



70 Prozent des Verkehrsaufkommens von rund 1,2 Millionen Passagieren pro Jahr in Ljubljana generiert der Homecarrier Adria Airways.

Slowenien und seine nationale Airline: klein und beharrlich

Adria behauptet sich

Adria Airways, die nationale Fluggesellschaft von Slowenien, spürt nach herben Verlusten im Jahr 2011 wieder Auftrieb. Die Restrukturierungsmaßnahmen beginnen zu greifen, im laufenden Jahr hat sich das Geschäft gut entwickelt. Zürich bildet einen Schwerpunkt im Streckennetz der Airline.

**Report Esther Geiger,
Fotos Hansjörg Egger**

Start als Charter-Fluggesellschaft

Flug JP365 von Zürich nach Ljubljana startet pünktlich um 10.00 Uhr. Die 86-plätzig CRJ-900 ist an diesem Dienstagmorgen, 1. Oktober, gut besetzt. Es sind eher Geschäftsleute als Touristen, die mit dem einstündigen Flug die Hauptstadt Sloweniens anpeilen. Diese Beobachtung wird der Gruppe der Aviatikjournalisten im Lauf ihrer Studienreise mit Adria Airways generell bestätigt: 64 Prozent der Passagiere von Adria Airways entfallen auf Geschäftsreisende. Im Verkehr mit der Schweiz ist die Fluggesellschaft bestrebt, Slowenien als nahes, vielseitiges Ausflugs- und Ferienziel besser bekannt zu machen.

Adria Airways startete 1961 als Chartergesellschaft. 1995 erfolgte der Wandel zur regionalen Linienfluggesellschaft. Gegenwärtig bedient Adria im Linienverkehr 19 Destinationen in Westeuropa und auf dem Balkan. Die Zahl der beförderten Passagiere liegt bei einer Million jährlich. Seit 2010 ist Adria Airways Vollmitglied der Star Alliance.

Das ursprüngliche Chartergeschäft pflegt das Unternehmen weiterhin. Die Charterroutes umfassen über 30 Ziele in Europa, dem Mittleren Osten und Nord Afrika. Für diese Flüge kommt ein Airbus A320 mit 180 Plätzen zum Einsatz. Die heutige Flotte umfasst weiter zwei Airbus A319, vier Bombardier CRJ-900 und

vier Bombardier CRJ-200LR. Die CRJ-200, die 48 Plätze bieten, sollen gelegentlich abgestossen werden, da sie pro Passagierplatz zu teuer sind. Sie sollen durch die grössere CRJ-900 ersetzt werden.

Tendenz zum Low-Cost-Carrier

Am Hauptsitz von Adria Airways, nahe beim Flughafen gelegen, gibt Verwaltungsratspräsident und CEO Mark Anžur den Schweizer Journalisten Einblick in die Zukunftsstrategie des Unternehmens. Nach dem Verlust von 67 Millionen Euro im Jahr 2011, der staatliche Hilfe von 50 Millionen Euro erforderte, habe man einen Restrukturierungsprozess eingeleitet. So wurden Frequenzen reduziert, die



Der CEO von Adria Airways, Mark Anžur (links) und Zvonimir Petek, General Manager von Adria Airways in der Schweiz sowie Honorarkonsul der Republik Slowenien, freuen sich über die gute Auslastung der Strecke nach Zürich.

Belegschaft um rund ein Drittel auf 380 Mitarbeiter verkleinert. Die Sitzauslastung habe sich von 68 Prozent im Jahr 2011 auf 76 Prozent im Jahr 2012 verbessert und entwickle sich auch im laufenden Jahr positiv, hält Mark Anžur fest. Bis Ende 2013 soll eine ausgeglichene Rechnung erzielt werden.

2014 will Adria wieder zulegen. Im Linienverkehr soll vermehrt das Geschäftsmodell der Low-Coster zum Tragen kommen, mit weniger Frequenzen auf gewissen Strecken, dem Einsatz grösserer Flugzeuge mit dichter Bestuhlung und attraktiven Preisen. Geplant ist die Aufnahme von Verbindungen nach Prag und Warschau, sowie ein Direktflug von Frankfurt nach Tirana. Tirana, das sich laut Anžur weit besser entwickelt hat als Pristina, biete Potenzial sowohl für Geschäfts- wie auch für Ferienreisende.

Auf den bestehenden, gut frequentierten Routen, wie etwa der Verbindung nach Zürich, will Adria ihre Position weiter stärken. Im Segment der Ferienreisenden schlummert Potenzial: Slowenien, halb so gross wie die Schweiz, hat mit seiner landschaftlichen Vielfalt, der Nähe von Meer und Schneebergen, dem kulturellen Erbe und abwechslungsreichen Tafelfreuden einiges zu bieten. Allein ein Abstecher in die charmante Hauptstadt lohnt sich.

Fest in staatlicher Hand

Adria Airways gehört zu 100 Prozent dem Staat. Eine Änderung der Besitzverhältnisse steht nicht zuoberst auf der Prioritätenliste von Mark Anžur, der dem Unternehmen seit 2012 vorsteht. Er habe eine gut eingespielte, einsatzfreudige Belegschaft, die den Vergleich

mit einem privaten Unternehmen nicht zu scheuen brauche. Zvonimir Petek, General Manager von Adria Airways in der Schweiz und Honorarkonsul der Republik Slowenien, bekräftigt diese Aussage: Das in der Schweiz gängige Bild des Staatsangestellten, der Punkt 9 Uhr sein Znümbrot auspackt, treffe auf die Mitarbeiter von Adria Airways nicht zu. Es werde gearbeitet – und zwar mehr als nur Dienst nach Vorschrift.

CEO Mark Anžur erwähnt im Gespräch, dass der Staat eine Umbenennung der Fluggesellschaft in «Slovenian Airlines» forcieren wollte. Die Geschäftsleitung habe dies abgelehnt, da ein neues Branding hohe Kosten verursachen würde. Bei diesem Kostenbewusstsein vermag die Entlöhnung des Cockpitpersonals zu erstaunen. Ein Pilot verdient bei Adria Airways um die 8000 Euro brutto pro Monat, ein



Zmago Skobir ist CEO der Flughafengesellschaft von Ljubljana. Die idyllische Innenstadt von Ljubljana lockt mit Promenaden entlang des Flusses und pittoresken Brücken, wie der Tromostovje mit der eindrücklichen Franziskanerkirche.



Noch befinden sich 51 Prozent der börsenkotierten Flughafengesellschaft von Ljubljana in staatlicher Hand.

Ljubljana Jože Pučnik Airport und Aerodrom Ljubljana

Der Flughafen von Ljubljana, mit vollem Namen (den in der Umgangssprache allerdings niemand verwendet) «Ljubljana Jože Pučnik Airport», ist die Heimbasis von Adria Airways. Der 1963 eröffnete Flughafen liegt nahe der Ortschaft Brnik, 25 Kilometer nördlich der slowenischen Hauptstadt, auf knapp 400 Meter über Meer. Der Flughafen ist 24 Stunden offen, die Piste 31/13 misst 3300 mal 60 Meter, der Anflug 31 erfolgt nach ILS CATIIIb. Die **Air Force One** ist hier gelandet, im Juni 2001, beim ersten Gipfeltreffen von George W. Bush und Wladimir Putin, das Ljubljana schlagartig auf die Weltkarte gesetzt hatte.

Das seit 2007 Schengen-taugliche Flughafengebäude bietet auf kleinem Raum alles, was man schätzt: Kurze Wege, Restaurants und Bars, einen hübschen Duty-Free-Shop, eine Business-Lounge und Konferenzräume, sowie kostenloses WLAN im ganzen Terminal. Zum Flughafen gehört auch ein gut ausgestattetes **General Aviation Center**, das im Durchschnitt pro Tag von 10 bis 15 Privatflugzeugen genutzt wird. 2012 entfielen knapp 9000 von den insgesamt 35'000 Flugbewegungen am Airport Ljubljana auf die General Aviation.

2004 erreichte der Flughafen erstmals **eine Million Passagiere**. Die Zahl stieg bis 2008 auf 1,7 Millionen, sank dann aber kontinuierlich bis auf 1,2 Millionen im vergangenen Jahr. In den ersten neun Monaten 2013 zeigt die Kurve mit einem Zuwachs von acht Prozent wieder nach oben. 70 Prozent des Verkehrsaufkommens in Ljubljana generiert der Homecarrier. Die stärksten Destinati-

onen sind derzeit **Frankfurt, Istanbul und Zürich**, das Adria Airways dreimal täglich bedient. Der Verkehr mit Zürich brachte dem Airport Ljubljana im letzten Jahr 75'000 Fluggäste.

Die Flughafengesellschaft schrieb in den vergangenen Jahren durchschnittlich fünf bis sieben Millionen Euro Gewinn. Das Unternehmen Aerodrom Ljubljana ist **börsenkotiert**, der Staat besitzt eine Mehrheit von 51 Prozent, will diesen Anteil jedoch reduzieren. Als künftige Besitzer fallen laut CEO **Zmago Skobir** vor allem andere Flughäfen in Betracht; persönlich wünscht er sich einen bedeutenden Airport als neuen Investor.

Seit längerem ist der Bau eines **zweiten Terminals** geplant, die Inbetriebnahme im Jahr 2015 steht im Raum. Wie Skobir erklärt, will die Geschäftsleitung die Erweiterungsbauten mit den neuen Eignern angehen. EU-Unterstützungsgelder in der Höhe von 23 Prozent der Investitionssumme – im Businessplan 2013 bis 2017 mit 114 Millionen Euro eingesetzt – sind bereits gesprochen. Terminal 2 soll den Hauptverkehr aufnehmen, das bestehende Terminal zu einem guten Teil als Zentrum für Veranstaltungen und Detailgeschäfte umgestaltet werden. Für Adria Airways ist der Flughafenausbau entscheidend, da sich der Verkehr verlagern könnte, wenn die Heimbasis nicht Schritt hält. Das Einzugsgebiet für den Flughafen Ljubljana reicht über Slowenien hinaus nach Nordost-Italien, Südost-Österreich und Nord-Kroatien.


www.lju-airport.si
www.slovenia.info



Co-Pilot rund die Hälfte. Das durchschnittliche Monatseinkommen in Slowenien liegt bei brutto 1500 Euro.

Ein offenes Verhältnis besteht zwischen Adria Airways und dem Militär. Seite an Seite

mit der Zivilluftfahrt unterhält die slowenische Luftwaffe (Bestand 250 Mann) ihre Basis am Ljubljana Airport. Die Flotte besteht derzeit aus einem Dutzend verschiedener Helikopter sowie elf Pilatus PC-9 und zwei Pilatus Turbo

Porter. Kampffjets gibt es in Slowenien keine. Die Wahrung der Lufthoheit für das NATO-Mitglied Slowenien obliegt der italienischen Luftwaffe. 

www.adria.si



Ausgebaut werden kann am Flughafen in Ljubljana erst, wenn der neue Besitzer feststeht. Geplant ist ein neuer Terminal für den Linienverkehr.

Adria Airways: Wieder im Steigflug

1961 als reine Charter-Gesellschaft gegründet, hat sich Adria Airways zur Linien-Fluggesellschaft gewandelt, wobei Zürich im Streckennetz eine immer wichtigere Rolle spielt. 75 000 Passagiere flogen letztes Jahr von Ljubljana nach Zürich und zurück, womit die Schweiz hinter Frankfurt und Istanbul die drittstärkste Verbindung war. Bis Ende 2013 rechnet CEO Mark Anzur mit 90 000 Fluggästen.

Lange sah es nicht gut aus für die slowenische Adria Airways. Sie kämpfte ums Überleben. Die seit 2004 zum Verbund der Star Alliance gehörende Airline, die zu 51 Prozent vom Staat kontrolliert wird, befindet sich seit 2011 in einem Restrukturierungsprozess, der Ende Jahr abgeschlossen sein soll. Seit 2011 ist sie auf staatliche Hilfe angewiesen, nachdem sich

Millionen an Schulden angehäuft hatten. Zu schaffen machen ihr in erster Linie hohe Kosten und zu tiefe Erträge – wie bei den meisten kleinen Airlines. Mit einer Reihe von Massnahmen hat Adria Airways die Basis für eine erfolgreiche Zukunft geschaffen. «Wir sind auf gutem Weg», erklärt CEO Mark Anzur anlässlich eines Pressegesprächs im Headquarter am Flughafen.

Er selber rechnet Ende Jahr mit «einer breaking Null». Als Lufthansa-Zulieferer konnte Adria Airways letztes Jahr Mehrerträge generieren, was allerdings noch nicht reicht.

Kosten weiter runterfahren

Im Visier hat CEO Anzur die Kosten, die immer noch zu hoch seien. Er verhehlt keinesfalls, das auch frühere Fehlentscheidungen

zu dieser Situation führten. So ist die Flotte aus elf Flugzeugen nicht ideal zusammengesetzt. Neben zwei Airbus A319 und einer A320 (für Charterflüge) besteht sie aus Bombardier-Maschinen. Vor allem mit den 50-plätzigern CRJ 200 sei kaum Geld zu verdienen. Anzur würde die vier Bombardier-Flugzeuge gerne loswerden. Ersetzt werden sollen sie durch Flugzeuge des grösseren Typs CRJ 900, der 86 Passagiere Platz bietet und weniger Kosten verursacht.

Ljubljana: idealer Standort

Der 20 Kilometer vom Stadtzentrum entfernte Flughafen ist wegen seiner Lage Gold wert für die Fluggesellschaft. Es kann nämlich während 24 Stunden geflogen werden, ein Nachtflugverbot existiert nicht. Er liegt auch geografisch gut und ist von Klagenfurt oder Triest aus in weniger als einer Autostunde erreichbar. Rund 120 000 Passagiere fahren von Nord-Italien, dem benachbarten Kroatien oder dem südlichen Teil Österreichs nach Ljubljana.

Nicht mehr zeitgemäss ist allerdings die Infrastruktur des Flughafens: Sie mag den Anforderungen eines modernen Flughafens nicht mehr zu genügen. Pläne für einen Ausbau existieren, sind aber derzeit schubladisiert, da die Besitzerverhältnisse ändern werden.

Die bisherigen Betreiber hoffen, dass ein grösserer Flughafenbetreiber die Aktienmehrheit erwirbt und dann den Ausbau vorantreibt. Der Bieterprozess ist noch nicht abgeschlossen. Die Rede ist von den Flughäfen Wien, Frankfurt oder Malta. Im neuen Terminal sollte dann der Linienverkehr angesiedelt werden, im alten könnten sich die Low Cost-Airlines ausbreiten. Schon heute fliegt Easy Jet regelmässig von London-



CEO Mark Anzur steht bei der Adria Airways noch vor grossen Herausforderungen. Der Turnaround ist noch nicht geschafft.

Stansted nach Ljubljana, Wizz Air vom belgischen Chaleroi. Das Potenzial ist gross, gilt doch Ljubljana als touristischer Geheimtipp.

Lukrative Charterflüge

30 Prozent des Umsatzes erwirtschaftet Adria Airways mit ihren 500 Angestellten mit Charterflügen, vor allem mit Wet Lease-Aufträgen nach Afrika. In Slowenien ist die Fluggesellschaft unumstrittene Nummer 1 mit 50 Prozent Anteil, in Ljubljana gar mit 71 Prozent. Grösste Konkurrentin ist Star Alliance-Mitglied AUA, welche aber selber mit finanziellen Problemen zu kämpfen hat.

Mit zehn Prozent Wachstum rechnet Adria Airways für kommendes Jahr. Mit Prag und Warschau werden wieder zwei Destinationen in den Flugplan aufgenommen, welche schon einmal angefliegen, aus Kostengründen aber eingestellt wurden.

Für die Pilotenausbildung ist Adria Airways selber besorgt, wobei die Piloten auch im Simulator in Frankfurt trainieren. Ein Captain bekommt durchschnittlich 8000 Euro

Gehalt, ein Co-Pilot kommt auf 4000 Euro (das monatliche Durchschnittssalär beträgt in Slowenien 1500 Euro).

Zürich wichtige Destination

Aus dem Flugplan nicht mehr wegzudenken ist Zürich, welches jeden Tag dreimal in knapp 60 Minuten angefliegen wird. «Wir definieren uns über den Preis», sagt General Manager Switzerland, Zvone Petek. Er fliegt lieber nur drei Mal mit gut ausgelasteten Maschinen als vier Mal mit nur durchschnittlich gefüllten Flugzeugen. So muss er nicht Sitzplätze «verramschen». Auf der Strecke Ljubljana – Zürich weist die Airline eine Auslastung von 76 Prozent aus, ein Jahr zuvor waren es noch 68. **cp**

Patrick Huber

Slowenien

Das 2 Mio. Einwohner aufweisende Land an der Adria gilt als touristischer Geheimtipp. 2012 besuchten über 3,2 Mio. Reisende die slowenische Hauptstadt, die in der Mitte des Landes liegt. Das bedeutete eine Zunahme von 3 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Ljubljana (270 000 Einwohner) wurde am meisten von Italienern (17 Prozent), Österreichern und Deutschen (je 12) besucht. 33 072 Schweizer statteten dem kleinsten Balkan-Land einen Besuch ab, was sich in der Statistik mit 7 Prozent niederschlägt. Mit immerhin 46 Kilometern Strand gilt Slowenien als Bade-Destination, auch wenn die Küste Kroatiens bei den Schweizern bekannter ist. Die Stadt Koper am Meer sei aber ein Besuch wert, erklärt Honorarkonsul Zvone Petek mit Nachdruck.



Mit der A319 fliegt Adria Airways grössere Destinationen in Europa an. Die A320 ist für Charterflüge reserviert.

Kleiner Player mit Zürich-Affinität

Adria Airways – Slowenien mit Mitteleuropa und dem Balkan verbinden

Vor über 50 Jahren wurde Adria Airways als jugoslawisches Unternehmen gegründet. Der Weg zu Sloweniens National Carrier war lang. Noch immer harret die Airline der Privatisierung.

Hanspeter Mettler

85 600 Reisende hat die Fluggesellschaft Adria Airways im vergangenen Jahr von Ljubljana nach Zürich befördert. Das ist verglichen mit dem Punkt-zu-Punkt-Geschäft grosser Wettbewerber zwar keine übermässig beeindruckende Zahl. Für einen kleinen Carrier wie den slowenischen aber schon: Die Zürich-Strecke, im Codeshare mit Swiss betrieben, ist für ihn jene mit dem zweitgrössten Verkehrsaufkommen – nach Frankfurt –, bei einem Wachstum von immerhin 14 Prozent im letzten Jahr. Teilweise, räumt Zvone Petek, General Manager Switzerland, ein, hätten auch «First Minute»-Angebote zur erhöhten Nachfrage beigetragen.

Touristisches Potenzial

Für die gute Auslastung der Zürich-Flüge (im Sommer 20 pro Woche, im Winter Reduktion auf 15) gebe es Gründe, weiss Petek, der in Zürich gleichzeitig die Funktion des Honorarkonsuls ausübt. Die Schweiz ist in Slowenien nach Deutschland mit mehreren hundert beteiligten Firmen der grösste Investor. Ausserdem wächst der touristische Markt rund um Ljubljana, besonders mit Special-Interest-Angeboten, etwa Velo- und Wanderferien im nahen Istrien und in Kärnten. Aber auch Städteflüge (Ljubljana und Triest oder beide kombiniert) haben in letzter Zeit angezogen.

Der CEO der Adria Airways, Mark Anzur, beziffert das Einzugsgebiet des Flughafens Ljubljana auf rund 5 Millionen Personen (Slowenien hat 2 Millionen Einwohner). Es erstreckt sich auf Italiens nördliche Adriaküste, Nordkroatien und das österreichische Gebiet nennet den Karawanken. Allerdings sei



Ein Canadair-Regional-Jet 900 spiegelt sich in den Fenstern des Flughafens Brnik bei Ljubljana.

SRDJAN ZIVULOVIC / REUTERS

das Ganze ein Geben und Nehmen: Rund 200 000 slowenische Reisende benutzten lieber Venedigs Flughafen – Kunden, die man mit günstigen Preisen zurückzugewinnen versuche.

Das Geschäftsmodell, wie es Anzur schildert, sieht die Airline im Liniengeschäft (angeboten werden traditionell auch eine grosse Zahl von Charterflügen vor allem in den mediterranen Raum) denn auch näher bei den Low-Cost- als bei den traditionellen Carriern. So jedenfalls lauten Beschlüsse, die im Zusammenhang mit einem Restrukturierungsprogramm stehen, das nach einem wirtschaftlichen Einbruch – über 60 Millionen Euro Verlust im Jahr 2010 – initiiert wurde. Das Ziel, bis Ende 2013 die Rückkehr in schwarze

Zahlen zu schaffen, ist nach provisorischen Einschätzungen nur knapp verfehlt worden. Registriert wurden mehr Passagiere (856 500 Linie, 170 000 Charter, plus 5 Prozent) und eine Auslastung von 73 Prozent (plus 6 Prozent).

Flotte von elf Flugzeugen

Adria Airways betreibt zurzeit eine Flotte von elf Flugzeugen: einen Airbus A320-200, meist für Charter-Strecken, zwei Airbus A319-100, vier Bombardier CRJ200 und vier Bombardier CRJ900. Angeflogen werden ab Ljubljana im Liniendienst einige grössere Zentren, nebst Zürich unter anderem Frankfurt, München, Wien, Amsterdam, Paris, Moskau; dazu kleinere Ziele auf dem

Balkan. Aktiv ist Adria Airways auch ab Pristina in Kosovo (Frankfurt, München) und ab diesem Sommer ab Tirana (Prag und Brüssel).

Adria Airways wurde 1961 als reine Charter-Fluggesellschaft gegründet, erste Flugzeuge waren viermotorige Kolbenflugzeuge DC-6B. 1995 wurde, nachdem die Unabhängigkeit Sloweniens von Mitte 1991 eine völlig neue Ausgangslage geschaffen hatte, der Übergang zum Netzwerkanbieter abgeschlossen. Seit 2010 ist die Airline Vollmitglied der Star Alliance. Das Unternehmen gehört mehrheitlich dem Staat. 2012 wurde es offiziell zum Verkauf ausgeschrieben. Jüngst hat sich in der Politik von links wieder Widerstand gegen die geplante Privatisierung geregt.

Noch familienfreundlicher

Neue Motoren und eine überarbeitete Frontpartie für den Minivan Opel Meriva

Der 2010 neu aufgelegte Opel Meriva ist einer Auffrischung unterzogen worden und steht nun mit mehr Auswahlmöglichkeiten bei den Motoren zur Verfügung.

Jürg Wick

In der zunehmend auf Premium ausgerichteten Autowelt gibt es weiterhin auch Produkte, die vor allem bezahlbar, geräumig und familienfreundlich geblieben sind. So ein Auto ist der Opel Meriva, dem seit der Ersterscheinung im Jahr 2003 etwas die Biederkeit am Lack haftet, obwohl dem Hersteller mit der Zweitauflage 2010 ein optisch durchaus interessanter Wurf gelungen ist. Die kastenförmige Form hat der Minivan zugunsten eines dynamischeren Erscheinungsbilds abgelegt, geblieben sind die gute Raumaussnutzung, das vergleichsweise kompakte Format sowie das gute Preis-Leistungs-Verhältnis.

Laufruhiger Dieselmotor

Diese Eigenschaften genügen heutzutage aber nicht mehr, um die Produktion über Jahre hinweg auszulasten, zumal Opel seit kurzem mit dem Kompakt-SUV Mokka den Meriva selber konkurrenziert. Also wurde der Meriva technisch und optisch überarbeitet, das clevere Raumkonzept blieb aber unangetastet, ebenso die hinten angeschlagenen Fondtüren, die das Einsteigen und das Placieren von Gepäck oder Einkäufen erleichtern.

Der umgestaltete Kühlergrill entspricht nun dem seit kurzem neu definierten Opel-Markengesicht, und Elemente aus Chrom an den Seiten betonen den wellenförmigen Verlauf entlang der Fenster. Optional sind 18-Zoll-Räder erhältlich, womit Opel den Minivan dem Trend der Zeit anpasst, komfortabler wird er damit aber nicht. Dafür sorgt eher der neue 1,6-CDTi-Turbodieselmotor mit beachtlichen 136 PS. Opel nennt das neue Aggregat «Flüsterdiesel», weil es nicht nur potent, sondern im Konkurrenzvergleich besonders lauffruhig arbeiten soll. Diese An-

sage kann nach ersten Testfahrten auf deutschen Autobahnen durchaus bestätigt werden.

Das Aggregat erlaubt auch schaltfaules Fahren, zieht aus niedrigen Drehzahlen sauber durch und ist von keiner Anfahrschwäche geprägt, wie andere moderne Selbstzünder. An den neuen 1,6-Liter-CDTi-Motor wird ein verbessertes 6-Gang-Schaltgetriebe gekoppelt. In dieser Kombination nennt das Werk einen Gesamtverbrauch von 4,4 Litern auf 100 Kilometer und einen CO₂-Ausstoss von 116 Gramm pro Kilometer; das sind um rund 10 Prozent bes-

sere Werte als beim früheren 1,7-CDTi. Eine demnächst lieferbare 1,6-Liter-Version mit 110 PS soll gar nur 3,8 Liter auf 100 Kilometer verbrauchen und 99 Gramm CO₂ pro Kilometer ausstossen. Alle neuen Turbodiesel erfüllen bereits die Euro-6-Abgasnorm und verfügen über eine einwandfrei funktionierende Start-Stopp-Anlage.

Vernetzung im Vormarsch

Für die in dieser Klasse eher gefragten Benziner – schliesslich handelt es sich dabei meistens nicht um Langstreckenfahrzeuge – gibt es als Neuerung eine sechsstufige Wandlerautomatik auf dem 1,4-Liter-Turbo-Benziner mit 140 PS. Auch dies ist eine Bereicherung für den Meriva, vor allem in der Schweiz, wo die Getriebeautomaten auf dem Vormarsch sind. Wenn man den 1,6-Liter-Benziner mit Automatik stark fordert, wird der in Spanien gebaute Meriva aber ziemlich laut und verbraucht deutlich mehr Treibstoff, was bei der Konkurrenz jedoch kaum anders ist.

Die Autohersteller werden durch die aufgekommene Smartphones dazu gezwungen, ihre On-Board-Infotainment-Systeme zu überdenken, und so hat Opel den aktualisierten und ab 20 700 Franken erhältlichen Meriva entsprechend aufgerüstet. Telefonieren via Bluetooth und Audio-Streaming sind genauso selbstverständlich wie ein USB-Anschluss. Der aufgefrischte Meriva weckt zwar weiterhin keine automobilen Leidenschaft, aber ein familienfreundliches Auto ist noch benutzerfreundlicher geworden.



Opel hat den Meriva dem Trend der Zeit angepasst.

PD

VERKEHRSRECHT

Mit Gips am Steuer

Ich habe meinen Unterarm im Gips, kann die Hand jedoch gut bewegen. Darf ich trotz Gips weiterhin Auto fahren?

Der Führer muss das Fahrzeug ständig so beherrschen, dass er seinen Vorsichtspflichten nachkommen kann (Art. 31 Abs. 1 SVG), und er hat dafür zu sorgen, dass er in keiner Weise behindert wird (Art. 31 Abs. 3 SVG). Wer nicht über die erforderliche körperliche Leistungsfähigkeit verfügt, gilt als fahruntüchtig und darf kein Fahrzeug führen (Art. 31 Abs. 2 SVG), andernfalls hat er eine Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder eine Geldstrafe zu gewärtigen (Art. 91 Abs. 2 SVG). Ausserdem begehrt er eine schwere Widerhandlung im Sinne von Art. 16c SVG, weshalb der Führerausweis für mindestens drei Monate entzogen wird (Art. 16c Abs. 2 SVG).

Insbesondere muss der Fahrzeuglenker auf jede Gefahr ohne Zeitverlust zweckmässig reagieren und das Lenkrad mindestens mit der einen Hand halten und die andere für Handgriffe wie die Betätigung der Warnsignale, der Richtungsanzeige, des Schalthebels und dergleichen zur Verfügung haben.

Die Bedienung des Fahrzeugs darf mit anderen Worten in keiner Weise beeinträchtigt werden. Das Tragen eines Gipses am Arm ist unter diesem Aspekt somit als problematisch zu beurteilen; die eingangs gestellte Frage ist mit einem Nein zu beantworten. Gleiches gilt im Übrigen bereits für die zugrunde liegende Verletzung an sich, sofern auch diese die Bewegungsfreiheit einschränkt oder eine plötzliche Bewegung Schmerzen verursacht.

Nebst Geld- oder Freiheitsstrafe und Entzug des Führerausweises drohen bei einem Unfall finanzielle Konsequenzen. So kann sich Ihre Versicherung unter Umständen auf Grobfahrlässigkeit berufen, was sie zu einer Leistungskürzung (Art. 14 Abs. 2 VVG) bzw. einem Rückgriff (Art. 65 Abs. 3 SVG) berechtigen würde.

Antworten zu juristischen Fragen rund um die Mobilität gibt an dieser Stelle jeweils der Rechtsexperte Stefan Burri vom Touringclub der Schweiz (TCS). Er ist Anwalt und Direktor der Assista Rechtsschutz AG.

MOBIL IN KÜRZE

IEA-Bericht zu alternativen Antrieben

H. Sc. · Die Internationale Energieagentur (IEA) hat den Jahresbericht 2012 veröffentlicht. Darin sind erstmals Neuzulassungen und Bestände aller Elektro-, Hybrid- und Brennstoffzellenautos in den 18 Mitgliedstaaten Europas, in Amerika und Asien zu finden. Dazu gibt es Informationen über Förderprogramme und eine Tabelle mit der Lade-Infrastruktur für E-Autos in Europa. Der Bericht kann auf www.e-mobile.ch heruntergeladen werden.

Porsche erleben

H. Sc. · Porsche baut in Carson nahe Los Angeles ein Erlebniszentrum, in dem Interessierte die Marke und deren Fahrzeuge kennenlernen und testen können. Auf dem riesigen Areal des «L. A. Experience Center» entstehen unter anderem ein Restaurant, ein Fitnesscenter und verschiedene Rundstrecken bis drei Kilometer Länge für ausgiebige Testfahrten. Für die SUV-Modelle ist speziell ein Gelände-Parcours angelegt worden. Die Eröffnung ist für Ende 2014 vorgesehen.

Vergleich deutscher Verkehrskosten

rsb. · Die Mobilitätskosten sind auch in Deutschland stärker gestiegen als die Lebenshaltungskosten, wie ein Vergleich der Jahre 2010 bis 2013 deutlich macht. Anders als in der Schweiz war allerdings bei den Preisen für Bahnbillette die geringste Zunahme zu konstatieren. Nach Berechnungen des Statistischen Bundesamts stiegen die Lebenshaltungskosten um 7 Prozent, die Preise für Flugtickets um 20 Prozent, der Treibstoff für Autos um 11 Prozent und die Bahntarife jedoch nur um 10 Prozent.