tale da impedire, di fatto, ai veicoli sulla corsia di sorpasso di avanzare più rapidamente degli altri. Diversi interventi politici hanno esortato il Consiglio federale ad autorizzare in linea di principio a livello svizzero il sorpasso a destra in autostrada.

Un attuale dibattito in corso sulla modifica legislativa prevede di

- consentire il superamento da destra in autostrada;
- vietare il sorpasso a destra con un'unica manovra di uscita e di rientro.

L'upi accoglie favorevolmente il mantenimento del divieto di sorpasso a destra, considerandola un'importante misura per la sicurezza stradale. L'esempio degli USA, così spesso citato come argomento, secondo cui grazie ai sorpassi a destra si verificherebbero meno incidenti è falso. In realtà, su un miliardo di chilometri percorsi, in Svizzera si registra circa un quarto

di morti stradali rispetto agli Stati Uniti (nel 2015: 0,9 in Svizzera, 3,5 negli USA). Oltretutto, numerosi Stati degli USA applicano un obbligo di viaggiare a destra sulle autostrade a sole due corsie per direzione di marcia.

L'autorizzazione del superamento da destra renderà più complicato il cambiamento di corsia da sinistra a destra. Contrariamente al cambiamento di corsia a sinistra, nel primo caso gli automobilisti non sono abituati a un veicolo che si avvicina più velocemente da dietro. Le situazioni di incertezza che si verranno a creare potranno essere chiarite solo attraverso una definizione, un'introduzione e un controllo della regolamentazione adeguati. È pertanto necessario che le nuove disposizioni in materia soddisfino i seguenti requisiti.

- Lo scopo della nuova regola deve essere noto agli utenti autostradali (traffico più scorrevole).
- Il contenuto è comprensibile (distinzione tra superamento e sorpasso).
- L'intento auspicato è realizzabile (massima differenza di velocità consentita).
- L'attuazione corretta può e deve essere controllata.

In caso contrario, l'upi consiglia di limitarsi a un adattamento ai sensi della summenzionata DTF.

Fonte: bfu, Photo: thinktockphotos



Alcol nelle aree di servizio autostradali

Il Parlamento ha deciso di autorizzare la vendita e la mescita di alcolici nelle aree di servizio in autostrada. Questo aumenterà il rischio di incidenti autostradali gravi. L'applicazione di condizioni quadro legali ragionevoli e praticabili consentirebbe invece di ridurre i pericoli.

Il Parlamento ha incaricato il Consiglio federale nella sessione di settembre 2017 di sospendere il divieto di vendita e mescita di alcol nelle aree di servizio autostradali, in vigore da oltre 50 anni (ordinanza sulle strade nazionali art. 6.2 e art. 7.4.), nonostante la popolazione non senta alcuna esigenza di adeguare la legislazione in materia. Secondo un sondaggio svolto dall'upì, il consenso relativo all'attuale divieto di vendita di alcolici supera l'80%. Finora, la disposizione in questione aveva contribuito a rendere relativamente sicure le autostrade svizzere.

Oggi, il 13% di tutti gli incidenti autostradali gravi è riconducibile all'alcol. La revoca del divieto incrementerà il rischio di questo tipo di incidenti. Pertanto, l'upì consiglia al legislatore di limitare l'autorizzazione agli alcolici nelle aree di servizio autostradali almeno con un divieto di vendita e mescita durante la notte. I Paesi limitrofi hanno già introdotto da tempo il divieto di vendita notturna in autostrada. Per quanto riguarda la Svizzera, alcuni Cantoni

(come Ginevra e Vaud) applicano già una restrizione simile nei negozi e negli shop delle stazioni di servizio.

L'autorizzazione alla vendita di alcolici nelle aree di servizio autostradali, tra le altre cose, aumenta anche il rischio di circolazione contromano, che già adesso in un terzo dei casi è causata dall'alcol. Circa il 50% di tutti i viaggi contromano iniziano proprio in autostrada, ad esempio alle entrate delle aree di servizio, che vengono imboccate per errore come uscita. La guida monotona in autostrada può altresì favorire la sonnolenza al volante, e questo rischio viene rafforzato dall'alcol. La mescita di alcolici nelle aree di servizio aumenta il pericolo di conducenti sovraffaticati e anche leggermente ebbri al volante, che mettono a repentaglio se stessi e anche coloro che viaggiano in modo corretto (preselezione, cambiamento di corsia, tamponamenti).

Fonte: bfu; Photo: lovelypeace/Getty Images

Svolta a destra con il rosso

Attualmente viene esercitata una certa pressione sulle autorità affinché permettano ai ciclisti di svoltare a destra a determinati semafori rossi. L'upi ha realizzato un'analisi dalla quale risulta che la regola implica nuovi rischi di incidente. Per questo motivo nutre un certo scetticismo verso questa misura. A suo avviso la si può introdurre soltanto se sono rispettati determinati criteri di sicurezza per gli utenti interessati.

Molti comuni e città vogliono promuovere l'uso della bicicletta. Da quando Basilea ha lanciato un progetto pilota che permette ai ciclisti di svoltare a destra a certi semafori rossi, le autorità subiscono pressioni sempre più forti affinché la misura venga introdotta a livello federale. La nuova regola comporta però nuovi rischi di incidente per i pedoni, i ciclisti, i conducenti di veicoli a motore e i tram.

L'upi ha definito una serie di raccomandazioni e criteri di sicurezza per ridurre questi rischi nella massima misura possibile. Per cambiare la segnaletica devono essere soddisfatti i seguenti punti:

- la corsia ciclabile davanti al semaforo deve essere larga almeno 1,2 metri;
- davanti alla linea di arresto dev'esserci spazio a sufficienza per le biciclette in attesa;
- i ciclisti devono vedere i pedoni che vogliono attraversare sulle strisce pedonali, la visuale non deve essere ostacolata;
- ai ciclisti non dev'essere consentito svoltare a destra con il rosso in assenza di una pista ciclabile e in presenza di binari del tram sulla strada che viene imboccata;
- se il traffico è intenso sulla carreggiata che si imbecca, si può introdurre la nuova segnaletica soltanto se vi è una pista ciclabile;
- la strada da cui il ciclista proviene e quella che desidera imboccare non devono presentare una pendenza superiore al 4%.



L'upi consiglia inoltre alle autorità di spiegare la nuova segnaletica con una campagna informativa e di precisare che la precedenza spetta comunque sempre agli utenti della strada con il verde (ad es. pedoni). Occorre infine ricordare ai ciclisti che se il semaforo non è dotato dell'apposito segnale (v. immagine), svoltare a destra con il rosso resta punibile.

L'upi si oppone alla richiesta supplementare che intende permettere anche ai veicoli a motore di svoltare a destra con il rosso perché è probabile che risulterebbero delle collisioni pericolose sui passaggi pedonali. Sono da attendersi anche conflitti tra veicoli a motore pesanti e ciclisti (angolo morto!). Da studi emerge che in Germania e negli USA, dove questa regola è in vigore, sono aumentate le collisioni tra veicoli e pedoni.

Fonte: bfu



Biciclette sui marciapiedi

Il crescente numero di biciclette, bici elettriche e veicoli di ogni genere che invadono i marciapiedi comporta il malcontento dei pedoni. Sono soprattutto gli anziani e le persone con una mobilità limitata a sentirsi minacciati. Ciononostante, sono in corso iniziative volte ad aprire i marciapiedi ai bambini fino a 12 anni che circolano in bici. Per motivi di sicurezza l'Upi, Ufficio prevenzione infortuni, è contrario a questa proposta, ma concorda con la necessità di fare chiarezza sulle attuali disposizioni legali.

L'idea di aprire in generale i marciapiedi ai bambini fino a 12 anni che circolano in bici può apparire simpatica, ma in realtà è ingannevole perché infonde una falsa sicurezza: nell'abitato, i marciapiedi incrociano molti imbocchi e traverse e presentano perciò numerosi rischi, specialmente se si circola in senso inverso alla marcia sul marciapiede. Il rischio di collisione è un pericolo costante dove gli accessi alle case, ai garage e ai parcheggi presentano una visuale ridotta o dove quest'ultima è chiusa da piante. Inoltre, ogni ciclista che circola sul marciapiede costituisce un potenziale pericolo per i pedoni e dunque anche per gli altri bambini.

L'ordinanza sulle norme della circolazione stradale stabilisce che i bambini in età prescolastica possono circolare sul marciapiede su una bicicletta per bambini. L'esatta definizione di una bici per bambini resta tuttavia vaga; manca una

chiara delimitazione rispetto alla bicicletta. Pertanto, l'Upi auspicherebbe una delucidazione sulle disposizioni legali vigenti, oltre che una regolamentazione del limite d'età per fornire maggiore chiarezza a tutti gli utenti della strada.

Secondo il parere dell'Ufficio prevenzione infortuni, il limite d'età di 12 anni attualmente in discussione è decisamente troppo elevato. Per motivi di sicurezza, consiglia di consentire l'accesso ai bambini in bicicletta al massimo fino all'età di 8 anni compiuti. Normalmente, fino a quell'età i bambini non circolano ancora a velocità così elevate da mettere a rischio gli altri utenti della strada sbucando all'improvviso, e le conseguenze di eventuali collisioni con i pedoni non dovrebbero risultare gravi.

Fonte: bfu, Foto: curtis_creative/Getty Images

Inserenten	Seite
Brunner Medien AG, Kriens	15/38
CTM Alder AG, Solothurn	5/41
Driveswiss AG, Wohlen	14
Auto Grädel AG, Bern	9
Hänni Mikhail Verlag GmbH, Oberhofen	48
Orphis AG, St. Gallen	19
Renault Suisse SA, Urdorf	23
SanPool, Basel	9
TCS Training Et Freizeit, Hinwil	42
Trütsch Fahrzeug-Umbauten AG, Kloten	24
Verkehrsbetriebe Luzern AG, Luzern	9
WAB Zentralschweiz AG, Ruswil	32
Web Art GmbH, Zürich	21
Websheep GmbH, Baar	2

Autoren	Seite
Grob, Rolf	33
Guerrini, Ravaldo	6, 17, 18, 20
Kirschbaum, Werner	10
Von Arx, Michael	47
Von Rotz, Bruno	25

Verlag

Abos und Adress-Mutationen:

FL-magazin, Brunner Medien AG,
Arsenalstrasse 24, 6010 Kriens
Carmen Kalbermatter, Tel. 041 318 34 34
c.kalbermatter@fl-magazin.ch

Inserate:

Armin Rüfenacht, Tel. 041 318 34 85
a.ruefenacht@fl-magazin.ch

Auflage/Verbreitung

Druck: 4000 Exemplare
Verbreitung: 3872 Exemplare

Nächste Ausgabe FL-magazin

Redaktionsschluss 15. Februar 2019
Erscheinungstermin 8. März 2018



Ehrlichkeit 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 Marketing-Profis 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

2018/19 Fahrschul-Rabatt

Das Schweizer Theorie-Lehrmittel mit den offiziellen asa-Prüfungsfragen 2018!

Verkehrstheorie.ch – zum Beispiel als Arbeitshefte, um im praktischen Unterricht Verkehrsregeln bildlich zu veranschaulichen.



35% RABATT



Arbeitsbücher
(Prüfungsfragen und Verkehrsregeln)
VP: CHF 39.– / EK: CHF 25.35



Lernsoftware*
VP: CHF 59.– / EK: CHF 38.35



Set (Arbeitsbücher & CD)*
VP: CHF 72.– / EK: CHF 46.80



Lernsoftware (USB)*
VP: CHF 69.– / EK: CHF 44.85



iPhone App «Auto Theorie»
Verkehrsregeln +
10 Demofragen (gratis)

*inkl. App-Code (für offizielle Prüfungsfragen
in der App «Auto Theorie»)



Mehr Infos und Bestellungen:



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

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


verkehrstheorie.ch