

## Sicherheit für Motorräder in Kurven



## Sécurité pour les motos dans les virages



### Motorrad

Viele Helfer für das Motorrad



### Gesetz

Neuerungen beim  
Führerausweiszug



### Nutzfahrzeuge

E-Truck und E-Transporter



# druckdrache.ch

einfach. stark. von hier.

## Webshop für Ihre Drucksachen

### Produkte



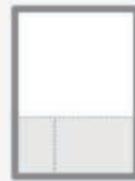
Briefpapier



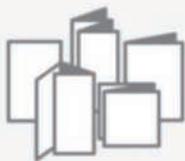
Couverts



Visitenkarten



Einzahlungsscheine /  
QR-Rechnung



Flyer



Karten



Blöcke



Broschüren

... und vieles mehr.

Nutzen Sie den Webshop  
von Brunner Medien AG



**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**

Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer Schweiz, alle Sprachräume

**Erscheinungsweise**

4 Ausgaben im Jahr

**Verlagsleiter**

Jürg Strebel  
j.strebel@fl-magazin.ch

**Anzeigen**

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

**Abos und Adress-Mutationen:**

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

**Gesamtherstellung**

Brunner Medien AG  
Arsenalstrasse 24, 6010 Kriens

printed in  
**switzerland**

**Nächste Ausgabe FL-Magazin 2/23**

Redaktionsschluss 16. Mai 2023  
Erscheinungstermin 8. Juni 2023

**Bild Titelseite**

U. J. Alexander, stock.adobe.com

Liebe Leserinnen und Leser

Nun ist es definitiv. Das EU-Parlament hat in seiner Sitzung vom 14. Februar 2023 das Aus für Verbrennungsmotoren besiegelt. Mit 340 Ja-Stimmen zu 279 Nein-Stimmen und mit 21 Enthaltungen hat das EU-Parlament die Erfolgsgeschichte des Verbrennungsmotors abrupt beendet.

Vom Pkw-Verkehr stammen 12 Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen. Ab 2035 dürfen innerhalb der Europäischen Union nur noch Pkws und leichte Nutzfahrzeuge verkauft werden, welche im Betrieb keine Treibhausgase ausstossen. Das gilt auch, wenn sie mit synthetischen Kraftstoffen (E-Fuels) betrieben werden.

Letztendlich müssen auch noch die Mitgliedsstaaten ihre Zustimmung erteilen. Dies gilt aber als Formsache. Zwischenziele für die Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2030 liegen bei 55 Prozent für Pkws und 50 Prozent für leichte Nutzfahrzeuge.

Für einen erfolgreichen Abschied vom Verbrennungsmotor sind massive Investitionen notwendig. Darunter fallen sicherlich der Ausbau erneuerbarer Energien, die Ladeinfrastruktur, die Weiterentwicklung der Batterieproduktion (inkl. Recycling) und die Ausbildung von Mitarbeitenden.



Jürg Strebel

Jürg Strebel, Verlagsleiter FL-Magazin



6

## Motorrad

- 6 Mehr Sicherheit für Motorräder in den Kurven

## Moto

- 8 Plus de sécurité pour les motos dans les virages

## Motorrad

- 10 Assistenzsysteme:  
Viele Helfer für das Motorrad

## Politik

- 14 Neuer Leiter des UVEK:  
Erhalten die Anliegen der Fahrlehrerschaft  
mit Bundesrat Albert Rösti mehr Gehör in Bern?



14



16

## Gesetz

- 16 Neuerungen beim Führerausweiszug

## Nutzfahrzeuge

- 20 E-Truck und E-Transporter



20



**WAB Zentralschweiz AG**

**FAHRLEHRERWEITERBILDUNG  
KAT. A – MOTORRAD**

**Entspannt in die Schräglage**  
Ruswil – Dienstag, 09.05.2023

**FAHRLEHRERWEITERBILDUNG  
KAT. B – AUTO**

**Der neue WAB Kurs – eine geniale Sache!**  
Ruswil – Dienstag, 23.05.2023

**Perspektivenwechsel im Stadtverkehr**  
Luzern – Mittwoch, 24.05.2023

**Weitere Informationen**

[www.wabzentralschweiz.ch](http://www.wabzentralschweiz.ch)  
WAB Zentralschweiz AG, Ruswil, 041 496 00 20

## 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:**



[www.autograedelag.ch](http://www.autograedelag.ch)  
E-Mail: [info@autograedelag.ch](mailto:info@autograedelag.ch)

**Lerne  
Leben  
retten**



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

Ausbildnerin und Ausbilder für Nothilfekurse  
Kursdaten und Informationen finden Sie  
unter [www.sanpool.ch](http://www.sanpool.ch)

Tel. 061 602 06 06  
[info@sanpool.ch](mailto:info@sanpool.ch) [www.sanpool.ch](http://www.sanpool.ch)



**Ihre Hotline für Werbung  
im FL-Magazin.  
Beratung inklusive!**



Toni Heller  
041 318 34 85  
[t.heller@bag.ch](mailto:t.heller@bag.ch)

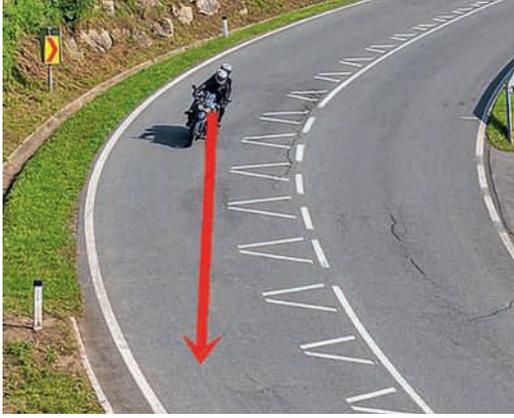


## Mehr Sicherheit für Motorräder in den Kurven

Das Bundesamt für Strassen ASTRA hat ein Projekt zur Optimierung der Sicherheit für Motorräder auf der Berner Seite des Brünigpasses lanciert. Um die besten Massnahmen zu finden, setzt das Amt auch auf Rückmeldungen der Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer.



Hintergrund des Projekts sind zahlreiche Unfälle in den letzten Jahren, an denen Motorräder beteiligt waren. Die Unfallzahlen auf der Brünigpassstrecke sind nicht höher als auf anderen Passstrassen. Trotzdem können die Erkenntnisse auf andere Passstrecken übertragen werden, meldet das ASTRA auf Anfrage. Für das Projekt analysierte das ASTRA im Sommer 2022 die Strecke und befragte zusammen mit der Schweizer Motorradlegende Jacques Cornu am Brünig Motorradlenkerinnen und Motorradlenker, um die Verkehrsrisiken zu evaluieren. Motorradlenkende konnten so ihre Erfahrungen und Beobachtungen mitteilen, aber auch selbst Tipps und Vorschläge zur weiteren Optimierung der Verkehrssicherheit einbringen.



## Untersuchungen in Österreich und Luxemburg

Bereits 2016 hatten unsere österreichischen Nachbarn ein Pilotprojekt auf zehn kurvenreichen Strecken lanciert. Anlass war die Feststellung, dass viele Motorradfahrende Linkskurven falsch fahren.

Untersuchungen des Kuratoriums für Verkehrssicherheit (KFV) in Österreich besagen, dass 95 Prozent von 800 analysierten Motorradfahrenden Linkskurven viel zu nah an der Mittellinie anfahren. Basierend auf den guten Erfahrungen in Österreich hat auch Luxemburg erste Strassen mit speziellen Markierungen für Motorradfahrende versehen. Die quer zur Fahrbahn aufgebrachten Striche sollen Motorradfahrenden den Kurvenbereich besser anzeigen, weil bei Schräglage Kopf und Oberkörper gefährlich weit in die Gegenfahrbahn ragen. Untersuchungen der zuständigen Luxemburger Strassenverkehrsbehörde ergaben, dass sich Motorradfahrende zu 99 Prozent an den neuen Markierungen orientierten und Kurven weiter aussen anfuhrten.



## Professionelle Motorradausbildung schützt und informiert

Optische Hilfen zum Erkennen von Kurvenradien, Leitplanken mit Unterfahrschutz und beschichteten Schachtdeckeln sollen helfen, die Unfallzahlen zu senken. Diese «passive Sicherheit» ist sicher ein Schritt in die richtige Richtung. Doch was bei der Erhöhung der Verkehrssicherheit (nicht nur beim Motorradfahren) immer wieder unterschätzt oder vergessen wird, ist das Thema Ausbildung.

Die Aus- und Weiterbildung in der richtigen Blicktechnik, der Gegenlenktechnik und der Geschwindigkeitsgestaltung beim Kurvenfahren ist massgebend für die Wahl der richtigen Kurvenlinie. So wird auch bei nicht markierten Kurven automatisch die richtige Kurvenlinie gefahren.

## Investitionen in die Schulung wären sinnvoll

Obschon in der Schweiz eine praktische Grundschulung (PGS) für Motorräder vorgeschrieben ist, reicht diese in den meisten Fällen nicht aus, um alle Lerninhalte des Motorradfahrens nachhaltig zu vermitteln. Auch fehlen in der PGS Lerninhalte wie das Autobahnfahren (siehe FL-Magazin 4/2022).

Wen wundert, dass Neulenker, die mit 15 Jahren die PGS auf einem Kleinmotorrad (mit max. 45 km/h) absolviert haben, viele Jahre später ohne weitere obligatorische Schulung Mühe haben, Geschwindigkeit, Leistung und Mehrgewicht insbesondere beim Kurvenfahren richtig einzuschätzen? So begrüssenswert es auch ist, dass Bundesbern und ASTRA die Verkehrssicherheit erhöhen möchten, es bleibt unverständlich, dass der Aus- und Weiterbildung der Lenkenden nicht mehr Beachtung geschenkt wird und Investitionen getätigt werden. Es wird unmöglich sein, alle Linkskurven zu markieren. Aber mehr Information und Schulung in der richtigen Blicktechnik und Geschwindigkeitsgestaltung wäre eine lohnenswerte Investition.

**Beitrag:** Ravaldo Guerrini  
**Quellen:** ASTRA, Jungfrau Zeitung  
**Bilder:** Kuratorium für Verkehrssicherheit – kf.v.at



# Plus de sécurité pour les motos dans les virages

L'Office fédéral des routes OFROU a lancé un projet visant à optimiser la sécurité des motos sur le versant bernois du col du Brünig. Pour trouver les meilleures mesures, l'office compte aussi sur les retours des motards.

Le projet est motivé par les nombreux accidents impliquant des motos survenus ces dernières années. Le nombre d'accidents sur le tronçon du col du Brünig n'est pas plus élevé que sur les autres routes de col. Néanmoins, les conclusions peuvent être transposées à d'autres tronçons de col, annonce l'OFROU sur demande. Pour ce projet, l'OFROU a analysé le parcours durant l'été 2022 et, en collaboration avec la légende suisse de la moto Jacques Cornu, a in-

terrogé des motocyclistes au Brünig afin d'évaluer les risques routiers. Les motocyclistes ont ainsi pu faire part de leurs expériences et de leurs observations, mais aussi apporter eux-mêmes des conseils et des suggestions pour optimiser encore la sécurité routière.

## Enquêtes en Autriche et au Luxembourg

En 2016 déjà, nos voisins autrichiens avaient lancé un projet pilote sur dix routes sinueuses. Ce projet avait été lancé par suite du constat que de nombreux motocyclistes prenaient mal les virages à gauche.

Des études menées par le Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV) en Autriche révèlent que 95 % des 800 motocyclistes analysés abordent les virages à gauche beaucoup trop près de la ligne médiane. Se basant sur les bonnes expériences faites en Autriche, le Luxembourg a également équipé ses premières routes de marquages spéciaux pour les motocyclistes. Les traits appliqués transversalement à la chaussée





ont pour but de mieux indiquer aux motocyclistes la zone de virage, car en cas d'inclinaison, la tête et le haut du corps dépassent dangereusement dans la voie opposée. Des études menées par les autorités routières luxembourgeoises compétentes ont montré que les motocyclistes s'orientaient à 99 % vers les nouveaux marquages et abordaient les virages plus à l'extérieur.

### Formation moto professionnelle protège et informe

Des aides visuelles pour reconnaître les rayons des virages, des glissières de sécurité avec écran de protection et des couvercles de regard revêtus doivent contribuer à réduire le nombre d'accidents. Cette «sécurité passive» est certainement un pas dans la bonne direction. Mais ce qui est toujours sous-estimé ou oublié dans l'amélioration de la sécurité routière (et pas seulement en moto), c'est le thème de la formation.

La formation et le perfectionnement à la bonne technique de regard, à la technique de contre-braquage et à la gestion de la vitesse dans les virages sont déterminants pour le choix de la bonne ligne de virage. Ainsi, même dans les virages non marqués, la ligne de virage correcte est automatiquement suivie.

### Investir dans la formation serait judicieux

Bien qu'une instruction pratique de base soit prescrite en Suisse pour les motocycles, elle ne suffit pas dans la plupart des cas à transmettre durablement tous les contenus d'apprentissage de la conduite d'une moto. Il manque aussi dans l'instruction des contenus d'apprentissage comme la conduite sur autoroute (voir FL-magazine 4/2022).

Qui s'étonne que les nouveaux conducteurs qui ont suivi le cours de base à 15 ans sur une petite moto (à 45 km/h maximum) aient du mal, bien

des années plus tard et sans autre formation obligatoire, à évaluer correctement la vitesse, la puissance et le poids supplémentaire notamment dans les virages? Même si l'on peut se féliciter que la Berne fédérale et l'OFROU souhaitent améliorer la sécurité routière, il reste incompréhensible que l'on n'accorde pas d'attention à la formation et au perfectionnement des conducteurs et que l'on ne procède pas à des investissements. Il sera impossible de marquer tous les virages à gauche. Mais plus d'informations et de formation sur la bonne technique du regard et la gestion de la vitesse seraient un investissement rentable.

**Contribution:** Ravaldo Guerrini  
**Sources:** ASTRA, Jungfrau Zeitung  
**Images:** Kuratorium für Verkehrssicherheit - kf.v.at

**Section vaudoise**

**Formation continue pour moniteurs de conduite.**

Centre de mobilité TCS à Cossonay

tcs-vd.ch/cours  
021 863 22 22



## Assistenzsysteme

# Viele Helfer für das Motorrad

Von anderen Verkehrsteilnehmern erkannt zu werden, ist entscheidend für die Unfallverhütung von Motorrädern. Das Standard-ABS, das seit 2017 Pflicht für Motorräder über 125 ccm ist, verhindert vor allem bei Geradeausfahrt einen Sturz durch blockierte Räder. Mit der Weiterentwicklung des ABS zum Kurven-ABS und einer professionellen Fahrausbildung sind bereits die wichtigsten Stützen bei der Unfallprävention genannt.

### Sicherheitstechnik Stand 2023

Analog zum Auto werden auch die Zweiräder in Sachen Sicherheit ständig weiterentwickelt. Immer mehr elektronische Sicherheitssysteme sorgen dafür, dass es weniger zu kritischen Situationen kommt.

Grundsätzlich ist zwischen aktiver und passiver Sicherheit zu unterscheiden. Aktive Sicherheitssysteme helfen, einen Unfall zu vermeiden. Ein Beispiel ist das ABS, das ein Blockieren der Räder verhindert. Passive Sicherheitselemente hingegen mildern die Folgen eines Unfalls. Beispiele sind der Motorrad-Airbag und gute Motorradkleider, die das Risiko schwerer Verletzungen bei einer Kollision verringern.

Ein aktiver Eingriff in Bremse oder Lenkung (wie beim Auto z. B. beim Notbrems- oder Spurhalteassistent) ist beim Motorrad nur bedingt möglich. Ist die Reaktion des Assistenzsystems für den Motorradfahrer unerwartet, kann sich die kritische Situation verschärfen.

Viele Assistenzsysteme in Motorrädern haben deshalb nur einen warnenden Charakter oder sie beeinflussen und optimieren Fahrmanöver am Rand der physikalischen Grenzen. Trotzdem bieten einige Hersteller aktuell eine radargestützte adaptive Geschwindigkeitskontrolle an, die sogar Bremsungen mit Verzögerungen von bis zu 0,5 g einleitet. Das ist eine neue Qualität der Assistenzsysteme für Motorradfahrende.

## Neue Systeme sind vorausschauend

Die neuesten Assistenzsysteme verfügen über zusätzliche Beschleunigungs- und Gierraten-sensoren, die mit sehr hoher Taktfrequenz arbeiten und stets den fahrdynamischen Zustand des Bikes analysieren. Dadurch können kritische Fahrzustände blitzschnell fast vorausschauend erfasst und selbsttätig über Bremsingriffe oder Warnungen entschärft werden.

## Traktionskontrolle

Ebenfalls seit Jahrzehnten vom Auto bekannt ist die Traktionskontrolle, auch Antriebs-schlupfregelung genannt. Sie ist nicht nur bei leistungsstarken Motorrädern sinnvoll, sondern insbesondere bei Nässe. Wer zu früh und zu viel Gas auf rutschigem Asphalt gibt, rutscht mangels Grip am Hinterrreifen weg, was zu einem Sturz führen kann.

## Wheelie-Control

Die Wheelie-Control (Fahren auf dem Hinterrad) nutzt die Sensorik des ABS und der Traktionskontrolle, zusätzliche Sensoren messen die Bewegung des Bikes um die Querachse. Steigt bei starkem Beschleunigen das Vorderrad, drosselt die Elektronik die Motorleistung, bis das Vorderrad wieder Fahrbahnkontakt hat. Bei manchen Motorrädern verhindert die Wheelie-Control ein Abheben des Vorderrads komplett, bei sportlicheren Maschinen lässt sie sich dies oft einstellen, so dass man das Vorderrad in mehreren Stufen bis zu einer gewissen Höhe kontrolliert aufsteigen lassen kann. Denn ein leichtes Wheelie bedeutet bestmögliche Traktion und Beschleunigung.

## Stoppie-Control

Das Gegenstück zur Wheelie-Control ist die Stoppie-Control. Sie verhindert bei starkem Bremsen, dass das Hinterrad abhebt, und verhindert ein Überschlag des Motorrads. Die Stoppie-Control reduziert bei einer Vollbremsung den Bremsdruck, sobald sich das Heck des Motorrads anhebt. So bleibt das Motorrad auch bei maximaler Verzögerung stabiler.



Programmierbare elektronische Dämpferregelung.

## Berganfahrhilfe

Mit der Berganfahrhilfe müssen die Motorrad-fahrenden beim Anfahren am Berg nicht mehr gleichzeitig mit Bremse, Kupplung und Gas ein Zurückrollen des Bikes verhindern, sondern können sich ganz auf das richtige Zusammenspiel von Gas und Kupplung konzentrieren.

## Elektronische Schleppmomentregelung

Ein weiteres sinnvolles Assistenzsystem ist die elektronische Schleppmomentregelung. Bei sportlicher Fahrweise wird beim Anbremsen und hochtourigen Herunterschalten die Motorbremse stark genutzt. Grossvolumige Motoren haben ein starkes Schleppmoment, so dass es beim Herunterschalten zu einem kurzen Blockieren des Hinterrads kommen kann, was die Fahrstabilität beeinträchtigt. Die elektronische Motorbremse hebt in diesen Fällen die Motordrehzahl leicht an, um die Haftung am Hinterrreifen zu gewährleisten.

## Programmierbare elektronische Dämpferregelung

Elektronisch geregelte Stossdämpfer verfügen über eine variable Dämpferkennung. Sie können also der Beladung, dem Fahrstil des Fahrers, der Witterung und dem Untergrund entsprechend eingestellt werden. Hierbei wird die Dämpfung anhand sensorisch ermittelter Parameter über elektrisch angesteuerte Regelventile im Millisekundenbereich dem augenblicklichen Fahrmanöver sowie der vorherrschenden Fahrbahnbeschaffenheit angepasst.

### Adaptive Abstands- und Geschwindigkeitsregelung (ACC)

Das Fahren bei dichtem Strassenverkehr und das Halten des richtigen Abstands zum vorausfahrenden Fahrzeug erfordern hohe Konzentration und sind auf Dauer anstrengend. ACC passt die Geschwindigkeit des Fahrzeugs dem Verkehrsfluss an und hält den nötigen Sicherheitsabstand zum Vordermann ein. Die Vorteile: ACC kann Auffahrunfälle vermeiden, die aufgrund zu geringen Abstands entstehen. ACC bietet dem Fahrer nicht nur mehr Komfort, er kann sich auch besser auf das aktuelle Verkehrsgeschehen konzentrieren. Die ACC darf dabei, im Gegensatz zum Auto, nicht zu aggressiv regulieren.

### Totwinkelwarner

Er hilft den Motorradfahrern beim sicheren Wechseln der Spur. Ein Radarsensor dient dem Totwinkelwarner als elektronisches Auge. Er erfasst Objekte im schlecht einsehbaren Raum. Die Technik warnt den Fahrer mit einem optischen Signal, zum Beispiel im Rückspiegel, wenn sich ein anderes Fahrzeug im toten Winkel befindet.

### Kollisionswarner

Um das Risiko eines Auffahrunfalls zu reduzieren oder dessen Auswirkungen abzuschwächen, wurde die Kollisionswarnung für Motorräder entwickelt. Sie ist aktiv, sobald das Fahr-

zeug gestartet wird, und unterstützt den Fahrer in allen relevanten Geschwindigkeitsbereichen. Erkennt das System eine kritische Annäherung an ein vorausfahrendes Fahrzeug und bleibt eine Reaktion des Fahrers auf die Gefahrensituation aus, warnt es den Fahrer über ein akustisches oder optisches Signal.

Die technische Basis, die dahintersteckt, ist eine Kombination von Radarsensor, Bremssystem, Motormanagement und HMI (Human Machine Interface). Der Radar als «Sinnesorgan» des Motorrads ermöglicht die neuen Assistenz- und Sicherheitsfunktionen für Bikes und liefert ein genaues Bild des Fahrzeugumfelds.

### Sicherheitstechnik der nächsten Motorrad-Generation

Mit dem Programm Advanced Future Safety Technologies möchte Honda dazu beitragen, die Zahl der Verkehrsunfälle perspektivisch auf null zu senken. Jetzt hat sich der japanische Hersteller einen Spurhalteassistenten für Motorräder patentieren lassen.

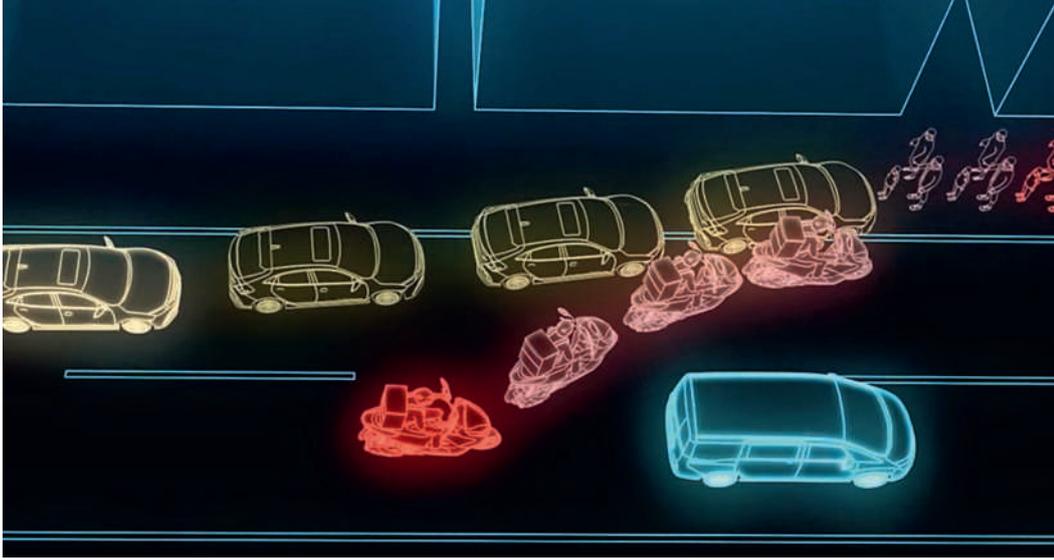
Nachdem der radargestützte Tempomat auch im Motorrad bereits Realität ist, arbeitet Honda an weiteren fortschrittlichen Fahrerassistenzsystemen, auf Englisch Advanced Rider Assist Systems (ARAS). Aktuell befindet sich ein Spurhalteassistent für motorisierte Zweiräder in der Entwicklung. Einige Patente, die unlängst in Japan eingereicht wurden, lassen Rückschlüsse auf die beabsichtigte Funktionsweise des Lane Keeping Assist System (LKAS) zu.

Der Spurhalteassistent erhält seine Daten von Sensoren, darunter ein Frontradar und eine Kamera, die die Strassenmarkierungen und den vorausfahrenden Verkehr kontinuierlich beobachten.

Zentrales Element ist ein Aktuator auf der Lenkachse. Dieser besteht aus einem magnetostriktiven Drehmomentsensor, der Lenkbewegungen registriert, sowie einem Servomotor, der Lenkimpulse geben kann.

Kollisionswarner.





Honda entwickelt einen Spurhalteassistent für Motorräder.

### Fahreraktivität bleibt momentan noch im Vordergrund

Registriert der Sensor Lenkbewegungen des Fahrers, wird das LKAS automatisch deaktiviert. Hiermit soll sichergestellt sein, dass der Assistent nicht eingreift, wenn der Fahrer die Spur absichtlich wechseln möchte. Wird keine Lenkaktivität festgestellt, kann das System, sobald die Sensoren ein unbeabsichtigtes Verlassen der Spur diagnostizieren, einen Lenkimpuls zur Korrektur auslösen.

### Anwendungsspezifikationen für Fahrerassistenzsysteme

Fortschrittliche Fahrerassistenzsysteme (ADAS) können in konkreten Szenarien «eigenständig» agieren. Dabei wurde die besondere Dynamik von Motorrädern berücksichtigt. Die entscheidende Größe bei der Entscheidung, ob ein ADAS in einer kritischen Situation die Verkehrsteilnehmer benachrichtigt, warnt oder selbständig eingreift, ist die Zeit bis zur vorberechneten Kollision, die Time-to-Collision (TTC).

Das Szenario «Linksabbieger» beschreibt eine Situation mit zwei oder mehr Verkehrsteilnehmern im Gegenverkehr, von denen einer die Absicht hat, nach links abzubiegen. Derjenige, der abbiegen will, schätzt möglicherweise die Geschwindigkeit und den Abstand des geradeaus fahrenden entgegenkommenden Fahrzeugs falsch ein oder erkennt es gar nicht. Das ADAS warnt den Fahrer und greift, wenn nicht reagiert wird, selbst ein.

### Aktive Radarreflektoren für Motorräder

Um die Erkennung motorisierter Zweiräder durch Assistenzsysteme zu verbessern, will Piaggio aktive Radarreflektoren einsetzen, die das Signal verstärkt zurücksenden. Ein Patent für die Technologie wurde unlängst erteilt.

Während es in der Wehrtechnik darum geht, die Radarsignatur von Schiffen, Flugzeugen und Landfahrzeugen möglichst klein zu halten, um ihre Entdeckung zu erschweren, beschreitet Piaggio für den zivilen Bereich den entgegengesetzten Weg. Das italienische Unternehmen will Motorräder sichtbarer machen.

Hintergrund der Bemühungen ist die Tatsache, dass das Radarecho, welches die Sensoren moderner Assistenzsysteme von zweirädrigen Verkehrsteilnehmern erhalten, oftmals sehr schwach ist, was dazu führen kann, dass diese nicht erkannt werden. Motorräder sind für die elektronischen Assistenten unter ungünstigen Umständen sozusagen «unsichtbar» unterwegs.

Assistenzsysteme können das Motorradfahren sicherer machen. Immer vorausgesetzt, dass Motorradfahrende bereits in der Fahrausbildung und Weiterbildung über deren Nutzen und Grenzen geschult worden sind. Auch die Unfallforschung befasst sich stärker mit dem Thema Motorradunfälle. Erstmals werden spezielle Biker-Dummys und neue Crash-Szenarien zum besseren Schutz der Motorradfahrenden und der Entwicklung von Assistenzsystemen eingesetzt.

### Zusätzlich erhältliche Assistenzsysteme für das Motorrad

- wählbare Fahrmodi
- Schaltassistent
- Launch-Control
- Pitlane-Limiter
- Reifendruckkontrolle
- eCall-System
- adaptives Kurvenlicht und Bremslicht
- Verkehrszeichenerkennungs-Assistent

**Beitrag:** Ravaldo Guerrini  
**Quellen:** Bosch, ADAC, Honda, Imtest, Continental, bfu, BMW  
**Bilder:** Bosch, ADAC, Honda, Imtest, Continental, bfu, BMW

Neuer Leiter des UVEK

# Erhalten die Anliegen der Fahrlehrerschaft mit Bundesrat Albert Rösti mehr Gehör in Bern?

Am 7. Dezember 2022 wählte die Vereinigte Bundesversammlung Albert Rösti in den Bundesrat. Seit Januar 2023 leitet er das UVEK. Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ist das Infrastruktur- und Umweltsdepartement, in dem auch das ASTRA integriert ist, das wiederum für die Fahrlehrerschaft der Schweiz entscheidend ist.

Beruflich war Albert Rösti unter anderem als Landwirtschaftslehrer, Generalsekretär der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Bern und Direktor der Schweizer Milchproduzenten tätig. Ab 2013 führte er das «Büro Dr. Rösti», das Beratungen für Wirtschaft und Politik anbot. Zudem hatte er verschiedene Verwaltungsratsmandate inne und war in verschiedenen Verbänden aktiv. Albert Rösti ist verheiratet und hat zwei erwachsene Kinder. Albert Rösti startete seine politische Laufbahn 2008 in der Exekutive von Uetendorf (BE), ab 2014 übte er das Amt des Gemeindepräsidenten aus. 2011 wurde er in den Nationalrat gewählt. Von 2016 bis 2020 war er Präsident der SVP Schweiz.

## Chance für die Anliegen der Fahrlehrerschaft?

Albert Rösti war seit 1. Juni 2022 Präsident von auto-schweiz und hatte damit den Vorsitz über den Vorstand. Aufgrund seiner Wahl in den Bundesrat hat er dieses Amt nicht über das Jahresende (2022) hinaus ausüben können. auto-schweiz ist die Vereinigung der offiziellen

Automobil-Importeure. Sie setzt sich für die Motorfahrzeugbranche, den motorisierten Individualverkehr sowie für die Automobilistinnen und Automobilisten ein. auto-schweiz sind laut eigenen Angaben 35 Unternehmen angeschlossen, die Personenwagen und Nutzfahrzeuge in die Schweiz einführen. Laut dem Register der Interessenbindungen des Parlaments stand Albert Rösti unter anderem auch an der Spitze von Swissoil, dem Dachverband der Brennstoffhändler in der Schweiz. Zudem war Albert Rösti im Beirat des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands (ASTAG) vertreten.

Die Übernahme des Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) war für Albert Rösti sein Wunschdepartement, sagte er in einem Interview.

Als Albert Rösti noch Nationalrat und Präsident von auto-schweiz war, kämpfte er für Technologieoffenheit und gegen ein Verbot von Verbrennungsmotoren und der Förderung der H<sub>2</sub>-Technologie. In einem Interview im Ok-

## Vertretung der Interessen der Fahrlehrerschaft in Bern

- Addor Jean-Luc (Nationalrat)
- Aebischer Matthias (Nationalrat)
- Bregy Philipp Matthias (Nationalrat)
- Brunner Thomas (Nationalrat)
- Büchel Roland Rino (Nationalrat)
- Buffat Michaël (Nationalrat)
- Cattaneo Rocco (Nationalrat)
- de Montmollin Simone (Nationalrat)
- de Quattro Jacqueline (Nationalrat)
- Feller Olivier (Nationalrat)
- François Olivier (Ständerat)
- Gafner Andreas (Nationalrat)
- Gschwind Jean-Paul (Nationalrat)
- Guggisberg Lars (Nationalrat)
- Kamerzin Sidney (Nationalrat)
- Kutter Philipp (Nationalrat)
- Maret Marianne (Ständerat)
- Matter Michel (Nationalrat)
- Nicolet Jacques (Nationalrat)
- Porchet Léonore (Nationalrat)
- Regazzi Fabio (Nationalrat)
- Ruch Daniel (Nationalrat)
- von Siebenthal Erich (Nationalrat)
- Weber Céline (Nationalrat)
- Wehrli Laurent (Nationalrat)
- Wobmann Walter (Nationalrat)

tober 2022 mit «Schweizer Monat» sagte er: «Ein Verbot des Verbrennungsmotors ist diametral falsch. Um in der Zukunft von den fossilen Brennstoffen wegzukommen, wird es alle Technologien brauchen; man darf sich jetzt nicht auf nur eine beschränken ...»

Albert Rösti zeigte sich in Olten beeindruckt über den Stand der Brennstoffzellen-Technologie. Sie habe sich in kurzer Zeit stark weiterentwickelt, stellte er fest. Nun sei es an der Politik, Rahmenbedingungen zu schaffen, dass Wasserstoff-Mobilität möglich ist. Rösti nannte Baubewilligungen und Steuerbefreiungen als Beispiele. Weiter betonte er, dass sowohl Wasserstoff- wie auch Elektromobilität nötig seien. Die Organisatoren (H<sub>2</sub>-Mobilität) teilten mit, dass in den zwei Betriebsjahren der Wasserstoff-Lastwagen insgesamt 4000 Tonnen an CO<sub>2</sub>-Emissionen eingespart worden seien.

Auf die Frage in einem Interview mit der «Automobil Revue», welches sein erstes Auto war, sagte er: «Da ich nach der Autoprüfung noch

studierte, hatte ich das Privileg, das Auto meiner Frau zu benutzen. Das war ein oranger Opel Kadett. Ich erinnere mich, dass ich es sehr genossen habe, selbst in den Ausgang fahren zu können, ohne auf eine Rückfahrgelegenheit angewiesen zu sein oder wegen des Zugs früher als die Kollegen nach Hause gehen zu müssen ...»

Ein vorgesehenes Interview des FL-Magazins mit Albert Rösti wurde durch den Pressesprecher Harald Hammel leider abgesagt.

Zukünftig wird Bundesrat Albert Rösti als Repräsentationsfahrzeug wohl ein Elektroauto fahren, auch wenn sein Herz im Jahr 2022 noch für Verbrennungsmotoren geschlagen hat. Durch die Wahl von Albert Rösti in den Bundesrat und der Übernahme des UVEC, in dem auch das ASTRA vertreten ist, besteht ein gewisser Optimismus, dass die Fahrlehrerschaft und ihre Anliegen in Zukunft etwas mehr Gehör in Bundesbern erhalten werden.

**Beitrag:** Ravaldo Guerrini  
**Quellen:** UVEK, Sonntagszeitung, Schweizer Monat, Automobil Revue, Stadtanzeiger Olten  
**Bild:** © UVEK



**DRIVESWISS** 

BERUFSSCHULE

# NEUE WEITERBILDUNGSKURSE

Buche jetzt deine Fahrlehrer Weiterbildung!



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



Ab dem 1. April 2023

# Neuerungen beim Führerausweisentzug

Im 2023 treten diverse Neuerungen im Strassenverkehr in Kraft. Welche Auswirkungen auf den Beruf Fahrlehrer:in haben diese? Das FL-Magazin nimmt zwei Neuerungen, die nicht nur Fahrlehrer:innen tangieren, genauer unter die Lupe.

## **Raschere Verfahren bei entzogenen Führerausweisen**

Um die Dauer der Verfahren zu verkürzen, werden in der Strassenverkehrskontrollverordnung (SKV) und in der Verkehrszulassungsverordnung (VZV) neu bestimmte Fristen festgelegt.

## **Ausnahmen beim Führerausweisentzug wegen leichten Widerhandlungen für Berufsfahrerinnen und -fahrer**

Um das Risiko eines Arbeitsplatzverlustes zu minimieren, können die Entzugsbehörden Personen während eines Führerausweisentzugs wegen einer leichten Widerhandlung Fahrten bewilligen, die zur ihrer Berufsausübung notwendig sind. Die Rechtsauskunft für diesen Bericht hat Dr. iur. Peter Loher zusammengefasst.

# Raschere Verfahren bei entzogenen Führerausweisen

## 1. Einleitung

In Umsetzung von zwei parlamentarischen Motionen hat der Bundesrat am 22. Juni 2022 mehrere Änderungen der Verordnungen vom 28. März 2007 über die Kontrolle des Strassenverkehrs (SKV; SR 741.013), vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (VZV; SR 741.51) sowie vom 28. September 2007 über die Zulassung von Fahrlehrern und Fahrlehrerinnen und ihre Berufsausübung (FV; SR 741.522) beschlossen. Die neuen Verordnungsbestimmungen treten am 1. April 2023 in Kraft und bringen wichtige Änderungen beim Führerausweisentzug mit sich. Sie betreffen einerseits das Verfahren beim (polizeilichen sowie vorsorglichen) Führerausweisentzug (vgl. nachfolgend 2.) und schaffen andererseits Ausnahmen beim Führerausweisentzug in leichten Fällen für Berufsfahrerinnen und -fahrer (3.). Der vorliegende Text gibt einen ersten Überblick über ausgewählte Aspekte der Revision.

## 2. Polizeilicher und vorsorglicher Führerausweisentzug

### A. Überblick über das geltende Recht

Art. 54 Abs. 3 und 4 SVG ermächtigen die Polizei, einer Person unter bestimmten Voraussetzungen den Führerausweis auf der Stelle abzunehmen (polizeilicher Führerausweisentzug). Dieser polizeiliche Führerausweisentzug hat – bis zum Entscheid durch die zuständige Entzugsbehörde – dieselben Wirkungen wie ein «gewöhnlicher» Entzug (Art. 54 Abs. 5 SVG). Führt daher z. B. eine von einem polizeilichen Führerausweisentzug betroffene Person gleichwohl ein Motorfahrzeug, macht sie sich nach Art. 95 Abs. 1 lit. b SVG strafbar.

Vorausgesetzt für einen Entzug «auf der Stelle» ist entweder eine Fahruntfähigkeit (Art. 54 Abs. 3 SVG) oder eine «grobe Verletzung wichtiger Verkehrsregeln», welche den Führer als «besonders gefährlich» in Erscheinung treten

lässt (Art. 54 Abs. 4 SVG). Konkretisiert werden diese Entzugstatbestände in Art. 31 Abs. 1 (Fahruntfähigkeit) bzw. Abs. 2 (Verletzung von Verkehrsregeln) SKV. Danach ist z. B. der Tatbestand der groben Verletzung wichtiger Verkehrsregeln dann erfüllt, wenn eine Person die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerorts um mehr als 30 km/h überschreitet (Abs. 2 lit. a).

Die Problematik derartiger polizeilicher Führerausweisentzüge liegt auf der Hand: *Ers-tens* erfolgen sie ohne eingehende Prüfung des Sachverhalts, eben «auf der Stelle», und *zwei-tens* ist die Polizei grundsätzlich für den Entzug von Führerausweisen gar nicht zuständig, sondern vielmehr die jeweilige kantonale (Verwaltungs-)Behörde. Art. 54 SVG stellt daher die gesetzliche Grundlage dafür dar, dass die Polizei *ausnahmsweise* hierzu berechtigt ist. Es kommt schliesslich – *drittens* – hinzu, dass der polizeiliche Führerausweisentzug nach wohl herrschender Ansicht ein sog. Realakt ist, also keine Verfügung im juristischen Sinn, was eine Anfechtung – zurückhaltend ausgedrückt – massiv erschwert.

Das Gesetz sieht aus diesen Gründen vor, dass von der Polizei abgenommene Ausweise «sofort» der zuständigen Entzugsbehörde zu übermitteln sind, welche wiederum «unverzüglich» über das Schicksal des Führerausweises zu entscheiden hat (Art. 54 Abs. 5 SVG). Was diese Begriffe genau bedeuten, ist im geltenden Recht nicht geregelt. Das führte in der Praxis teils zu Konstellationen, in denen einem Betroffenen der Führerausweis wochenlang polizeilich – das heisst ohne (anfechtbaren) Entscheid – entzogen blieb. Das ist insbesondere dort ein Problem, wo sich in der Folge herausstellt, dass überhaupt nie ein Grund für einen Entzug bestanden hat. Beispiel: Einem sichtlich alkoholisierten Lenker, dem noch nie eine Administrativmassnahme verfügt worden ist, wird der Führerausweis von der Polizei auf der Stelle entzogen. Die Staatsanwaltschaft ordnet eine Blutprobe an. Das rechtsmedizinisch



### Dr. iur. Peter Loher, Rechtsanwalt

Studium und Doktorat an der Universität St. Gallen, seit 2019 Rechtsanwalt bei Swiss-Legal asg.advocati in St. Gallen, zudem Lehrbeauftragter an der Universität St. Gallen und seit 2022 Präsident des Ostschweizer Fahrlehrer-Verbands OFV.

sche Gutachten liegt drei Wochen später vor mit dem Resultat: 0,7 Gewichtspromille. In diesem Beispielsfall war dem Lenker der Führerausweis drei Wochen ungerechtfertigt entzogen (vgl. Art. 16a Abs. 1 lit. b i.V.m. Art. 16a Abs. 2 SVG).

Soweit die kantonale Entzugsbehörde in der Folge den polizeilichen Entzug «aufrechterhält», dürfte dies in erster Linie durch vorsorglichen (Sicherungs-)Entzug geschehen. Denn nur in wenigen Fällen wird es möglich sein, das Verfahren innerhalb der kurzen Zeit bereits mit einer definitiven Massnahme (z. B. Warnungsentzug) abzuschliessen. «Schulbeispiel» ist etwa der Fahrzeuglenker, der mit über 1,6 Gewichtspromille von der Polizei angehalten wird. Diesem wird der Ausweis auf der Stelle abgenommen (Art. 54 Abs. 3 SVG i.V.m. Art. 31 Abs. 1 lit. a VZV) und die kantonale Behörde wird mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit einen vorsorglichen Entzug verfügen (gleichzeitig mit der Anordnung einer Fahreignungsabklärung; vgl. Art. 15d Abs. 1 lit. d SVG; Art. 30 VZV). Dieser Entzug bleibt in der Folge bis zum Abschluss des Massnahmenverfahrens aufrecht, was – je nach Konstellation – durchaus Monate oder gar Jahre dauern kann. Eine periodische Überprüfung des Vorsorgeentzugs kennt das geltende Recht nicht.

#### B. Neuerungen per 1. April 2023

An diesen Stellen setzt nun das neue Recht an. Es schreibt erstens Fristen vor, innert derer die Behörden in den dargelegten Fällen handeln müssen, und erlaubt zweitens eine periodische Überprüfung von Vorsorgeentzügen:

Art. 33 Abs. 2 SKV: Die Frist zur Übermittlung polizeilich abgenommener Führerausweise an die kantonale zuständige Behörde ist neu explizit geregelt und beträgt drei Tage.

Art. 30 Abs. 2 VZV: Die Entzugsbehörde hat in der Folge zehn Tage Zeit – und zwar ab dem polizeilichen Entzug, nicht ab der Übermittlung! – über das Schicksal des polizeilich entzogenen Führerausweises zu entscheiden. Verstreicht die Frist ungenutzt, ist der Führerausweis der betroffenen Person zumindest vorerst zurückzugeben.

Art. 30a VZV: Wird (z. B. im Nachgang zu einem polizeilichen Entzug) von der kantonalen Behörde ein vorsorglicher Entzug verfügt, kann die davon betroffene Person periodisch (und zwar in Intervallen von drei Monaten) eine Neuurteilung verlangen.

### 3. Ausnahmen beim Führerausweisentzug wegen leichten Widerhandlungen für Berufsfahrerinnen und -fahrer

#### A. Überblick über das geltende Recht

Das SVG kennt drei «Schweregrade» von Widerhandlungen: leichte (Art. 16a SVG), mittelschwere (Art. 16b SVG) und schwere (Art. 16c SVG). Nach der Rechtsprechung begründen einfache Verkehrsregelverletzungen im Sinne von Art. 90 Abs. 1 SVG in der Regel leichte oder mittelschwere Widerhandlungen nach Art. 16a und 16b SVG. Demgegenüber begründet eine grobe Verkehrsregelverletzung nach Art. 90 Abs. 2 SVG in der Regel eine schwere Widerhandlung im Sinne von 16c SVG. Je nach «Grad» der Widerhandlungen (sowie einschlägigen früheren Massnahmen) droht entweder «lediglich» eine Verwarnung (Art. 16a Abs. 3 SVG) oder ein Ausweisentzug (z. B. Art. 16b Abs. 2 lit. a SVG). In ganz leichten Fällen kann sogar auf eine Massnahme gänzlich verzichtet werden (Art. 16a Abs. 4 SVG).

Bei leichten Widerhandlungen erfolgt grundsätzlich eine Verwarnung (Art. 16a Abs. 3 SVG). Ein Führerausweisentzug (von mindestens einem Monat) gibt es allerdings dann, wenn in den vorangegangenen zwei Jahren der Ausweis bereits entzogen war oder eine andere Administrativmassnahme verfügt worden ist (Art. 16a Abs. 2 SVG). Diese Bestimmung ist zwin-

gend, will heissen: Begeht z. B. eine Person, die vor einem Jahr den Führerausweis bereits abgeben musste, eine leichte Widerhandlung gegen das SVG (z. B. Geschwindigkeitsüberschreitung innerorts um 17 km/h), so muss zwingend ein Führerausweisentzug von mindestens einem Monat verfügt werden. Ob der Lenker – aus welchen Gründen auch immer – auf den Führerausweis angewiesen ist oder nicht, namentlich berufsmässig Personen transportiert, spielt keine Rolle. Von einem Entzug kann im geschilderten Fall nicht abgesehen werden. Dies gilt natürlich umso mehr bei mittelschweren oder gar schweren Widerhandlungen gegen das SVG (Art. 16b und 16c SVG).

**B. Neuerungen per 1. April 2023**

Gemäss den am 1. April 2023 neu in Kraft tretenden Bestimmungen Art. 33 Abs. 5 und 6 VZV sind nun unter gewissen Voraussetzungen Ausnahmen zum Gesagten möglich. Insbesondere kann einer Person nach neuem Recht bewilligt werden, trotz bzw. während eines Führerausweisentzugs zu fahren, sofern dies zur Berufsausübung notwendig ist. Der abgeänderte Art. 28 FV stellt klar, dass dies insbesondere auch für die Fahrlehrerschaft gilt. Würde es sich also im eben gemachten Beispiel (Geschwindigkeitsübertretung um 17 km/h) um einen Fahrlehrer handeln, so könnte die kantonale Behörde gestützt auf die neuen Bestimmungen in der Entzugsverfügung festlegen, dass der Fahrlehrer während des Entzugs z. B. trotzdem praktischen Fahrunterricht erteilen darf.

Die Voraussetzungen für derartige «Ausnahmefahrten» während eines Führerausweisentzugs sind allerdings restriktiv. Vorausgesetzt ist erstens eine leichte Widerhandlung, zweitens kein dauerhafter Entzug und drittens dass der fraglichen Person der Ausweis in den vorangegangenen fünf Jahren nicht mehr als einmal entzogen war (vgl. Art. 33 Abs. 5 VZV). Damit scheidet insbesondere Fahrten zur Berufsausübung während eines Führerausweisentzugs infolge mittelschwerer oder schwerer Widerhandlung von vornherein aus. Da die Bestimmung eine «Kann-Formulierung» aufweist, ist sodann anzunehmen, dass kein eigentlicher «Anspruch» auf Ausnahmen besteht, sondern der Behörde Ermessen zusteht, ob und in welchem Ausmass sie derartige Berufsfahrten während eines Entzugs zulässt. Es wird sich zeigen, wie die Bestimmung in der Praxis letztlich gehandhabt werden wird.

**4. Kurzwürdigung**

Die Neuerungen sind zu begrüssen, vor allem die Normierung einer Frist betreffend den Entscheid über das Schicksal eines polizeilich entzogenen Führerausweises. Die Ausnahme betreffend Berufsfahrten ist im Grundsatz ebenfalls zu begrüssen, namentlich auch aus Sicht der Fahrlehrerschaft, wobei die Voraussetzungen jedoch sehr restriktiv sind. Insbesondere bei mittelschweren oder schweren Widerhandlungen sind keine «Ausnahmefahrten» möglich, womit der Anwendungsbereich der Bestimmung beschränkt ist.

Beitrag: Dr. Peter Loher  
Bild: SwissLegal AG



**Fahrschulpedale**

Mit Wellenübertragung oder mit Seilzügen  
Auch Einzelanfertigungen  
PW, Lastwagen und Gesellschaftswagen  
Auto-Hol-und-Bring-Service in der Schweiz  
Umbauten seit 1951



Trütsch-Fahrzeug-Umbauten AG  
Steinackerstrasse 55, 8302 Kloten

044 320 01 53

www.truetsch-ag.ch  
FL@truetsch-ag.ch





eNordkap-Challenge 2022/23

## E-Truck und E-Transporter

Über alternative Antriebe beziehungsweise alternativ angetriebene Fahrzeuge haben wir im FL-Magazin bereits verschiedentlich berichtet. Aufgrund dessen ist es für Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer sicher immer wieder interessant, mehr über Fortschritte und die weiteren Entwicklungen in den Segmenten der alternativen Antriebe zu erfahren.

### Challenges

Egal welchen Herausforderungen man sich stellen will oder auch gelegentlich muss, ob täglich oder in anderen Abständen, es sollte eigentlich immer ein nützlicher Lernprozess sein. Rückblickend sind Erlebnisse aus Erfahrung immer fördernd für die nächsten Schritte.

### Ab in den Norden

Wenn es darum geht, sich und ihre Anliegen in Szene zu setzen, sind Unternehmen und Organisationen sowie manchmal auch Freaks oftmals äusserst einfallsreich. So auch bei der eNordkap-Challenge 2022/23. Peer Haupt, E-Mobilitätsberater aus dem sanktgallischen Kirchberg,

äusserte sich dazu wie folgt: «Mit der 2018 gegründeten eNordkap-Challenge wollen wir zeigen, wie die E-Mobilität in den vergangenen Jahren sämtliche Grenzen gesprengt hat und absolut Spass macht. Auch wenn wir damit ein magisches Ziel, das Nordkap, nicht als Erste erreichen, so ist es immer noch ein spannendes Abenteuer. Dass wir dies im Winter und mit normalen handelsüblichen Elektrofahrzeugen machen, ist das Besondere. 1985 faszinierte die Tour de Sol, danach folgte die World Solar Challenge in Australien. 1998 fuhren schon mehrere Teams mit Twikes ans Nordkap, damals noch mit rund 60–80 km Reichweite und zusätzlichem Pedalantrieb.»

## eNordkap-Challenge 2022/23

Ob sinnvoll oder nicht, die Teilnehmenden haben es geschafft, mit elektrisch angetriebenen Fahrzeugen unterschiedlicher Grösse und Nutzungszwecke das Nordkap in einer bestimmten Zeit zu erreichen. Und das mit handelsüblichen Elektrofahrzeugen. Erstmals mit dabei waren zwei Elektronutzfahrzeuge. Der Inhaber der Thomann Nutzfahrzeuge AG aus Schmerikon, Luzi Thomann, schaffte es, den Nutzfahrzeughersteller Renault zum Mitmachen zu begeistern. Drei der vier teilnehmenden Chauffeure waren aus seinem Betrieb. Der vierte Teilnehmer war ein freier Unternehmer. Auf sie und den E-Truck und den E-Transporter warteten rund 7200 km.

## Schmerikon – Flensburg – Nordkap

Am 27. Dezember 2022 startete die eNordkap-Challenge nahe Flensburg und am 9. Januar 2023 war die Ankunft am Nordkap geplant. Nach der Challenge sollten die Teilnehmenden bis zum 15. Januar 2023 wieder zurück in Hamburg sein. Für die Fahrten an den Startort und die Heimfahrt nach Schmerikon wurden weitere sechs Tage eingeplant. Die Zahl von rund 7200 km beinhaltet die Gesamtstrecke Schmerikon – Nordkap und retour. Natürlich mussten die Fahrzeuge zuerst den Startort erreichen und am Ende wieder in die Schweiz heimkehren.

## Vier Fahrer – zwei Teams

Truck-Fahrer Erich Hofmann, seit zehn Jahren bei Thomann tätig, weiss um die Umstrittenheit der E-Mobilität. «Etwas Gegensteuer zu geben, schadet nie», erklärte der Hobby-Motorradfahrer im Vorfeld. Er ergänzte: «Unsere Belastbarkeit und Flexibilität wird sicher stark gefordert sein, denn die eigentliche Challenge allein dauert immerhin 20 Tage und 19 Nächte.»

Sein Teamkollege Theo Widmer ist x-facher Kilometer-Millionär. Der vielseitige Unternehmer ist seit einiger Zeit geschäftlich auch als Lkw- und Busüberführer aktiv, dies auch im Elektrobereich. «Ich mag Herausforderungen und liebe es, meine Grenzen zu erweitern», erklärte der 57-Jährige. Dies sei seine Motivation, an der Expedition teilzunehmen. «Durchhalte-

wille und Teamfähigkeit werden sicher gefragt sein», so Theo Widmer im Vorfeld.

Beim Thomann-Transporter-Team übernahmen Mario Speck und Patrik Morgenthaler das Steuer. Der Lehrlingsverantwortliche Mario Speck ist 25 Jahre jung und arbeitet seit zwei Jahren bei Thomann Nutzfahrzeuge AG. Er betrachtete die Challenge als Chance, die Tauglichkeit von E-Nutzfahrzeugen bei jeder Witterung zu demonstrieren. Der Hobby-Saxofonist bezeichnet sich als spontan und flexibel sowie als einer, der aus jeder Situation das Beste mache. Er freute sich auf den hohen Norden. Patrik Morgenthaler war mit 18 Jahren der Jüngste im Bunde. Er ist Lernender Automobil-Fachmann EFZ Fachrichtung Nutzfahrzeuge. Im Vorfeld meinte er: «Das Wort «Challenge» nehme ich wörtlich. Ich weiss, dass es kalt, windig und unangenehm wird, und genau das reizt mich.» Sein Hauptziel war somit, am Nordkap anzukommen. Darüber hinaus werde er das Projekt in seine Vertiefungsarbeit mit dem Titel «Entwicklung im Strassentransport» einfließen lassen.

Übrigens konnten die Thomann-Teammitglieder auch vom Alter und der Erfahrung her nicht unterschiedlicher sein. Zwischen dem Jüngsten und dem Ältesten lagen 39 Jahre Differenz.



Die Thomann-Teilnehmer bei der Ankunft am Nordkap.



Das Thomann-Truck-Team mit Theo Widmer (links) und Erich Hofmann.



Mario Speck (links) und Patrik Morgenthaler vom Transporter-Team.

## Am 6. Januar war es geschafft

Zwei rein elektrisch betriebene Renault-Nutzfahrzeuge mit vier Fahrern der Thomann Nutzfahrzeuge AG kamen im Rahmen der eNordkap-Challenge am ersehnten Ziel an. «Ein grossartiges Gefühl», meinten die vier Teammitglieder.

## Ladeinfrastruktur als Herausforderung

Das Truck-Team war mit dem Renault Trucks «E-Tech D Wide» mit 264 kWh unterwegs. Das Transporter-Team war mit einem Renault Trucks «E-Tech Master» mit 52 kWh unterwegs. Wie erwartet erwies sich das Batterielade-Management als anspruchsvoll. «Zum Beispiel konnten kleine Ladepunkte den Transporter laden, nicht aber den Lkw mit seinen 600V-Traktionsbatterien», erzählt Fahrer Mario Speck. «Zum Glück bietet der «E-Tech D Wide» auch AC-Ladung mit Typ2-Stecker und OnBoard-Ladegerät», sagt sein Kollege Theo Widmer. Zudem stiessen die Fahrer auf Meldungen wie etwa «Ladepunkt nicht betriebsbereit» oder auf die Tatsache, dass sich die Sprache des Displays nicht umstellen liess. Mit Flexibilität und etwas Suchaufwand konnten die Teams jedoch immer Lösungen für das E-Tanken finden. In Norwegen haben die Fahrer beobachtet, dass viele Einheimische den Lkw an der Ladesäule bestaunen. Die meisten von ihnen hatten noch nie einen E-Truck gesehen. Für das Team schwer nachvollziehbar, denn Norwegen verfügt über genügend eigenen Strom, der sogar zu 99 % aus erneuerbaren Energiequellen stammt.

Auf der Fahrt bei tiefen Temperaturen die Heizung zugunsten der Reichweite zu drosseln, war keine durchdachte Idee. Leider bildeten sich auf den Innenseiten der Seitenscheiben dicke Eisschichten.

## Erlebnisse der anderen Art

Das Abenteuer dieser Expedition brachte den vier Thomann-Fahrern mannigfache Erlebnisse. Das Bestaunen von Nordlichtern, frisch eingeschneite Landschaften im Scheinwerferlicht, faszinierende Sonnenuntergänge und die Sichtung von Elchen gehören dazu. Auf der anderen Seite können das Schlafmanko, Tage mit durchwegs geschlossenen Tankstellen und Restaurants, Schritttempo bei Sturm oder das Wegschaufeln von Schneemassen erwähnt werden.



Auch Schneeketten mussten montiert werden.

**Beitrag, Bilder:** Rolf Grob, Publikationen Mobilität®, Winterthur  
**Quelle weitere Bilder:** Thomann, Renault

Stellen	Unternehmen	Region
CE-Fahrlehrer/Berufsbildner (m/f, 100%)	Hugelshofer Gruppe	Frauenfeld
Nothilfe-Instruktor*in	Fahrschule Aare	Bern
Fahrlehrer*in Motorrad	Fahrschule Aare	Bern
Fahrlehrer*in Auto	Fahrschule Aare	Bern
Ausbildung Nothelferkursinstruktor:in	meinnothelferkurs GmbH	Zürich
Selbständige/r Fahrlehrer/in Kat. B / Kat. A	Fahrschule Florin AG	Aargau und/oder Zürich
Fahrlehrerpraktikant Kat. B	Fahrschule Florin AG	Aargau/Zürich
Fahrlehrer Kategorie B 60-100%	Fahrschule Gisler	Sursee/Luzern/Langenthal
Nothelferinstruktor:in	fahrstiL Verkehrsschule GmbH	Region Zug
Fahrlehrer/in Motorrad (Freelance)	FM Fahrschule Mannhard GmbH	Deutschschweiz, to define



Weitere Stelleninserate



Stelleninserate aufgeben

FL-magazine 2/2023

**Date limite:  
16 mai 2023**

## Combinaison publicitaire Print 2023

STR Transport routier + FL-magazine  
Nous sommes heureux de vous conseiller!

[t.heller@fl-portal.ch](mailto:t.heller@fl-portal.ch)



## Double commande

Avec transmission par arbre ou par câble  
Également sur mesure  
Voitures, camions et autobus  
Service d'enlèvement et de livraison  
Modifications depuis 1951



Trütsch-Fahrzeug-Umbauten AG  
Steinackerstrasse 55, 8302 Kloten

044 320 01 53

[www.truetsch-ag.ch](http://www.truetsch-ag.ch)  
[FL@truetsch-ag.ch](mailto:FL@truetsch-ag.ch)



# let's drive

Multimedialer Verkehrskunde-Unterricht

## Sorglospaket für Ihren VKU



### Online-Datenbank

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



### Moderatoren-handbuch

- Unterrichtsablauf
- Querverweis auf Schülerheft, Datenbank, Themenblätter

### Schülerhefte

- Laufend aktuell
- Didaktisch durchdacht

### USB-Stick

- Bilder, Grafiken, Videos
- Powerpoint- oder HTML-Präsentation
- Chart- und Video-finder

### Themenblätter

- Zur Themenvertiefung
- Auf Datenbank: [www.fl-portal.ch/login](http://www.fl-portal.ch/login)
- Mit FAQs, Links



Jetzt bestellen  
und Datenbank-  
Login anfordern!

Telefon 041 318 34 77  
[k.soevegjarto@fl-portal.ch](mailto:k.soevegjarto@fl-portal.ch)

Brunner Medien AG  
**Let's drive**  
Arsenalstrasse 24  
6010 Kriens  
Telefon 041 318 34 77  
[www.fl-portal.ch](http://www.fl-portal.ch)