



Der steinige Weg zum teilautonomen Fahren



Gesetz

Einspuren vor Lichtsignalen mit Radstreifen



Statistik

Motorradfahrende mit traurigem Rekord



Klassik

Fiat 508 CS
Coppa d'Oro

fahrlehrervergleich.ch



**Registrieren Sie sich jetzt auf der
grössten Plattform für Fahrlehrer!**

Top-Platzierung, mehr Aufmerksamkeit,
mehr Kunden mit fahrlehrervergleich.ch

Gerne beraten wir Sie jederzeit kostenlos und unverbindlich unter
+41 58 274 70 00 oder per Email an info@fahrlehrervergleich.ch

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

Toni Heller
Tel. 041 318 34 85
t.heller@fl-magazin.ch

Verlagsleiter

Werner Kirschbaum
w.kirschbaum@fl-magazin.ch

Gesamtherstellung

Brunner Medien AG
Arsenalstrasse 24, 6010 Kriens

printed in
switzerland

Alle in dieser Ausgabe publizierten redaktionellen Beiträge wenden sich gleichermaßen an alle Geschlechter, auch wenn teilweise die männliche Form gewählt wurde.

Bilder Titelseite:

Auto Inside Nr. 3/2021
SSV
www.1000PS.at
SwissClassics Nr. 84-2

Und tschüss nach zehn Jahren *FL-Magazin*

Als wir im Jahr 2011 das Konzept für eine Fahrlehrer-Zeitschrift entworfen haben, konnte niemand ahnen, wohin die Reise genau geht. Heute, nach zehn Jahren, schauen wir freudig auf viele Ereignisse und einen interessanten Themenmix zurück.

Für über 40 Ausgaben *FL-Magazin* haben wir seitdem mit viel Herzblut geplant, recherchiert, geschrieben und Inserate verkauft. Themen wie WAB, OPERA-3, Via sicura und VKU-Revision haben uns nicht mehr losgelassen.

Nun ist es so weit: Ich übergebe die Leitung des Verlages und somit des *FL-Magazins* in jüngere Hände. Nach fast fünf Jahrzehnten intensiven Begleitens einer sich rasant entwickelten Medienlandschaft verabschiede ich mich in den Ruhestand.

Und bedanke mich bei Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, geschätzte Anzeigenkunden und Co-Autoren, für Ihre langjährige Treue.

Werner Kirschbaum, Verlagsleiter *FL-Magazin*



Werner Kirschbaum



10

Autonomes Fahren

- 6 Der steinige Weg zum teilautonomen Fahren

Ausbildung

- 10 Nachweispflicht Kursbesuch: Wer muss was nachweisen können?

Gesetz

- 12 asa-Richtlinien: Einspuren vor Lichtsignalen mit Radstreifen

Mobilität

- 14 Leichtfahrzeuge: Mobilität für 16-Jährige in der Schweiz

Statistik

- 16 Mehr Neulenkende auf Motorrädern: Markante Zunahme wegen Ende des Direkteinstiegs
- 18 Tödliche Verkehrsunfälle: Motorradfahrende mit traurigem Rekord
- 20 Verkehrssicherheitsmythos Nr. 1: Frauen verursachen mehr Unfälle als Männer



16



20



22

Marktplatz

- 22 Mit CNG umweltfreundlich und günstig fahren
- 23 Neuer Verband gegründet

Klassik

- 24 Fiat 508 CS Coppa d'Oro

Nutzfahrzeuge

- 28 Von Spitzensportlern lernen: Fitness am Lenkrad

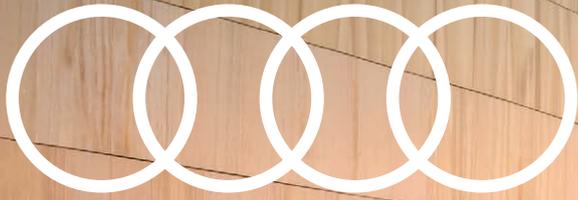
Partie française

Parte italiana

Online-Ratgeber



28



Vorsprung für Ihre Fahrschule

Audi A3 Attraction¹



ab 299.-/Mt.

Inkl. Assistenzpaket und inkl. Infotainmentpaket

Audi A3 Attraction 35 TFSI 6-Gang manuell

33% Preisvorteil

Bruttopreis	44 960.-
Premiumbonus	- 730.-
Preisvorteil Special Edition Attraction	- 7370.-
Empfohlener Verkaufspreis	36 860.-
4,2% Ausgleich	- 1548.-
15% Flottenrabatt (nach Ausgleich)	- 5297.-
Ihr Spezialpreis	30 015.-
Ihr Preisvorteil	14 945.-

Leasing inkl. 25 000 km/Jahr	1,9%
Leasingrate pro Monat	299.-*

Audi Q4 e-tron²



ab 349.-/Mt.

100% elektrisch

Audi Q4 35 e-tron

18% Preisvorteil

Bruttopreis	47 800.-
Ladesystem kompakt	+ 850.-
Empfohlener Verkaufspreis	48 650.-
4,2% Ausgleich	- 2043.-
15% Flottenrabatt (nach Ausgleich)	- 6991.-
Ihr Spezialpreis	39 616.-
Ihr Preisvorteil	9034.-**

Leasing inkl. 25 000 km/Jahr	1,9%
Leasingrate pro Monat	349.-**

Spezialkonditionen erhalten Fahrschulen auch auf weitere Audi Modelle.
Der Audi Partner Ihrer Wahl erstellt Ihnen gerne ein individuelles Angebot.

Inklusive Audi Swiss Package für 10 Jahre oder 100 000 km

¹ Audi A3 Sportback Attraction 35 TFSI, 150 PS, 6-Gang manuell (Modelljahr 2021), 6,3 l/100 km, 142 g CO₂/km, Kat. B. * Leasing: Sonderzahlung CHF 5403.-, 48 Monate, 25 000 km p.a., 1,9% Jahreszins. Preisberechnungen gemäss Tabelle oben. Abgebildet: A3 Sportback Attraction advanced 35 TFSI, 150 PS, 6-Gang manuell (Modelljahr 2021), 6,1 l/100 km, 139 g CO₂/km, Kat. A. Atollblau Metallic, Glanzpaket, Leichtmetallräder, 5-V-Speichen, glanzgedreht, 8,0 J x 18, Reifen 225/40 R 18, Matrix LED-Scheinwerfer, LED-Heckleuchten und Scheinwerfer-Reinigungsanlage, regulärer Preis CHF 49 520.-, Premium-Bonus CHF 760.-, Ausgleich CHF 1740.-, Prämie CHF 7370.-, Flottenrabatt CHF 5948.-, Barkaufpreis CHF 33 703.-, Sonderzahlung: CHF 5403.-, Leasingrate: CHF 359.-/Mt.

² Audi Q4 35 e-tron, 170 PS, 19,1 kWh/100 km, 0 g CO₂/km, Kat. A. ** Leasing: Sonderzahlung CHF 5546.-, 48 Monate, 25 000 km p.a., 1,9% Jahreszins. Preisberechnungen gemäss Tabelle oben. Abgebildet: Audi Q4 35 e-tron, 170 PS, 19,1 kWh/100 km, 0 g CO₂/km, Kat. A. S line Exterieur, Auroraviolett Metallic, Räder Audi Sport, 5-Arm-Rotor-Aero, schwarz, glanzgedreht, 8,5 J | 9,0 J x 21, Reifen 235/45 | 255/40 R21, Matrix LED-Scheinwerfer, Sportfahrwerk, regulärer Preis CHF 55 860.-, Ausgleich CHF 2340.-, Flottenrabatt CHF 8028.-, Barkaufpreis CHF 45 492.-, Sonderzahlung: CHF 5546.-, Leasingrate: CHF 439.-/Mt. Alle Angebote exkl. Fahrschulpädalerie und exkl. obligatorischer Vollkaskoversicherung. Die Kreditvergabe ist verboten, falls sie zur Überschuldung des Konsumenten führt. Finanzierung über die AMAG Leasing AG. Aktion gültig für Vertragsabschlüsse bis 30.06.2021. Gültig für alle durch die AMAG Import AG importierten Fahrzeuge. Angebot nur gültig mit Fahrschuleintrag im Fahrzeugausweis. Nur bei teilnehmenden Audi Partnern. Audi Schweiz behält sich das Recht vor, das Angebot jeder Zeit ohne Vorankündigung zu ändern oder zu widerrufen. Unverbindliche Preisempfehlung des Importeurs AMAG Import AG.





Gesetzliche Grundlagen, Entwicklungstendenzen und Herausforderungen

Der steinige Weg zum teilautonomen Fahren

Aktuelle SAE-Level-2-FAS dienen der Erhöhung der Fahrsicherheit und Unterstützung des Fahrers bei komplexen Fahrmanövern. Der Weg zu teilautonomen Systemen ist mit vielen Hürden gepflastert. Quelle: Continental

Die Automobilhersteller kommunizieren, dass in Kürze teil- und sogar autonome Fahrzeuge das Strassenbild prägen werden und die Technologie serienreif ist. Technisch ist die Industrie auf der Sensorseite bereit. Die Software-Homologation und ein entsprechendes Regelwerk sowie ethische Grundfragen bremsen aber die Euphorie aus. Level-3-Anwendungen wie der Autobahn-Stauassistent nehmen aber langsam Fahrt auf.

Fahrerassistenzsysteme FAS sorgen für mehr Sicherheit auf der Strasse und weniger schwerwiegende Unfälle. Tatsache ist aber auch, dass die heutigen zugelassenen Systeme den Fahrer auch dazu verleiten, weniger aufmerksam seine Verantwortung zum Führen des Fahrzeuges wahrzunehmen (gemäss Wiener Konvention). Insbesondere auf Autobahnen fällt auf, wie viele Fahrzeuglenker sich dem Smartphone oder anderen Tätigkeiten widmen und das Fahrzeug quasi autonom fahren lassen.

Technisch sind moderne Fahrzeuge bereits dazu in der Lage, sich auf richtungsgetreuen Fahrspuren dank aktivem Spurhalteassistent und adaptivem Tempomat im Verkehr zu bewegen. Frontradar und -kamera sowie vereinzelt Lidarsensoren überwachen das Verkehrsgeschehen und sind dank Sensordatenfusion in der Lage, in beinahe allen Verkehrssituationen korrekt zu reagieren. Einzig der Gesetzgeber entlässt den Fahrzeuglenker nicht von seiner Pflicht, das Verkehrsgeschehen im Auge zu be-

halten. Eine wirkungsvolle Freihanderkennung mit Drehmomentüberwachung am Lenkrad oder kapazitiven Sensoren im Lenkrad sorgt von Seiten der OEM, dass die Systeme sich nur gemäss SAE-Level 2 nutzen lassen (der Fahrer bleibt verantwortlich).

Was fehlt zum autonomen Fahren?

Die Hardware ist in modernen Fahrzeugen vorhanden, um teilautonom oder sogar ohne Fahrereingriff autonom zu fahren. Auf der gesetzgeberischen Seite wurde aber erst spät auf die neuen Entwicklungen reagiert. Während Level-2-Anwendungen praktisch ohne normative Vorlagen entwickelt und in Serie angeboten wurden (Ausnahme ACC), muss künftig der Hersteller die Software für die Fahrfunktionen homologieren lassen. Die bisherigen EG-/ECE-Regelwerke für die Lenkung (R 79) enthalten Vorgaben für den aktiven Parkassistenten, den automatisierten Spurhalte- sowie Spurwechselassistenten. Künftig soll die Funktionsweise der Fahrsoftware auch unter Berücksichtigung



komplexer Fahrmanöver und ethisch heikler Entscheidungsgrundlagen geregelt werden.

So soll nicht nur festgelegt werden, in welchen Fahrsituationen teilautonome Fahrmanöver vom Fahrzeug selber beherrscht werden und die Software geprüft und homologiert wird. Auch ethische Grundsatzfragen sind zu klären und die Software für die FAS entsprechend zu programmieren. Ein Beispiel: Soll das System bei einem drohenden Auffahrunfall bei einem Stauende auf den Pannestreifen ausweichen, wo sich Personen befinden, oder einem Fahrzeug ins Heckfahren? Bis diese Fragen geklärt sind, werden in einem ersten Schritt auf SAE-Level 3 automatisierte Fahrfunktionen eingebaut, welche das Fahrzeug ausführt, aber bei unklaren Situationen oder witterungsbedingten Einschränkungen (Regen, Nebel, Schneefall) die Verantwortung wieder an den Fahrer abgibt. Die Zeitspanne für die Übergabe wurde auf 10 Sekunden festgelegt.

Neue FAS ab Juli 2022

Basierend auf den technologischen Fortschritten hat die EU ab 2022 eine europäische Allgemeine Sicherheitsverordnung (General Safety Regulation, GSR) formuliert, welche in der EU-Verordnung 2019/2144 für Neufahrzeuge neue FAS festlegt. Ab Juli 2022 müssen die Fahrzeughersteller folgende FAS in allen Fahrzeugkategorien anbieten:

- Geschwindigkeitsassistent: adaptiver Tempomat (ACC) mit direkter Übernahme von Verkehrsschilderangaben und Navigationstempolimiten
- Notbremssystem für den urbanen Raum (erweiterter Notbremsassistent)
- Spurhalteassistent
- Rückfahrassistent
- Abbiegeassistent
- Unfalldatenspeicher für Fahrzeuge mit teilautonomen Funktionen

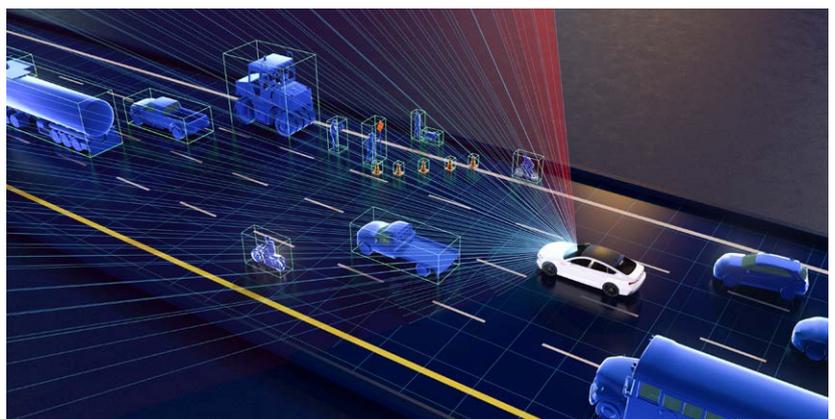
Die künftigen UN- und ECE-Regelungen sollen zudem Car2X-Kommunikation regeln (Fahrzeug-zu-Fahrzeug- sowie Fahrzeug-zu-Infrastruktur-Kommunikation), Softwareupdates standardisieren (Updates over the air) und Massnahmen gegen Hackerangriffe regeln (Cybersicherheit, Firewalls usw.).

Die Umfoldsensorik der aktuellen Mercedes-Benz S-Klasse (Typ 223) verfügt ab Werk über eine umfangreiche Sensor-Armada. Verfeinerte FAS können damit dargestellt und viele Verkehrssituationen fehlerfrei erkannt werden. Ab der zweiten Jahreshälfte rechnet Mercedes-Benz mit der Zulassung des Autobahn-Stauassistenten.

Quelle: Mercedes-Benz

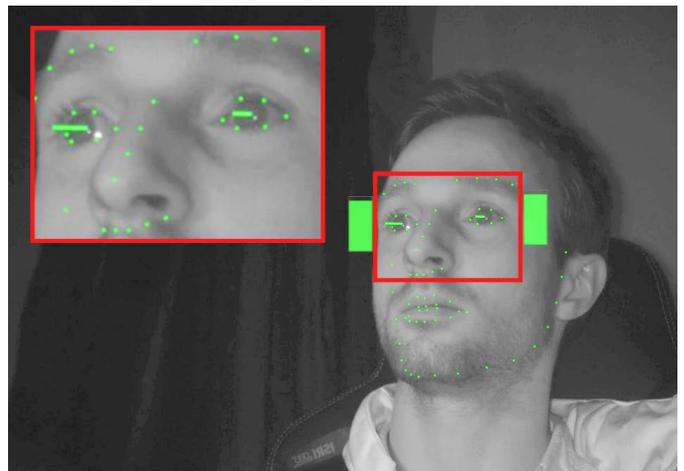
Einzig mit Radarsensorik und Frontkameras lassen sich komplexe Fahrmanöver nicht beherrschen. Der Lidarsensor, welcher Abstände misst wie auch bildgebend agiert, wird künftig unverzichtbar sein.

Quelle: Velodyne





Teilautonome Fahrsysteme (SAE-Level 3) wie der Autobahn-Stauassistent bis 60 km/h müssen komplexe Fahrsituationen erkennen und auch vorausberechnen können, um korrekt zu handeln. Quelle: Continental



Soll die Fahreraufmerksamkeit überwacht werden, kommen die Automobilhersteller nicht darum herum, mit Kameras den Fahrer zu überwachen und wenn im autonomen fahrenden Modus die Übernahme fällig ist, adäquat an den Fahrer zu übergeben. Quelle: Bosch

Komplexität der Neuregelungen

Um Level-3-Anwendungen normieren und danach homologieren zu können, müssen alle EU- und ECE-Normen angepasst werden. Dazu gehören Bremssystem (R13-H), Notbremssystem (R131), Antrieb (R85), Beleuchtung (R48) und elektromagnetische Verträglichkeit (R10). Diese Normen müssen an Level-3-Systeme angepasst, Prüfmöglichkeiten definiert und als Verbund und einheitlicher Ansatz überdenkt werden. Dieser Vorgang benötigt Zeit. Auf umfassende Level-3- bis Level-5-Anwendungen müssen sich Automobilisten also noch gedulden.

Trotzdem wird es länderspezifische Möglichkeiten für rascheren Einsatz von Level-3-Anwendungen und höhere SAE-Levels geben. In Deutschland, aber auch in der Schweiz sind beispielsweise Ausnahmegenehmigungen für autonome, langsam fahrende Shuttlebusse erteilt. Diese dürfen nur auf vorgegebenen Routen zirkulieren und müssen zur Sicherheit einen Fahrer an Bord haben, der bei Fehlfunktionen das System per Notschalter ausschaltet. Auch soll im zweiten Halbjahr 2021 der Autobahnassistent, welcher Audi oder Mercedes-Benz ab Serienstart verbaut, freigeschaltet und für den Kunden einsetzbar sein. Die länderspezifischen Freigaben verunmöglichen den flächendeckenden Einsatz der erweiterten FAS.

Die OEM sind technologisch im Schnellzugstempo unterwegs und werden aktuell – und aus juristischer und normativer Sicht zu Recht – von den Gesetzgebenden eingebremst. Erst wenn der Gesetzgeber Normen erstellt hat, die das

Prüfen der Hard- wie Software erlauben, können die OEM nach einem Unfall zur Rechenschaft gezogen werden. Wenn der Fahrzeuglenker ein teilautonomes System nutzt und ein Unfall geschieht, wird der OEM haftbar gemacht werden.

Was ändert im Garagisten-Alltag?

Die Technologie für neue FAS ist faszinierend für Kunden, aber auch im Verkauf interessant. Durch die gestaffelte Freischaltung von neuen Systemen, die im Fahrzeug aus gesetzlichen Gründen noch nicht benutzt werden dürfen, wird dem Kunden ein Mehrwert offeriert, der sich später mittels Softwareupdate nutzen lässt.

Für die Werkstatt ändern auch die neuen FAS ab Juli 2022 nicht viel: Die Umfeldsensorik ist bereits seit Jahren auf dem Markt, wurde zwar technologisch verfeinert, weist aber nach wie vor denselben Kalibrations- und Diagnoseaufwand auf. Durch den vermehrten Einsatz von selbstkalibrierenden Systemen gehört die statische Kalibration von Radar-, Lidarsensoren und Front- wie Umfeldkameras eher der Vergangenheit an. Welche Herausforderungen sich aber bezüglich der komplexeren Vernetzung der Systeme und Schnittstellenproblematik stellen werden, wird sich zeigen. Einmal mehr bleibt zu konstatieren, dass nicht nur im Verkauf die Mitarbeiter ständig auf dem neusten Stand der Technik gehalten werden müssen, sondern auch die Werkstatt-Crew dank Weiterbildung am Ball bleiben muss. Garagisten sind also nicht nur im Bereich alternative Antriebe gefordert.

let's drive

Multimedialer Verkehrskunde-Unterricht

Durchstarten beim VKU!



Online-Datenbank

- Laufend neue Videos, Bilder, Grafiken
- Einmal registrieren
- Download oder Live-Streaming im VKU



Moderatoren-handbuch

- Mit vorbereitetem Unterrichtsablauf
- Mit Querverweis auf Schülerheft, Datenbank, Themenblätter
- Parallel zu PPP/HTML-Präsentation, USB-Stick

Schülerhefte

- Neue Bilder
- Neue Themen
- Neues Layout

USB-Stick

- Viele neue Bilder, Grafiken, Videos
- Wahlweise als PPP/HTML-Präsentation
- Chart- und Video-finder

Themenblätter

- Zur Themenvertiefung bei Bedarf
- Auf Datenbank: www.fl-portal.ch/login
- Mit vielen FAQs, Links



**Jetzt bestellen
und Datenbank-
Login anfordern!**

bei Karina Sövegjarto
Telefon 041 318 34 77
k.soevegjarto@fl-portal.ch

Brunner Medien AG
Let's drive
Arsenalstrasse 24
6010 Kriens
Telefon 041 318 34 77
www.fl-portal.ch



Nachweispflicht Kursbesuch

Wer muss was nachweisen können?

Seit 2020 müssen Neulenkler nur noch einen WAB-Kurstag (sieben Stunden) besuchen und diesen innert einem Jahr ab Ausstelldatum der Führerprüfung absolvieren. Die Probezeit dauert weiterhin drei Jahre.

Wer den WAB-Kurs nicht innerhalb von zwölf Monaten besucht, macht sich strafbar (Ausnahme FAV vor 2020). Müssen Neulenkende nun den Nachweis über den Besuch der Weiterausbildung stets mitführen, da die Nachweispflicht bis zur Beendigung der dreijährigen Probezeit bestehen bleibt?

FL-Magazin hat bei den StVA und der Polizei nachgefragt. Massgebend ist Art. 27d VZV.

Art. 27d Kursbescheinigung und Meldung an die kantonale Behörde

¹ Nach dem Besuch der Weiterausbildung muss der Kursveranstalter den Kursteilnehmenden ihre Teilnahme auf dem Formular nach Anhang 4a bestätigen und auf elektronischem Weg der kantonalen Behörde mitteilen.

² Jeder Kursveranstalter, der den Besuch der Weiterausbildung bestätigt, muss der Zulassungsbehörde während fünf Jahren Auskunft über den Namen und den Vornamen, die Adresse und die Führerausweisnummer der betreffenden Kursteilnehmenden geben können.

Im zitierten Artikel ist die Übermittlung des Kurzbesuchs klar geregelt, jedoch nicht, ob

Neulenkende diese Kursbescheinigung mitführen müssen, um bei einer Polizeikontrolle beweisen zu können, dass sie den WAB-Kurs besucht haben. Im Grunde muss der Lenker des kontrollierten Fahrzeuges den Nachweis über den Kursbesuch erbringen. Es existiert jedoch keine Vorschrift darüber, ob Neulenkende einen Nachweis für den besuchten WAB-Kurs mitführen müssen. Im Bedarfsfall kann die Polizei beim zuständigen Strassenverkehrsamt nachfragen oder dies ausserhalb der Bürozeiten nachholen. Es ist also für die Kontrollbehörden nicht immer sofort möglich, zu kontrollieren, ob ein WAB-Kurs besucht wurde. Falls es sich um eine Übertretung bei der Kontrolle handelt, werden fehlbare Neulenkende zur Anzeige gebracht (Art. 148 VZG).

Art. 148 Nichtbesuch der Weiterausbildung

¹ Inhaber eines Führerausweises auf Probe, welche die Weiterausbildung nicht innerhalb von zwölf Monaten nach der Erteilung des Führerausweises auf Probe besucht haben, werden mit Busse bis zu 300 Franken bestraft.

² Absatz 1 ist nicht anwendbar, wenn die Person nachweist, dass sie objektiv nicht in der

Lage war, die Weiterausbildung zu absolvieren. Dies trifft namentlich zu, wenn sie: a. wegen des Entzugs ihres Führerausweises kein Motorfahrzeug führen durfte; b. sich zu Aus- oder Weiterbildungszwecken im Ausland aufgehalten hat; c. nicht über die Fahreignung nach Artikel 14 Absatz 2 SVG verfügte; d. ihre Militärdienstpflicht als Durchdiener oder Durchdienerin im Sinne der Verordnung vom 22. November 2017 über die Militärdienstpflicht leistete.

Da es sich beim Nichtbesuch des WAB-Kurses um einen Tatbestand handelt, wird von der Staatsanwaltschaft die Höhe der Busse bestimmt (keine Ordnungsbusse).

Fehlbare Neulenkende dürfen jedoch weiterfahren, auch wenn festgestellt werden konnte, dass sie den WAB-Kurs nicht fristgerecht besucht haben. Dies trifft nicht zu, wenn der Führerausweis auf Probe abgelaufen ist. Dann untersagt die Polizei das Weiterfahren und die fehlbare Person wird strafrechtlich (ADAMS) belangt. Erst nach dem Besuch des WAB-Kurses mit einer Tagesfahrbewilligung und der eingereichten Bestätigung des besuchten WAB-Kurses ist eine Weiterfahrt möglich.

Beitrag: Ravaldo Guerrini
 Bild: Getty Images | moodboard



Ihr Fahrschul-Steckbrief mit Profil

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



Wie auf dem Foto zu sehen ist, gibt es durchaus Situationen, bei welchen das Einspuren auf den unterbrochenen Radstreifen bei Lichtsignalen sinnvoll ist.

asa-Richtlinien

Einspuren vor Lichtsignalen mit Radstreifen

Für Wirbel sorgte eine Ziffer im Merkblatt «Ergänzung zu asa-Richtlinie 7» vom 18.12.2020. Die Richtlinie ist seit 1. Januar 2021 in Kraft, erreichte jedoch die Fahrlehrerschaft erst Ende Februar 2021.

Nötig wurde die Anpassung der Führerprüfungsrichtlinien aufgrund diverser Änderungen der Verkehrsregelverordnung VRV, welche per 1. Januar 2021 in Kraft getreten sind. Das Ziel der darin aufgeführten Änderungen ist, eine möglichst einheitliche Bewertung von Fehlverhalten sowie eine Vereinheitlichung bei der Durchführung von Führerprüfungen zu gewährleisten.

Die Vorschläge der asa zur Anpassung bei der Durchführung von Führerprüfungen beinhalten folgende Ziffern.

Ziff. 306.4 Widerhandlung gegen die Einspurordnung durch Missachtung des Reissverschlussverkehrs (Art. 8 Abs. 5 und Art. 36 Abs. 4 VRV): Bei einer Behinderung > mittelschwerer Fehler. Wenn es zu einer Gefährdung führt > schwerer Fehler.

Ziff. 314.3 Rechtsüberholen durch Ausschwenken und Wiedereinbiegen auf Autobahnen und Autostrassen mit mehreren Fahrstreifen (Art.

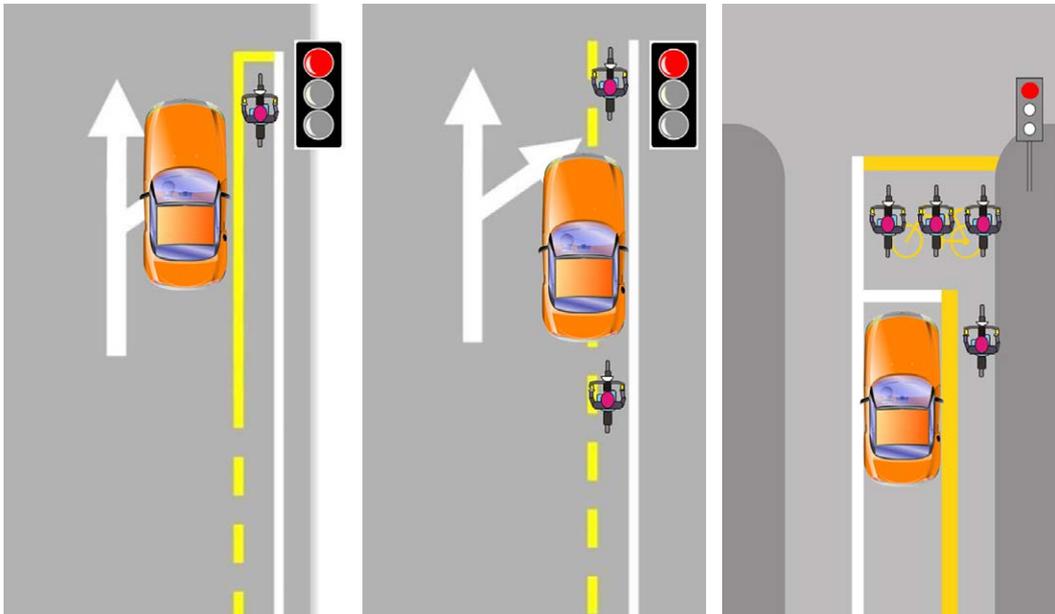
36 Abs. 5 VRV): Das Rechtsüberholen wird als schwerer Fehler bewertet.

Ziff. 328.3 Missachtung der Pflicht, eine Rettungsgasse zu bilden (Art. 36 Abs. 7 VRV): Bei einer Missachtung hat der Verkehrsexperte unterstützend einzugreifen > mittelschwerer Fehler.

Einspuren auf dem unterbrochenen Radstreifen (6.09) bei rotem Lichtsignal (Art. 74a Abs. 1 / Art. 75 Abs. 7 SSV): Einspuren auf dem unterbrochenen Radstreifen > mittelschwerer Fehler. Einspuren auf dem ununterbrochenen Radstreifen > schwerer Fehler.

Der Punkt über das Einspuren auf dem unterbrochenen Radstreifen SSV (6.09) bei Lichtsignalen sorgte bei einigen Fahrlehrer/innen für Unverständnis, da auch in den zitierten SSV-Artikeln 74 und 75 keine Begründung für diese Handhabung zu finden ist.

Neu soll laut Vorschlag der asa das Einspuren in dieser Situation an einer Führerprüfung als



Das Befahren von ununterbrochenen Radstreifen, auch mit anschließendem Aufstellbereich für Radfahrer, ist zweifelsfrei rechtswidrig.

mittelschwerer Fehler gewertet werden. Solange es noch solche Situationen gibt und aus Sicherheitsgründen auf den Radstreifen eingespart wird, ist die von der asa vorgeschlagene Handhabung fragwürdig.

Viele Fahrlehrer/innen sind der Auffassung, dass auf einen unterbrochenen Radstreifen grundsätzlich eingespart werden muss, um der Gefahr vorzubeugen, dass Radfahrer unbeobachtet rechts vorbeifahren und es beim Abbiegen zu einer Kollision kommen kann, dies logischerweise auch bei einem Lichtsignal. Radfahrer, die an der Ampel vor dem Auto sind, werden nicht mehr überholt oder neben diese gefahren.

Auf Anfrage bei einigen StVA betreffend die Handhabung des erwähnten asa-Vorschlags wurde mehrheitlich darauf hingewiesen, dass sich in diesem Punkt der Abnahme und Bewertung von Führerprüfungen gegenüber den letzten Jahren nichts ändern werde.

Beitrag: Ravaldo Guerrini
Quelle: SSV

Führung des Präsidiums und/oder Sekretariats

Der Ostschweizerische Fahrlehrerverband OFV sucht einen/eine Präsident/in und/oder Sekretär/in für die Führung der Verbandstätigkeiten und des Sekretariates sowie die Bewältigung zukünftiger Projekte.

Wir sind auf der Suche nach einer interessierten und motivierten Persönlichkeit, die sich die herausfordernde und interessante Vorstandsarbeit mit den Behörden, Dachverbänden, Mitgliedern und anderen Schnittstellen vorstellen kann.

Ihr Aufgabenbereich als Präsident/in umfasst folgende Bereiche

- a) Leitung und Überwachung des Verbandsgeschehens
- b) Erstellen eines ausführlichen Jahresberichtes
- c) Vorbereitung und Führung der Sitzungen und der Versammlung
- d) Vertretung des OFV nach innen und aussen
- e) Mediale Vertretung der Mitgliedermeinung
- f) Zusammenarbeit mit anderen Verbänden

Ihr Aufgabenbereich als Sekretär/in umfasst folgende Bereiche

- a) Führung des Rechnungswesens und Budgets
- b) Führung der Mitgliederkontrolle
- c) Erledigung der verbandsinternen administrativen Aufgaben
- d) Schriftliche Informationen an die Mitglieder
- e) Bewirtschaftung der Homepage

Wir bieten Ihnen

- Sorgfältige Einführung in Ihren Aufgabenbereich
- Erfahrene Vorstandskolleginnen und -kollegen
- Interessante Aufgaben sowie regionale und nationale Kontakte
- Salär und Spesenentschädigung

Sind Sie am Präsidium und/oder an der Führung des Sekretariates interessiert? Gerne lassen wir Ihnen detaillierte Angaben zukommen oder treffen Sie bei einem persönlichen Gespräch.

Wir freuen uns auf Ihre Bewerbung.

Präsident und Vorstand des OFV: E-Mail ofv@l-auto.ch, Tel. 079 200 14 14



Leichtfahrzeuge

Mobilität für 16-Jährige in der Schweiz

Viele Jugendliche träumen davon, mobil zu sein. Sie wünschen sich ein eigenes Fahrzeug und wollen so von Eltern oder öffentlichen Verkehrsmitteln unabhängig sein. In Deutschland dürfen Jugendliche bereits mit 16 Jahren den Führerschein der Klasse AM oder A1 erwerben und Leichtfahrzeuge fahren.

Geht es nach dem Willen des Ständerats, sollen Jugendliche ab 16 Jahren zukünftig Leichtfahrzeuge bis max. 45 km/h fahren dürfen. Eine Motion von Olivier François von der FDP wurde im März 2021 angenommen.

Test hat nicht überzeugt

Die Fahrzeuge könnten nach der Vorstellung des Nationalrats mit einer Änderung der VZV mit dem Führerschein der heutigen Kategorie F gefahren werden. Sie sollen aufgrund ihrer Karosserie eine ganzjahrestaugliche Alternative zum klassischen Roller mit 50 ccm oder Motorrad mit 125 ccm darstellen. In einem ADAC-Test konnten die

Leichtfahrzeuge jedoch nicht überzeugen und zeigten teils grosse Schwächen und Sicherheitsmängel. Zusätzlich birgt die auf 45 km/h begrenzte Geschwindigkeit ein nicht zu unterschätzendes Sicherheitsrisiko. Vor allem in der Dunkelheit fällt es anderen Verkehrsteilnehmern ausserorts schwer, den grossen Geschwindigkeitsunterschied richtig einzuschätzen, da sie als «normale Autos» wahrgenommen werden.

ÖV-Verbindung nicht ausreichend

Trotz diesen Tatsachen steht der Nationalrat hinter der Motion der FDP und begründet, dass die ÖV-Verbindungen für Jugendliche nicht



ausreichen. Es gebe noch heute zahlreiche Orte, die mit dem ÖV schlecht erreichbar seien. Die Fahrt in einem gedeckten vierrädrigen Fahrzeug würde es den Jugendlichen ermöglichen, sicher, trocken und gesund am Ziel anzukommen. Man müsse auch an jene Jugendlichen denken, die morgens um drei Uhr in eine Bäckerstube oder als Forstwartin in einen Wald fahren müssen.

Anpassung an Nachbarstaaten

Mit der vorgeschlagenen Anpassung der VZV würden sich die Schweizer Regeln denjenigen der Nachbarländer annähern. In den meisten Ländern dürfen diese Fahrzeuge ab 16 Jahren gefahren werden. In der Schweiz muss man aktuell 18 Jahre alt sein, um solche Fahrzeuge fahren zu dürfen.

Die heutige Kategorie F

Motorfahrzeuge, ausgenommen Motorräder, mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 45 km/h.

Voraussetzungen

Mindestalter: 16 oder 18 Jahre

16 Jahre: Arbeitsmotorfahrzeuge und Traktoren mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 45 km/h sowie Motorkarren und landwirtschaftliche Fahrzeuge.

18 Jahre: die übrigen Fahrzeuge der Kategorie F.

Der Bundesrat ist jedoch gegen die vorgeschlagene Anpassung der VZV. Verkehrsministerin Simonetta Sommaruga machte auf die negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss aufmerksam. So könnten diese Fahrzeuge innerorts und insbesondere ausserorts die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht erreichen, weswegen sie als Verkehrshindernisse gefährliche Überholmanöver provozieren könnten. Das Geschäft ging an den Nationalrat.

Beitrag: Ravaldo Guerrini



AUS- UND WEITERBILDUNG

FIT FOR FAHRLEHRER/-IN
Donnerstag, 7. Oktober 2021

WAB MODERATORENAUSBILDUNG
November 2021

DRIVESWISS BERUFSSCHULE, Breitistrasse 7, 5610 Wohlen, 056 200 00 40




Jetzt anmelden!



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



Mehr Neulenkende auf Motorrädern

Markante Zunahme wegen Ende des Direkteinstiegs

Im Jahr 2020 haben über 30 000 Personen den Motorradführerausweis erworben. Das sind 27 % mehr als im Vorjahr. Bei den Führerausweistzügen ist ein Rückgang von 1,8 % zu verzeichnen.

In der Schweiz besaßen Ende 2020 insgesamt 4 204 665 Menschen einen Motorradführerausweis. Das entspricht einer Zunahme von 19 989 oder 0,5 % gegenüber dem Vorjahr. Stark angestiegen ist die Zahl der Neulenkenden auf Motorrädern, und zwar auf 30 472 (+27 %). Dies dürfte grösstenteils darauf zurückzuführen sein, dass der Direkteinstieg in die höchste Motorradkategorie A nur noch bis Ende 2020 möglich war und viele diese Gelegenheit noch nutzen wollten. Einen Führerausweis für Personenwagen besaßen Ende 2020 insgesamt 6 055 570 Menschen. Diese Zahl hat sich im Vergleich zum Vorjahr mit 1 % Zuwachs kaum verändert.

Zahl der Ausweistzüge leicht gesunken

Laut der ASTRA-Statistik belief sich die Anzahl der Ausweistzüge 2020 auf 78 483 und lag damit zum zweiten Mal in Folge unter der Marke von 80 000. Die Annullierung von Führerausweisen auf Probe nahm indes um 9,7 % auf 1335 zu. Bei den Entzügen von Lernfahrausweisen wurde gar eine Zunahme von 15 % auf 4043 verzeichnet.

In 29 553 Fällen wurde der Ausweis wegen überhöhter Geschwindigkeit entzogen (+7,8 % gegenüber 2019), in 11 931 Fällen wegen Trunkenheit (-9,1 % gegenüber 2019). 7985 Aus-

weise wurden wegen Gefährdung Dritter durch Unaufmerksamkeit entzogen (+1,3 % gegenüber 2019). Nach Jahren konstant rückläufiger Zahlen ist hier zum zweiten Mal in Folge eine Zunahme zu beobachten.

Ablenkung hat zugenommen

Die Ausweisentzüge wegen Fahren unter Drogeneinfluss gingen 2020 im Vergleich zum Vorjahr zurück (-7,6 % auf 4402 Fälle). Zu den weiteren Gründen für Ausweisentzüge zählen Drogensucht mit 2170 Fällen (-12,2 % im Vergleich zu 2019), Alkoholabhängigkeit (1349 Fälle, -6,0 %) oder Ablenkung (Essen, Telefonieren). Anders als in den drei Vorjahren ist die Zahl der Ausweisentzüge infolge Ablenkung am

Steuer 2020 auf 1674 Fälle gestiegen (+10,5 % gegenüber 2019).

Weniger Aberkennungen ausländischer Führerausweise

Im vergangenen Jahr wurden 18 157 ausländische Führerausweise aberkannt. Dies entspricht einer Abnahme von 18,7 % gegenüber 2019. Der häufigste Grund war wie beim Entzug von Schweizer Ausweisen überhöhte Geschwindigkeit (9477 Aberkennungen, -22,3 %).

Beitrag: Werner Kirschbaum

Quelle: ASTRA

Bild: www.1000PS.at

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

Eurodriver sucht eine zugkräftige Verstärkung... Denn unser «Zugwagen» Pius Gschwend geht in Pension.

Die Eurodriver Truck- und Busfahrerschule ist in der Ostschweiz und im Fürstentum Liechtenstein als führende Fahrerschule für schwere Fahrzeuge erfolgreich tätig und bedient mehrere Strassenverkehrsämter.

Unser Ausbildungsangebot umfasst die Kategorien:

- ✓ C / CE / C1
- ✓ D / D1
- ✓ BE
- ✓ VZV-Zusatztheorie
- ✓ CZV-Grundausbildung
- ✓ CZV-Weiterbildung

Was erwarten wir von Dir?
 Bereitschaft in der Ostschweiz zu leben und die Fähigkeit unser mehrköpfiges Team möglichst tatkräftig im gesamten Angebot zu unterstützen.

Wir sind offen für alle Bewerbungen und Motivations-schreiben, sei es als Freelancer, Teilzeit, Vollzeit bis zum/zur Geschäftsführer/in.

Mit Eurodriver die Zukunft neugestalten!

Pius & Gabriela Gschwend
 Im Kirlenhof 7
 9450 Altstätten

Telefon 071 755 17 44
 Mobile 077 522 39 79
 g.gschwend@eurodriver.ch

eurodriver.ch



Tödliche Verkehrsunfälle

Motorradfahrende mit traurigem Rekord

Im Jahr 2020 haben 227 Menschen in der Schweiz bei Verkehrsunfällen ihr Leben verloren und 3793 Menschen wurden schwer verletzt. Von den tödlichen Unfällen betroffen waren vor allem Autoinsassen sowie Motorrad- und Velofahrende.

Insgesamt wurden 227 Menschen bei Verkehrsunfällen getötet (2019: 187) und 3793 schwer verletzt (2019: 3639). Die Zahl der Verkehrstoten und der Schwerverletzten stieg damit wieder an. Der langfristige Trend bei den Opferzahlen ist in der Schweiz über die letzten Jahre hinweg betrachtet jedoch sinkend. Aufgeschlüsselt auf die einzelnen Bereiche ergibt sich folgendes Bild:

Insassen von Personenwagen

Im Jahr 2020 kamen 71 Insassen eines Personewagens ums Leben; dies sind 6 mehr als im Vorjahr. 611 Personen wurden schwer verletzt (-95 gegenüber 2019). Zugenommen hat die Zahl getöteter Personenwageninsassen wegen alkoholbedingten Unfällen (2020: 17 getötete Personen, 2019: 11).

Motorradfahrende

Bei den Motorradfahrenden stieg die Zahl der getöteten Personen von 30 auf 52. Der grösste Teil davon (39 Personen) wurde ausserorts getötet. 998 Motorradfahrende wurden schwer verletzt (2019: 990). Betrachtet man die Unfalltypen, fällt die starke Zunahme von Schleuder- und Selbstunfällen auf. Oft spielte eine nicht

angepasste Geschwindigkeit eine Rolle. Da es seit Anfang Jahr nicht mehr möglich ist, direkt mit schweren Motorrädern einzusteigen, haben viele Personen im letzten Jahr noch einen Motorradführerausweis nach altem Regime gelöst. Das spiegelt sich in den Unfallzahlen von Motorradlenkenden mit einem Lernfahrausweis wider: 240 von ihnen verunglückten im letzten Jahr schwer (10 Getötete, 230 Schwerverletzte; +8 bzw. +55 Personen). Der Direkteinstieg auf schwere Motorräder ist jetzt nicht mehr möglich.

Fahrradfahrende

2020 wurden 29 Fahrradfahrende getötet, 13 mehr als im Vorjahr. Ein deutlicher Anstieg ist im Innerortsbereich feststellbar: Dort kamen 19 Menschen ums Leben, was gegenüber dem Vorjahr einer Zunahme von 10 Personen entspricht. 5 Personen verunfallten mit dem Velo auf einem Radweg/Radstreifen tödlich, 2 auf dem Trottoir. Schwer verletzt wurden 934 Personen (2019: 802). Auffallend ist, dass 21 der getöteten Fahrradfahrenden den Unfall selbst verursacht haben. Weiter fällt die Zunahme der getöteten Fahrradfahrenden in der Altersklasse 65-84 Jahre auf (+8 auf 14 Getötete gegenüber 2019).

E-Bike-Fahrende

Wie in den Vorjahren gab es 2020 mehr schwerverunfallte E-Bike-Fahrende: 15 Personen wurden getötet (2019: 11) und 521 schwer verletzt (2019: 355). Die meisten Unfälle mit E-Bikes waren Schleuder- oder Selbstunfälle.

Mit dem in Erarbeitung stehenden Veloweggesetz kann die Infrastruktur für die Velo- und langsamen E-Bike-Fahrenden verbessert und damit die Verkehrssicherheit erhöht werden. Die Vernehmlassung wurde im September 2020 abgeschlossen. Als Nächstes wird der Bundesrat die Botschaft zuhanden des Parlaments verabschieden.

Zudem wird zurzeit das Strassenverkehrsgesetz revidiert. In diesem Zusammenhang sind weitere Massnahmen zum Schutz der E-Bike-Fahrenden vorgesehen wie eine Helmtragepflicht, ein Lichtobligatorium für alle E-Bike-Fahrenden sowie eine Tachopflicht für schnelle E-Bikes.

Aufgrund der Corona-Pandemie haben viele Personen vermehrt das Velo genutzt. Die mit einem Velo und E-Bike zurückgelegten Distanzen haben im zweiten und dritten Quartal deutlich zugenommen (vgl. ETH-Forschungsprojekt MOBIS: Covid-19). Dies dürfte das Unfallgeschehen mitbeeinflusst haben.

Fussgängerinnen und Fussgänger

Bei den Getöteten ist ein leichter Rückgang von 37 (2019) auf 36 Personen zu verzeichnen, bei den Schwerverletzten von 524 auf 408 Personen im 2020. Fast die Hälfte starb auf einem Fussgängerstreifen.

Fahrende Fahrzeugähnlicher Geräte (FäG)

Zu diesen Fahrzeugen gehören Trottinets, Inline-Skates oder Skateboards. Auch hier kommt es zu tödlichen Unfällen. 2020 starben 2 Personen, 57 wurde schwer verletzt (2019: 39). Am stärksten betroffen sind Kinder im Alter von 2 bis 13 Jahren.

Beitrag: Werner Kirschbaum

Quelle: ASTRA

Bild: www.1000PS.at



**Lerne
Leben
retten**

**Werde Nothilfeinstruktor!
Kompetent, dynamisch
und motiviert**

Ausbildnerin und Ausbilder für Nothilfeurse
Kursdaten und Informationen finden Sie
unter www.sanpool.ch

Tel. 061 602 06 06
info@sanpool.ch www.sanpool.ch

SanPool



Verkehrssicherheitsmythos Nr. 1

Frauen verursachen mehr Unfälle als Männer

Ein gängiges Klischee besagt, dass Frauen schlechter fahren als Männer und mehr Unfälle im Strassenverkehr verursachen. Stimmt das wirklich? Der folgende Beitrag klärt mit konkreten Auswertungen auf und widerlegt den Mythos.

Zu schnelles Fahren, Unaufmerksamkeit oder Trunkenheit am Steuer sind einige der gefährlichsten Verhaltensweisen im Strassenverkehr und führen oftmals zu Verkehrsunfällen. In schweren Fällen können solche Vergehen mit dem Entzug des Führerscheins geahndet werden. Entgegen üblicher Klischees verursachen Frauen laut Statistiken der ADMAS und Angaben des ASTRA* jedoch wesentlich seltener einen Unfall als Männer.

Frauen nur für ein Viertel verantwortlich

Autofahrerinnen auf Schweizer Strassen waren 2019 nur für einen Viertel aller Verkehrsunfälle verantwortlich, nämlich in 13 915 der 53 528 registrierten Fälle. Männer waren im selben Jahr für 34 665 Verkehrsunfälle verantwortlich. In 4948 Fällen im Jahr 2019 konnte der Hauptverursacher nicht identifiziert werden.

Frauen verursachen in allen Kantonen weniger Unfälle als Männer

Der Trend auf nationaler Ebene spiegelt sich in allen Schweizer Kantonen wider (siehe Grafik).

80 % aller Ausweisentzüge betreffen Männer

Männer verursachen statistisch gesehen zudem die schwereren Verkehrsunfälle und verzeichneten in den letzten Jahren viermal mehr Ausweisentzüge als Frauen. Im Jahr 2019 wurden 79 921 Führerscheine eingezogen. In 80,63 % der Fälle waren Männer betroffen und bei 19,37 % Frauen.

Bei den 19,37 % war die Mehrzahl der Frauen zwischen 25 und 29 Jahre alt (1886), gefolgt von den 20- bis 24-Jährigen (1737) und den 30- bis 34-Jährigen (1575). Bei den Männern bilden die 25- bis 29-Jährigen (8331), die 20- bis 24-Jährigen (8133) und die 30- bis 34-Jährigen (7285) ebenfalls die drei Altersgruppen, in denen die meisten Führerscheine eingezogen wurden.

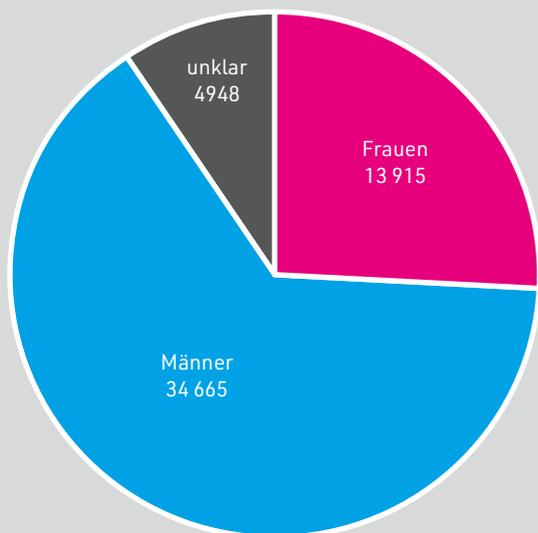
Am wenigsten von Ausweisentzügen betroffen waren bei den Frauen die unter 20-Jährigen (426), die 65- bis 69-Jährigen (479) und die 70- bis 74-Jährigen (550), wohingegen bei den Männern die 70- bis 74-Jährigen (1621)

die wenigsten Ausweistenzüge zu verzeichnen hatten, gefolgt von den 65- bis 69-Jährigen (1784) und den 60- bis 64-Jährigen (2983).

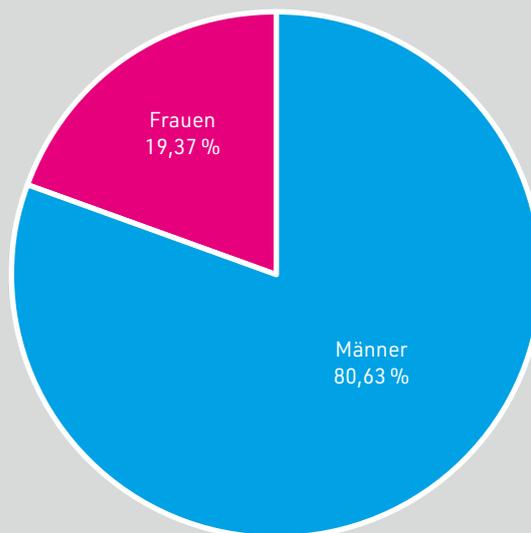
* Die Zahlen wurden vom TCS aus der Unfalldatenbank des ASTRA ermittelt.

Beitrag: Werner Kirschbaum, Quelle: TCS
Bild: Getty Images | Deagreerz

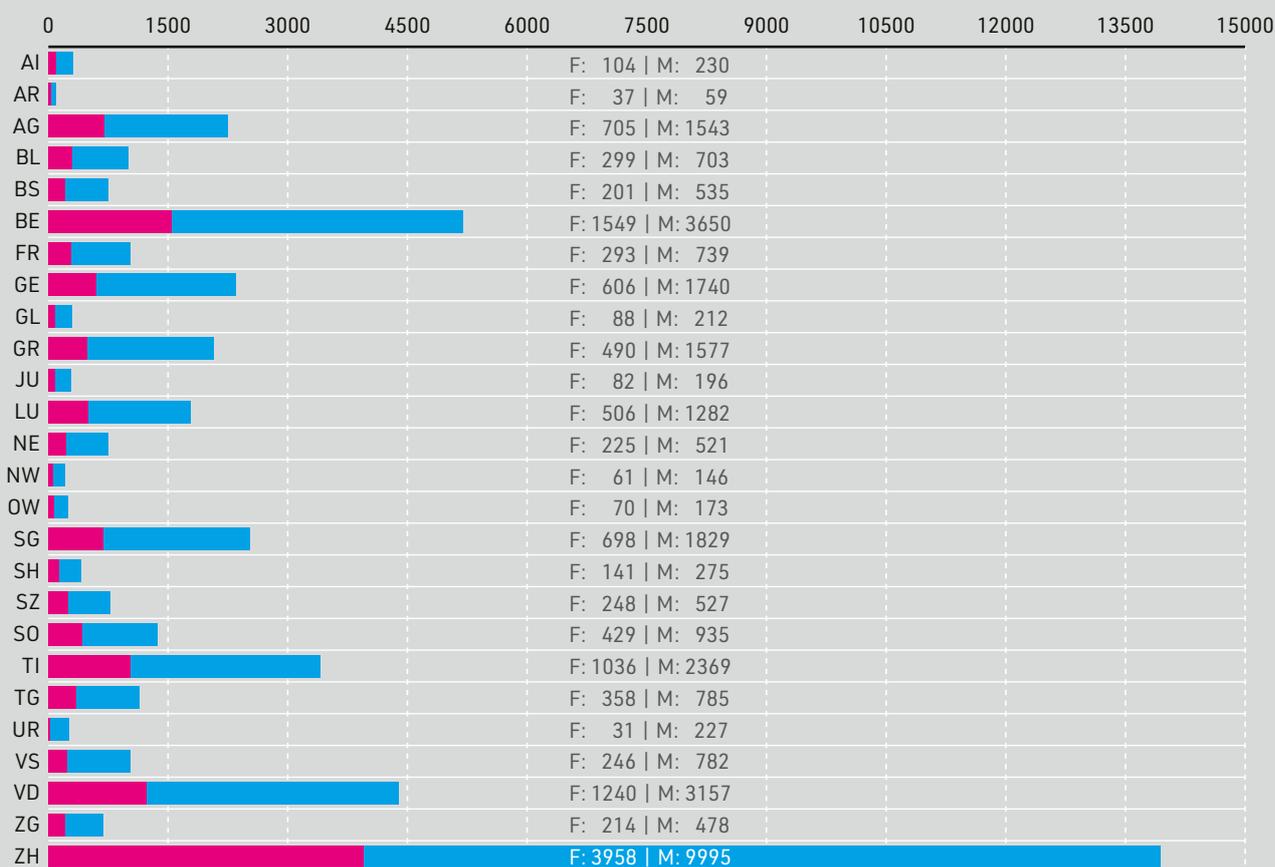
Unfälle 2019



Ausweistenzüge



Unfälle in den einzelnen Kantonen





Einblicke in die Antriebsvielfalt

Mit CNG umweltfreundlich und günstig fahren

Wir fahren mit verschiedenen Antriebstechnologien in die Zukunft. Das Winterthurer Fahrschulunternehmen Driving-Park AG bringt den Junglenkern in WAB-Kursen die verschiedenen alternativen Antriebe näher.

«Die Fahrschülerinnen und Fahrschüler sollen wissen, dass es nicht nur Benzin und Diesel gibt», erklärt der Fahrlehrer und WAB-Kursverantwortliche Dave Etter. Die Driving-Park AG hat sich deshalb entschieden, an den WAB-Kursen die unterschiedlichen Antriebe, vom Elektro- über den Hybrid- bis zum CNG-Antrieb, zu thematisieren.

Theorie und Praxis

Eine clevere Idee: So erhalten die Teilnehmenden einen kurzen theoretischen Einblick in die einzelnen Alternativen. Eine kurze Lernfahrt darf auch nicht fehlen, um den Gesamt-

eindruck abzurunden. «Wir wollen, wie es das Bundesamt für Energie wünscht, den Kursteilnehmenden umweltbewusstes Fahren näherbringen – aber auf eine spannende Art und Weise», hält Dave Etter fest. Das Feedback der Junglenker darauf sei durchwegs positiv.

Vorbildliche Fahrzeugflotte

Zur Flotte der Driving-Park AG gehören unter anderem zwei VW Golf mit CNG-Antrieb, die mit Erdgas als auch mit Biogas betrieben werden. Der CNG-Motor stösst im Vergleich zu herkömmlichen Diesel- und Benzinmotoren 25 % weniger CO₂ aus. Weil dem Gasmix an Schweizer CNG-Zapfsäulen durchschnittlich 27,3 % Biogas beigemischt ist, wird eine CO₂-Reduktion von rund 35 % erreicht. Wer zu 100 % Biogas tankt, fährt praktisch CO₂-neutral. Der Gasmix, der an den rund 150 Schweizer Zapfsäulen getankt werden kann, erlaubt eine kostengünstigere Mobilität als Benzin und Diesel.

Gastanks sind sicher

Dave Etter thematisiert an den WAB-Kursen Details zur Motorentechnologie wie auch den Tankvorgang und zeigt den Junglenkern den





Umgang mit dem für viele ungewohnten Tankstutzen. «Das geht extrem leicht, einfach gerade draufsetzen und Griff nach oben ziehen, schon passt!» Und er räumt gleichzeitig Bedenken punkto Sicherheit aus: «Die Tanks sind auf einen Druck von 600 bar ausgelegt, werden aber nur mit 200 bar gefüllt. Sie halten also das Dreifache der Belastung aus.» Zudem sei jeder Tank mit einem Sicherheitsventil versehen, das im Extremfall ein kontrolliertes Ablassen des Gases ermöglicht.

Technologische Vielfalt für saubere Mobilität

Die Fahrlehrerinnen und -schüler hören aufmerksam zu und diskutieren am Schluss über die Vor- und Nachteile von Elektro-, Hybrid- und CNG-Antrieb. Ein spannender Ansatz, der den Junglern aufzeigt, dass es mehr als nur eine Technologievariante für die saubere Mobilität von morgen gibt.

Beitrag: Sandro Compagno

Neuer Verband gegründet

Im April 2021 wurde der Verband Swissdrive gegründet. Oberstes Ziel von Swissdrive ist der sichere Strassenverkehr. Der Einsatz des neuen Verbandes gilt der Prävention, der Ökologie und der Ausbildung im Schweizer Strassenverkehr.

In einem konstruktiven Dialog mit den Interessenvertretern der betroffenen Fachgebiete will Swissdrive all jene Kräfte bündeln, die für eine sichere Mobilität nötig sind. Dies geschieht vor dem Hintergrund der sich anbahnenden Veränderungen der Mobilitäts-

welt, ausgelöst durch Digitalisierung/Vernetzung und automatisiertes Fahren.

Als neutraler Verband will Swissdrive eine gemeinsame Plattform bieten, auf welcher das Motto «Verkehrssicherheit durch Aus- und Weiterbildung» im Zentrum steht. Ansporn ist es, für alle diesbezüglichen Fachleute und Organisationen zur starken Stimme zu werden, um mit ganzheitlichen Aspekten und visionären Strategien Lösungen für einen sicheren Strassenverkehr heute und morgen bieten zu können.

Präsiert wird Swissdrive von Pierre-André Tombez, ehemaliger Präsident des Schweizerischen Fahrlehrerverbandes.

Weitere Vorstandsmitglieder sind Bettina Zahnd, Toni Kalberer (Vizepräsident und Präsident Seniorsdrive), Nicolas Heini (Neulenker, Social Media), Daniel Menzi (Kommunikation), Philipp Abt (Kommunikationsberater) und Martin Schatzmann (Öffentlichkeitsarbeit).

www.swissdrive.ch



Als vier Zylinder und 36 PS noch richtig sportlich waren

Fiat 508 CS Coppa d'Oro

Mit dem Fiat 508 Balilla landeten die Turiner einen Volltreffer. Die Variante mit oben gesteuertem Vierzylinder namens 508 CS sorgte sogar im Rennsport für Furore und garantiert selbst 85 Jahre später noch für viel Fahrspass.

Die Geburtsstunde des Fiat 508 Balilla schlug im Jahr 1932. Der Nachfolger des 1929 eingestellten 509 war ein zeitgemäss, aber nicht ohne Feinheiten konstruierter Personenwagen. Fiats führende Köpfe Antonio Fessia, Tranquillo Zerbi, Bartolomeo Nebbia und Rodolfo Schaeffer hatten den kompakten Wagen geschaffen, der im April 1932 in Mailand vorgestellt wurde.

Wie zu jener Zeit üblich verfügte der Fiat 508 über ein separates Chassis, Starrachsen vorne und hinten sowie einen knapp ein Liter grossen wassergekühlten und seitengesteuerten Vierzylindermotor hinter der Vorderachse, welcher seine 20 PS via Kardanwelle zu den Hinterrädern führte. Dem Fahrer standen drei unsynchronisierte Vorwärtsgänge zur Verfügung und hydraulisch angesteuerte Trommelbremsen. Der Name «Balilla» ging auf einen italienischen Freiheitskämpfer zurück.

Ab 3350 Franken musste bezahlen, wer sich eine der gebauten Balilla-Varianten – zweitürig als Berlina oder Spider, viertürig als Torpedo – in die Garage stellen wollte.

Vor allem die zweitürige Limousine verkaufte sich gut, denn sie überzeugte dank niedrigem Gewicht von rund 685 kg mit fast schon sportlichen Fahrleistungen und -eigenschaften.

Die freien Karosseriebetriebe konnten Fahrgestelle ohne Aufbauten bestellen und so entstand bei Ghia ein hübscher Sportwagen auf Basis des 508. Dieser fiel auch Fiat auf und man einigte sich mit Ghia, deren Sportwagenkarosserie im Werk selber zu dengen und ab 1933 auf einen neuen Typ namens 508 Spider Sport zu setzen. Diese sportliche Variante erhielt auch einen auf 24 PS leistungsgesteigerten Motor.



Leistungssteigerung

1934 legte man dann nochmals nach und verkaufte den 508 CS Spider Sport mit einem moderneren obengesteuerten Vierzylinder, der trotz unveränderten Hubraum nun satte 36 PS bei 4400 Umdrehungen leistete, was den etwa 650 kg schweren Sportwagen 115 km/h schnell machte. Dank Vierganggetriebe liess sich am Berg jetzt auch immer die passende Übersetzung finden und die Sportfahrer der Dreissigerjahre griffen auch für Berg- und Rundstreckenwettbewerbe gerne zum quirligen Italiener. Man störte sich weder am heftig intonierenden Motor noch am kaum vorhandenen Wetterschutz, Hauptsache man war schnell und konnte MG und Co. schlagen.



Der Sportliche setzte sich eindrucksvoll in Szene und sorgte u. a. für gute Platzierungen an der Mille Miglia. Aber auch im Ausland erfreute sich der schnelle 508 CS einer grossen Fangemeinde und er errang z. B. einen Sieg bei der 2000-km-Deutschlandfahrt.

Kein Wunder, griff auch Emmanuel «Toulo» de Graffenried zum schnellen Spider und setzte ihn vor dem Zweiten Weltkrieg einige Male an Bergrennen ein.

Freude für den Sportfahrer

Die deutsche Zeitschrift «Motor und Sport» veröffentlichte im Juni 1934 einen zweiseitigen Test und zeigte sich vom sportlichen Fiat 508 S begeistert. Knapp über 30 Sekunden reichten für den Spurt von 0 auf 100 km/h, 30 Meter zum Anhalten aus 80 km/h. 115 km/h wurde als

Spitze für den 3,15 Meter langen und 1,35 Meter breiten Spider genannt.

Überzeugen konnte auch das Fahrverhalten: «Die Strassenlage des kleinen Fiat Sport ist ganz hervorragend, insbesondere die Kurvenfestigkeit ist hervorzuheben. Auf schlechten Strassen springt der Wagen allerdings etwas, was übrigens durchaus erklärlich ist, da in Anbetracht der hohen Spitzengeschwindigkeit natürlich eine weit härtere Federung gewählt werden muss, als dies beim Tourenmodell der Fall ist.»

Testfahrer von Szenasy jedenfalls zog ein positives Fazit: «Der Balilla Sport ist jedenfalls ein Fahrzeug, das dem Sportfahrer viel Freude macht und dessen hervorragende Leistung auch den verwöhnten Automobilisten befriedigen muss. Neben den reinen Fahreigenschaften



ten ist ausserdem die sorgfältige Ausarbeitung insbesondere der Karosserie, die nichts Beheftmässiges an sich hat, hervorzuheben.»

Viele Varianten

Neben dem Spider Sport baute Fiat den 508 B nach der Modellüberarbeitung im Jahr 1934 in weiteren fünf Varianten. Am nächsten an den Spider kam die Sportlimousine mit aerodynamisch wirkender Coupékarosserie und Fließheck. Auch im Coupé kam der obengesteuerte und 7:1 verdichtete Vierzylinder mit 36 PS zum Einsatz. Ein 70-Liter-Tank sollte für eine grosse Reichweite u. a. bei Rennveranstaltungen sorgen, doch die Sportwagenkarosserie brachte auch zusätzliches Gewicht auf die Waage und konnte sich im Motorsport nicht durchsetzen. Im Massenmarkt waren sowieso andere Modelle gefragt, vor allem die zwei- und viertürigen Limousinen mit herunterkurbelbaren Seitenfenstern und neu gestaltetem Kühlergrill. Beliebt war auch das zweisitzige Cabriolet, während der viertürige offene Torpedo wohl weniger häufig verkauft wurde. Auf Wunsch gab es Luxusausführungen mit wertvolleren Materialien, mehr Chrom und Verzierungen. Zudem

konnte man sich auch ein zweites Reserverad dazukaufen.

Auch den Spider Sport konnte man in verschiedenen Ausführungen kaufen und z. B. bei den Kotflügeln durch minimale Varianten Gewicht sparen. Viele Spider wurden zudem mit Kompressoren ausgerüstet, was zu Spitzenleistungen von bis zu 70 PS führte, und weniger als 10 kg pro PS waren in den Dreissigerjahren eine echte Ansage.

Ablösung nach fünf Jahren

Im Jahr 1937 wurde der erste Fiat 508 (Varianten A und B) nach 113 145 Exemplaren durch den 508 C mit 1,1-Liter-Vierzylindermotor abgelöst. Der Motor leistete nun dank der obengesteuerten Bauweise auch für die Massenmodelle 32 PS, die überarbeitete Karosserie war mit 830 kg allerdings auch deutlich schwerer geworden und orientierte sich optisch am Fiat 1500, von dem auch die vorderen Einzelradaufhängungen und die hintere Torsionsstabsfederung übernommen wurde. Zwei Jahre lang wurde der 508 C so gebaut, knapp über 52 000 Exemplare entstanden.

1939 ersetzte ihn der technisch und optisch eng verwandte Fiat 1100, der immer wieder verbessert erst 1953 durch den selbsttragenden und modernen Fiat 1100/103 ersetzt wurde.

Am Lenkrad

Im Fiat Balilla 508 CS Coppa d'Oro aus dem Jahr 1935 atmet man noch den Geist der Vorkriegszeit ein. Komfortabel ist sicherlich nicht das Adjektiv, das einem als Erstes einfällt, wenn man sich unter dem Lenkrad durchzwängt und im knappen Sitz Platz nimmt. Einmal Platz genommen erscheinen die Platzverhältnisse an Bord aber durchaus ausreichend, nur für die Füße ist enges (italienisches) Schuhwerk empfohlen. Den Motor lässt man per Zündschlüsseldrehung und Starterzug an. Das Geräusch des Vierzylinders ist laut, aber sympathisch. Die vier Gänge lassen sich nach etwas Übung gut sortieren und die Übersichtlichkeit

im kleinen Sportwagen ist maximal. Natürlich verlangen 36 PS im modernen Strassenverkehr nach aktivem Vorausschauen und auf Überholmanöver wird man häufiger verzichten, aber an Bord des kleinen Italieners fühlen sich schon 60 km/h an wie 120 km/h im modernen Auto. Für ein über 80-jähriges Auto lässt sich der Fiat aber gut beherrschen und selbst die Bremsen enttäuschen nicht. Das glückliche Grinsen kriegt man nach der Probefahrt allerdings kaum mehr weg ...

Wir danken der Oldtimer-Galerie Toffen für die Gelegenheit, den roten Fiat fotografieren und fahren zu dürfen.

Quelle: SwissClassics Nr. 84-2

Autor: Bruno von Rotz

Fotos: Daniel Reinhard,

Fiat/FCA und Automobil Revue Archiv

Technische Daten (1934)

Motor: wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor mit 995 cm³, 36 PS bei 4400 Umdrehungen, obengesteuerte Ventile

Kraftübertragung: 4-Gang-Getriebe, 3./4. Gang geräuschlos

Fahrgestell: Rahmen mit grossen kreuzförmigen Querträgern versteift, verschiedene Karosserien, vordere Starrachse mit Halbelliptikfedern und hydraulischen Stossdämpfern, hintere Starrachse mit Halbelliptikfedern und hydraulischen Stossdämpfern, vier Trommelbremsen, hydraulisch angesteuert, Handbremse auf Getriebe wirkend, Reifengrösse vorne/hinten: 4.00-17, Lenkung mit Schnecken gang auf Kugellager

Dimensionen: Länge 315 cm, Breite 135 cm, Radstand 230 cm, Gewicht 650 kg

Fahrleistungen: Leistungsgewicht 18,1 kg pro PS, Spitzengeschwindigkeit 115 km/h, 0-100 km/h in rund 31 Sekunden, Verbrauch rund 10 Liter pro 100 km





Von Spitzensportlern lernen

Fitness am Lenkrad

Auch Truckerlenkende müssen fit am Steuer sein. Mit prominenter Unterstützung fand deshalb kürzlich der «Lucky Trucker Fitness Day» auf der Raststätte Gunzgen Nord statt.

Einer, der weiss, wie es geht!

Bei der prominenten Unterstützung der Aktion handelt es sich um Patrick Küng, den ehemaligen Skiweltcupfahrer und Abfahrtsweltmeister. Patrick Küng ist nicht nur ein Meister auf Skiern und in der Fitness, er hat auch Erfahrung im Umgang mit Lastwagen und dem Lastwagenfahren. Er weiss also aus eigener Erfahrung, wie wichtig Fitness hinter dem Steuer ist.

Patrick Küng, wie kamst du zum Skisport und wie zum Lastwagenfahren?

Ich bin im Glarnerland in einer wunderschönen Bergregion praktisch mit den Skiern an den Füssen aufgewachsen. Durch die Teilnahme

und die Erfolge an Skirennen schaffte ich es letztlich in die Nationalmannschaft und in den Skiweltcup. Auch beim Thema Lastwagen gab es eine ähnliche Entwicklung. Ich bin damit aufgewachsen. Mein Vater betreibt ein mittelständisches Transportgeschäft. Technik und Motoren faszinierten mich schon immer. Und so kam es dann, dass ich im Jahr 2006 die Lkw-Prüfung ablegte und beim Vater begann, aushilfsweise Lastwagen zu fahren.

Welchen Stellenwert hatte bei dir das Lastwagenfahren?

Es war für mich immer wie ein Wechsel in eine andere Welt. Beim Skifahren stand ich stets in



der Öffentlichkeit und war umringt von vielen Betreuenden, Mannschafts- und anderen Skifahrerkollegen oder dann Fans. Ein gewisser Betrieb war immer vorhanden. Beim Lastwagenfahren war ich total auf mich selber gestellt und meist alleine unterwegs. Das Leben, der Verkehr, pulsierte ausserhalb meiner Kabine. Diese Abwechslung brauchte ich gelegentlich. Dabei bekam ich auch einiges in Sachen Fitness mit. Bei den Lastwageneinsätzen wurde ich beim Thema Belastung von Körper und Geist belehrt. Ich bekam auch mit, wie andere Chauffierende ohne grosse Fitness sich teilweise richtig abmühten.

Inwieweit fordert die Arbeit am Steuer?

Das Fahrpersonal im Transportwesen ist in unterschiedlichster Form, körperlich wie geistig, gefordert. Es gibt sicher einige Unterschiede zwischen denen, die Langstrecken- oder Stückgutfahrten machen. Eines müssen alle: mehrmals pro Tag in die Kabine einsteigen und wieder aussteigen. Das persönliche Auf- und Abladen ist nicht allen vergönnt,

aber letztlich doch bei den meisten ein Thema. Das körperliche Fordern ist das eine und das lange Sitzen und das konzentrierte Fahren das andere.

Welche Rolle spielen für dich Chauffierende allgemein?

Sie gehören für mich zu den verkannten Wichtigkeiten. Chauffeure und Chauffeurinnen sind





Den perfekten Truck für Ihre
Fahrschüler bekommen Sie
jetzt CHF 8000.- günstiger.*

Exklusiv für
gewerbliche Fahrschulen

Mercedes-Benz
Trucks you can trust



Berufsleute. Sie werden wie viele andere Berufstätige oft kaum oder gar nicht richtig wahrgenommen. Dies obwohl sie nicht nur im Transportwesen, sondern im gesamten Wirtschaftssystem eine äusserst wichtige Rolle spielen. Würde nur ein Teil von ihnen nicht mehr fahren, wären einige, wenn nicht alle Distributionsprozesse buchstäblich lahmgelegt. Keine Esswaren und Güter des täglichen Bedarfs, Medikamente sowie alle anderen Güter würden in Lagern und Produktionsstätten liegen. Bei allen Tätigkeiten, nicht nur bei den Ärzten und Krankenschwestern, müsste das Thema Fitness und Gesundheit an die oberste Stelle gesetzt werden.

Was heisst für dich Fitness?

Je nach Verfassung verrichtest du deine Aufgaben besser oder schlechter. Damit du an etwas richtig Spass haben kannst, musst du

dich wohlfühlen. Da hat ein trainierter Körper einen grossen Einfluss. Man merkt bei vielen nicht nur beim Ein- und Aussteigen, wie sie sich richtiggehend abmühen müssen und die Konzentrationsfähigkeit massiv nachlässt. Ein gefährliches Unterfangen bei der heutigen Belastung und dem entsprechenden Verkehrsaufkommen.

«Richtig fit» hält man sich oder wird man, indem man regelmässig, richtig, mit Mass und mit Spass Sport treibt.

Was also ist die Lösung?

Sport an Bord – mit cleveren Übungen gegen Verspannungen und sonstige Unpässlichkeiten! Die Rühmlichen der Landstrasse haben wenig Freizeit. Besuche im Fitnesscenter oder Termine beim Physiotherapeuten liegen oft gar nicht drin. Gesundheitsprävention für Lkw-

* Exklusiv für gewerbliche Fahrschulen.

Was macht einen Lkw-Fahrer zu einem echten König der Landstrasse? Zwei Dinge: eine solide Ausbildung und der perfekte Truck. Als gewerbliche Fahrschule für Lkw sorgen Sie für den ersten Teil. Wir liefern den Truck. Und Sie profitieren ausserdem von einer exklusiven Prämie über

CHF 8000.-. Das Angebot gilt für das Modell Actros und ist nicht kumulierbar mit anderen Aktionen, Rabatten oder Sonderkonditionen (z. B. Flottenkonditionen der Mercedes-Benz Trucks Schweiz AG). Detaillierte Informationen erhalten Sie jetzt bei Ihrem Mercedes-Benz Truck Händler.

Alles drin und dran für den Fahrschulalltag.



Setzen auch Sie auf die langjährige Erfahrung von Mercedes-Benz Trucks beim Umbau von Fahrschulanlagen. Wir bieten Ihnen ein komplettes Fahrzeug aus einer Hand an – individuell auf Ihre Bedürfnisse abgestimmt. Wählen Sie aus verschiedenen Pedalanlagen, zusätzlichen Displays, Assistenz- und Sicherheitssystemen sowie diversen Aufbauten. Ihr Truck mit Stern ist bereit für die erste Fahrstunde. Einfach einsteigen und loslegen.

Diese verschiedenen Pedalanlagen sind bestellbar:

- Pedalanlage Mitte und rechts bei ebenem Boden 2,5 m
- Pedalanlage rechts bei ebenem Boden 2,5 m
- Pedalanlage in der Mitte bei ebenem Boden 2,5 m

Sicherheit ist unsere DNA – Ihre auch?

Wenn es darum geht, die Fahrzeugsicherheit zu erhöhen, war Mercedes-Benz Trucks schon immer ein Pionier der Branche. Das Unternehmen investiert seit vielen Jahren hunderte Millionen in Forschung und Entwicklung, um die Fahrer mit Assistenzsystemen

immer noch besser bei ihrer Arbeit zu unterstützen und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu erhöhen. Setzen auch Sie auf die maximale Sicherheit für Ihre Fahrschüler. U. a. mit dem Active Sideguard Assist, dem Active Brake Assist und der MirrorCam.





Fahrer muss also im und am Fahrzeug funktionieren. Genau das war das Thema am erstmaligen «Lucky Trucker Fitness Day». Denn: Richtig ausgeführt, wirken schon 15 Minuten konzentriertes Training pro Tag den typischen Verspannungen entgegen und stärken die Muskeln. Wenig kann viel bewirken, davon bin ich überzeugt. Und genau darum ging es beim Anlass auf dem Parkplatz in Gunzgen Nord.

Was heisst «TopFit-Set»?

Alle Übungen basieren auf den Erkenntnissen, die ich in zwei Welten gewonnen habe: beim Spitzensport und hinter dem Steuer. Sie funktionieren!

Das «TopFit-Set» beinhaltet verschiedene Fitness-Tools für das Training unterwegs. Unter anderem ein stabiles Schichtholzbrett und Gummibänder mit Griffen, die einfach und schnell in jedem Fahrerhaus befestigt werden können. Clever und effektiv, finde ich. Rund 50 «TopFit-Sets» verschenkten wir im Laufe des Tages an interessierte Lastwagenlenkende. Wer an diesem Tag keines ergattern konnte,

kann dieses «TopFit-Set» über die bekannten Mercedes-Benz-Trucks-Händler als Original-Zubehör erwerben.

Gibt es dazu Videos und sonstige Informationen?

Übungsvideos «TopFit by Lucky Trucker» sind online gratis verfügbar. Zudem liegt jedem Set auch ein Datenträger mit umfangreichen Informationen und Bildmaterial bei.

Und was macht Patrick Küng, der einstige Skifahrerprofi, heute? Der Abfahrtsweltmeister von 2015 ist als Markenbotschafter im Vertrieb für die Bartholet Maschinenbau AG mit Hauptsitz in Flums tätig. Das Unternehmen ist eine international führende Unternehmung in den Bereichen Seilbahnsysteme, Vergnügungsparkanlagen, Maschinenbau und Beleuchtungsanlagen. Es beschäftigt rund 450 Mitarbeitende.

Beitrag, Bilder: Rolf Grob, Mobilität®, Winterthur
Weitere Bilder, Quelle: Mercedes-Benz Trucks Schweiz AG



Plus de nouveaux conducteurs sur les motos

Augmentation marquée en raison de la fin de l'accès directe

Plus de 30 000 personnes ont obtenu le permis de motocycliste au cours de l'année dernière, soit 27 % de plus que l'année précédente. Ce bond en avant est probablement dû au fait que l'accès direct à la catégorie A des motos les plus puissantes prenait fin le 31 décembre 2020. Les retraits de permis ont diminué de 1,8 % et résultent pour la plupart d'excès de vitesse ou de conduite en état d'ébriété. Telles sont les conclusions de la statistique annuelle de l'Office fédéral des routes (OFROU) sur les mesures administratives et les autorisations de conduire.

Fin 2020, la Suisse comptait 4 204 665 titulaires d'un permis de conduire motocycliste, soit 19 989 (+0,5 %) de plus qu'en 2019. Parmi eux, le nombre des nouveaux conducteurs (30 472) affiche une hausse spectaculaire de 27 %. La plupart ont vraisemblablement voulu bénéficier

de l'accès direct à la catégorie A des motos les plus puissantes qui expirait fin 2020. À cette même date, on dénombrait 6 055 570 titulaires du permis de conduire pour voitures de tourisme, soit une progression très modeste de 1 % par rapport à l'année précédente.



Nouvelle baisse légère des retraits du permis de conduire

Selon la statistique de l'OFROU sur les mesures administratives, le nombre des retraits de permis a atteint 78 483 en 2020; pour la deuxième année consécutive, ils se situent en-dessous de la barre des 80 000. On assiste en revanche à une augmentation des annulations de permis de conduire (1335, soit +9,7 %) et des retraits de permis d'élève conducteur (4043, soit +15 %).

Dans 29 553 cas (+7,8 % comparés à 2019), les retraits étaient dus à des excès de vitesse et dans 11 931 cas (-9,1 % par rapport à 2019) à la conduite en état d'ébriété. 7985 retraits de permis ont été prononcés pour cause de mise en danger de la vie d'autrui par inattention (+1,3 % par rapport à 2019). Après des années de baisse constante, on observe pour la deuxième fois une augmentation.

Les retraits de permis dus à la conduite sous l'emprise de stupéfiants enregistrent une

baisse par rapport à l'année précédente (4402 cas, soit -7,6 %). Parmi les autres motifs de retraits de permis, on recense 2170 cas de dépendance aux stupéfiants (-12,2 % comparés à 2019) et 1349 cas de dépendance à l'alcool (-6,0 %). Contrairement à ces trois dernières années, les permis retirés pour cause de distraction au volant (manger ou téléphoner) ont augmenté en 2020 et passent à 1674 cas, soit une hausse de 10,5 % par rapport à 2019.

Baisse des interdictions de faire usage de permis de conduire étrangers

L'année dernière, 18 157 conducteurs se sont vu interdire l'usage de leur permis de conduire étranger (-18,7 % par rapport à 2019). Tout comme pour les permis de conduire suisses, les excès de vitesse ont été le premier motif d'interdiction (9477 cas, -22,3 %).

Source: OFROU,
Image: www.1000ps.at



Hausse des accidents mortels sur les routes

Motocyclistes au triste bilan

L'an dernier, 227 personnes ont perdu la vie en Suisse dans un accident de la circulation et 3793 ont été grièvement blessées, selon la statistique des accidents de la route 2020 de l'Office fédéral des routes (OFROU). Les accidents mortels ont concerné avant tout les occupants de voitures, les motocyclistes et les cyclistes, tandis que les piétons ont été moins touchés que l'année précédente.

Au total, 227 personnes sont décédées (2019: 187) dans des accidents de la route, et 3793 ont été grièvement blessées (2019: 3639). Si le nombre de personnes tuées et grièvement blessées a donc de nouveau augmenté, la tendance du nombre de victimes à long terme, observée sur les dernières années, est toutefois à la baisse en Suisse. Le bilan ci-après peut-être dressé pour les différentes catégories d'usagers de la route.

Occupants de voitures de tourisme

En 2020, 71 occupants de voitures de tourisme ont perdu la vie, soit 6 de plus que l'année précédente. De plus, 611 personnes ont été grièvement blessées (95 de moins qu'en 2019). Le nombre d'occupants de voitures de tourisme tués dans des accidents liés à l'alcool (17) a augmenté (2019: 11).

Motocyclistes

Chez les motocyclistes, le nombre de personnes tuées est passé de 30 à 52. La plupart de ces

victimes (39 personnes) ont perdu la vie hors localité. En outre, 998 motocyclistes ont été grièvement blessés (2019: 990). L'examen des types d'accidents révèle une forte augmentation des dérapages et des pertes de maîtrise du véhicule. Souvent, une vitesse inadaptée a joué un rôle. L'an dernier, de nombreuses personnes ont encore pris un permis de motocycliste conforme à l'ancien régime, avant la suppression de l'accès direct aux grosses cylindrées en ce début d'année. Ce phénomène se reflète dans les chiffres relatifs aux accidents de motocyclistes titulaires d'un permis d'élève conducteur: 240 de ces derniers ont été victimes d'un accident grave (10 tués [+8] et 230 blessés graves [+55]). Aujourd'hui, il n'est plus possible d'accéder directement aux grosses cylindrées.

Cyclistes

En 2020, 29 cyclistes ont perdu la vie sur les routes, soit treize de plus qu'en 2019. On observe une augmentation nette des accidents mortels en localité: 19 personnes y ont été



tuées, soit dix de plus que l'année précédente. L'accident mortel est survenu sur une piste/bande cyclable pour 5 cyclistes, sur le trottoir pour 2. En outre, 934 personnes ont été grièvement blessées (2019: 802). Il convient de souligner que parmi les cyclistes tués, 21 ont été eux-mêmes à l'origine de l'accident. Autre élément frappant: le nombre de décès parmi les 65 à 84 ans a augmenté, passant à 14 (+8).

Conducteurs de vélos électriques

Comme les années précédentes, le nombre de victimes d'accidents graves parmi les conducteurs de vélos électriques a augmenté en 2020: 15 personnes ont perdu la vie (2019: 11), tandis que 521 ont été grièvement blessées (2019: 355). Les accidents les plus fréquents impliquant des vélos électriques ont été des dérapages ou des pertes de maîtrise du véhicule. La loi sur les voies cyclables en cours d'élaboration permettra d'améliorer l'infrastructure pour les cyclistes et les conducteurs de vélos électriques lents, et donc d'accroître la sécurité routière. La consultation a pris fin en septembre 2020; la prochaine étape sera l'adoption par le Conseil fédéral d'un message à l'intention du Parlement.

En outre, la loi fédérale sur la circulation routière est en cours de révision. Dans ce cadre, des mesures supplémentaires visant à protéger les conducteurs de vélos électriques sont prévues, comme l'obligation de porter le casque, l'obliga-

tion d'allumer les phares pour tous les conducteurs de vélos électriques et celle d'installer un tachymètre sur les vélos électriques rapides.

En raison de la pandémie de coronavirus, de nombreuses personnes ont utilisé davantage le vélo. Les distances parcourues à vélo ou vélo électrique ont considérablement augmenté au cours des deuxième et troisième trimestres (cf. projet de recherche de l'EPFZ «MOBIS: Covid-19»). Cette hausse pourrait avoir joué un rôle dans les accidents.

Piétons

En 2020, le nombre des tués a légèrement diminué, passant de 37 (2019) à 36 personnes; celui des blessés graves a aussi reculé pour atteindre 408 personnes (2019: 524). Près de la moitié des accidents mortels sont survenus sur un passage pour piétons.

Conducteurs d'engins assimilés à des véhicules

Les engins en question englobent par exemple les trottinettes, les rollers et les skateboards. Des accidents mortels ont aussi été enregistrés pour leurs conducteurs. En effet, 2 d'entre eux sont morts en 2020, tandis que 57 ont été grièvement blessés (2019: 39). Les enfants de 2 à 13 ans ont été les plus touchés.

Source: OFROU,
Image: www.1000ps.at



Più nuovi guidatori su motociclette

Mercato aumento dovuto alla fine dell'accesso diretto

Lo scorso anno hanno conseguito la licenza di condurre per motoveicoli oltre 30 000 persone, corrispondenti a un aumento del 27 % rispetto al 2019. Un'impennata riconducibile verosimilmente al fatto che dal 1° gennaio 2021 non è più possibile accedere direttamente alla categoria massima A. Scende, invece, il numero di patenti revocate: -1,8 %, con eccesso di velocità e guida in stato di ebbrezza in testa alle cause del provvedimento. È quanto emerge dalle statistiche annuali dell'Ufficio federale delle strade (USTRA) su misure amministrative e autorizzazioni a condurre.

A fine 2020 in Svizzera si registravano complessivamente 4 204 665 patenti per motoveicoli, pari a un incremento di 19 989 unità rispetto all'anno precedente (+0,5 %). Particolarmente marcato il numero di neopatentati in questo segmento: 30 472, ossia 27 % in più, che in larga misura potrebbe spiegarsi con la scelta di sfruttare l'ultima possibilità di accedere direttamente alla categoria A, consentita sino alla fine del 2020. Pressoché invariato rispetto al 2019 (+1 %), invece, il dato relativo alle licenze per automobili, pari a 6 055 570 al 31 dicembre.

Revoche di nuovo in lieve crescita

Secondo la statistica USTRA sulle misure amministrative, nel 2020 sono state ritirate complessivamente 78 483 patenti, cifra che si atte-

sta per il secondo anno consecutivo sotto quota 80 000. Sono aumentati invece, rispettivamente del 9,7 % e del 15 %, gli annullamenti delle licenze in prova (1335) e le revocche di patenti per allievo conducente (4043).

In 29 553 casi la sanzione è stata irrogata per eccesso di velocità (+7,8 % rispetto al 2019), in 11 931 per guida in stato di ebbrezza (-9,1 %). Le patenti sospese per guida pericolosa causata da disattenzione sono state 7985 (+1,3 %), in aumento per la seconda volta consecutiva dopo anni di costante flessione.

Rispetto al 2019 sono diminuite le revocche per guida sotto l'influsso di sostanze stupefacenti (4402, -7,6 %). Fra le altre cause del provvedimento amministrativo rientrano tossicodipendenza (2170 casi, -12,2 %), alcolismo (1349, -6,0 %) e distrazione al volante (telefonare, mangiare); quest'ultima è cresciuta del 10,5 % (1674 casi), in controtendenza rispetto agli ultimi tre anni.

Meno sospensioni di patenti estere

Nel 2020 sono state invalidate 18 157 patenti estere, vale a dire -18,7 % rispetto al 2019. Come per le licenze svizzere, il motivo principale è stato l'eccesso di velocità (9477 episodi, -22,3 %).

Fonte: USTRA,

Imagine: www.1000ps.at

Inserenten	Seite
AMAG Import AG, Cham	5
Brunner Medien AG	9
Driveswiss AG, Wohlen	15
Eurodriver AG, Altstätten	17
Grädel Auto AG, Bern	17
Hänni Mikhail Verlag GmbH, Oberhofen	40
Localsearch, Zürich	2
Mercedes-Benz Trucks, Schlieren	30, 32
OFV Ostschweizer Fahrlehrer-Verband	13
SanPool, Basel	19
Trütsch-Fahrzeug-Umbauten AG, Kloten	15
Web Art GmbH, Biel	11

Autoren	Seite
Compagno, Sandro	22
Grob, Rolf	28
Guerrini, Ravaldo	10, 12, 14
Kirschbaum, Werner	6, 18, 20
Reinhard, Daniel	24
Senger, Andreas	6
Von Rotz, Bruno	24

Verlag

Inserate:

Toni Heller, Tel. 041 318 34 85
t.heller@fl-magazin.ch

Abos und Adress-Mutationen:

Karina Sövegjarto, Tel. 041 318 34 77
k.soevegjarto@bag.ch
FL-Magazin, Brunner Medien AG,
Arsenalstrasse 24, 6010 Kriens

Auflage/Verbreitung

Druck: 4000 Exemplare
Verbreitung: 3872 Exemplare

Nächste Ausgabe FL-Magazin

Redaktionsschluss 20. August 2021
Erscheinungstermin 10. September 2021



Holen Sie sich online Feedbacks

Wenn wir im Ausland ein Restaurant suchen, tun wir fast alle dasselbe: Wir informieren uns über die beliebtesten Orte online und lesen deren Bewertungen. Dieses Phänomen ist mittlerweile längst nicht mehr nur auf Restaurants beschränkt. Heutzutage vertraut man beinahe vor jedem Kauf eines Produkts oder einer Dienstleistung auf die Erfahrungen, die andere bereits gemacht haben. Bewertungen bestärken und sind authentisch – damit sind sie eine optimale Grundlage, bevor man seine Entscheidung fällt. Bei jüngeren Menschen fällt dieser Effekt noch viel extremer aus. Wenn potenzielle Schüler/innen nach einer Fahrschule im Internet suchen, sind Online-Bewertungen somit oftmals das Erste, worauf sie achten.

Aus diesem Grund ist es wichtig, dass Sie Ihre Fahrschüler/innen dazu animieren, online über ihre positiven Erfahrungen bei Ihnen zu sprechen. Fragen Sie proaktiv nach und bitten Sie Ihre Fahrschüler/innen, eine ehrliche Bewertung zu erfassen. Das können Sie entweder persönlich direkt nach der Fahrstunde tun oder im Nachgang per Mail mit einem Gruss und dem direkten Link zu der entsprechenden Feedback-Seite.

Aber was tun, wenn Bewertungen kritisch ausfallen? Keine Sorge, denn eine gute Durchmischung zeugt auch von einem authentischen Profil. Wichtig ist ein gekonnter Umgang mit dem kritischen Feedback. Reagieren Sie immer freundlich, professionell und sachlich. Gerade negatives Feedback können Sie als Chance sehen, um Ihre Qualität weiter zu verbessern und Ihr Engagement zu beweisen. Stellen Sie die Schüler/innen in den Fokus und nehmen Sie negative Kommentare ernst. Fehler passieren – eine aufrichtige Entschuldigung zeigt, dass Sie die Anliegen ernst nehmen.

Denken Sie auch daran, beim Beantworten Ihrer Bewertungen zu variieren und nicht immer denselben Wortlaut zu verwenden. Das vermittelt schnell den Eindruck von copy and paste und Sie laufen Gefahr, als nicht aufrichtig empfunden zu werden. Obwohl die Antworten auf Bewertungen keinen werberischen Charakter haben sollten, können Sie im Rahmen der Antwort zum Beispiel Zusatzinformationen zu Ihrer Fahrschule geben und auf Ihre Webseite, allfällige Aktionen oder andere Dienstleistungen hinweisen.

Versuchen Sie auch möglichst rasch auf Kommentare zu reagieren! Damit kein Feedback unbemerkt bleibt, sollten Sie Ihre Bewertungen stets im Blick haben. Richten Sie sich eine tägliche Erinnerung ein und überprüfen Sie regelmässig Ihre Einträge. Mit diesen einfachen Vorkehrungen sammeln Sie rasch viele Online-Bewertungen und wirken professionell und vertrauenswürdig. Das wird sich auszahlen!

Versuchen Sie auch möglichst rasch auf Kommentare zu reagieren! Damit kein Feedback unbemerkt bleibt, sollten Sie Ihre Bewertungen stets im Blick haben. Richten Sie sich eine tägliche Erinnerung ein und überprüfen Sie regelmässig Ihre Einträge. Mit diesen einfachen Vorkehrungen sammeln Sie rasch viele Online-Bewertungen und wirken professionell und vertrauenswürdig. Das wird sich auszahlen!



Philip Lehmann betreibt den Schweizer Fahrlehrervergleich und ist Experte für Online-Marketing.
www.fahrlehrervergleich.ch

verkehrstheorie.ch

2021/22 Fahrschul-Rabatt

Das Schweizer Theorie-Lehrmittel mit den offiziellen asa-Prüfungsfragen 2021!

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»)

**FREE
APP**



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