



**Wohin entwickelt  
sich der Fahrlehrerberuf?**

**Quel avenir pour le métier  
de moniteur de conduite?**



**E-Motorräder**

E-Motorräder auf  
dem Vormarsch



**Nutzfahrzeuge**

Lastwagen und  
ihre Fahrlehrer



**Marketing**

«Let's drive together» – oder  
doch eher auf Kollisionskurs?

**Die Druckerei  
Die Webagentur  
Der Verlag**

## Für die wichtigen Punkte in der Kommunikation.

Schöne Drucksachen wecken Interesse und bewegen die Sinne.  
Wir zeigen Ihnen, wie Sie Print gezielt einsetzen und in Ihrer  
Kommunikation neue, kreative Akzente setzen.

**Ihr Kontakt: Roland Dahinden, 041 318 34 29, r.dahinden@bag.ch**

**www.bag.ch**  
Arsenalstrasse 24, 6011 Kriens

**BRUNNER**  
Druck. Web. Verlag.

### 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



## Energie effizient eingesetzt

Wer im Transportgeschäft die Zukunft mitgestalten will, kommt an einer CO<sub>2</sub>-neutralen Logistik nicht mehr vorbei. Im Rahmen der Dekarbonisierungsstrategie von Renault Trucks stehen die Bedürfnisse und Anwendungsgebiete des Kunden im Zentrum: Ladeinfrastruktur, Reichweite und Nutzlast.

**RENAULT TRUCKS**  
E-TECH  [renault-trucks.ch](https://renault-trucks.ch)

**RENAULT TRUCKS**



**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 3/23**

Redaktionsschluss 17. August  
Erscheinungstermin 7. September

**Bild Titelseite**

Adobe Stock

Liebe Leserinnen, liebe Leser

Künstliche Intelligenz (KI) ist in aller Munde und kann in Zukunft auch den Alltag von Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer verändern. Im Fahrschulalltag sind verschiedene Einsatzbereiche denkbar.

Zum Beispiel können Fahrsimulatoren mit KI-Technologie ausgestattet werden, um realistische Fahrsituationen zu simulieren und so den Fahrschülerinnen und Fahrschülern ein Training zu ermöglichen. Ebenso können KI-basierte Systeme zur Überwachung des Fahrverhaltens eingesetzt werden, um den Fahrschülerinnen und Fahrschülern Feedback zu geben und ihnen dabei zu helfen, ihre Fähigkeiten zu verbessern.

Bei der Planung von Fahrstunden und der Organisation von Fahrprüfungen können KI-Systeme unterstützen. Ebenso kann KI eingesetzt werden, um neue Fahrschülerinnen und Fahrschüler zu akquirieren. KI-basierte Marketing-Tools können auf der Basis von Datenanalysen und Machine-Learning-Algorithmen personalisierte Werbebotschaften erstellen und diese an die richtige Zielgruppe ausspielen. Auch können Chatbots eingesetzt werden, um Fragen von Interessenten zu beantworten und Informationen über die Fahrschule zu geben.

Mit Sicherheit wird sich diese Technologie rasant weiterentwickeln und nicht nur den Berufsalltag von Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern verändern.

Der Brunner Verlag wünscht Ihnen eine sichere Fahrt!



Jürg Strebel, Verlagsleiter FL-Magazin



Jürg Strebel



6

## Stellen

- 5 Offene Stellen

## Berufsbild

- 6 Wohin entwickelt sich der Fahrlehrerberuf?
- 11 Quel avenir pour le métier de moniteur de conduite?



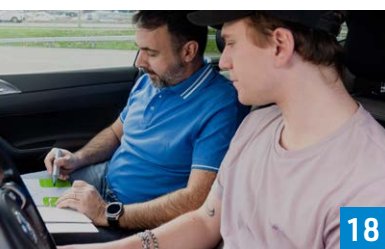
16

## E-Motorräder

- 16 E-Motorräder auf dem Vormarsch

## Marketing

- 18 «Let's drive together» – oder doch eher auf Kollisionskurs?



18

## Verbände

- 22 Worum geht es denn nun eigentlich bei Swissdrive?

## Nutzfahrzeuge

- 24 Lastwagen und ihre Fahrlehrer



24



16



# Offene Stellen



| Stellen                          | Unternehmen                     | Region                    |
|----------------------------------|---------------------------------|---------------------------|
| Stapler-Instruktor               | Stapler Ausbildungszentrum GmbH | Wangen SZ<br>Freelance    |
| Fahrlehrer*in Auto               | Fahrschule Aare                 | Bern<br>Vollzeit          |
| Fahrlehrer/in Bus                | BTL Baselland Transport AG      | Oberwil<br>Vollzeit       |
| Fahrlehrer Kat B/BE              | fahrstil Verkehrsschule         | Überall<br>Freelance      |
| Praktikum Fahrlehrer             | fahrstil Verkehrsschule         | Überall<br>Praktikum      |
| Moderator im Taglohn             | Touring Club Schweiz            | Niderstocken<br>Freelance |
| Fahrlehrer*in Motorrad           | Fahrschule Aare                 | Bern<br>Vollzeit          |
| Praktikant*in Fahrlehrer*in Auto | Fahrschule Aare                 | Bern<br>Praktikum         |
| Nothilfe-Instruktor*in           | Fahrschule Aare                 | Bern<br>Teilzeit          |
| Praktikum Fahrlehrer/in          | Autofahrschule TIGER-L GmbH     | Altstätten<br>Praktikum   |
| Nothelferinstruktor:in           | fahrstiL Verkehrsschule GmbH    | Region Zug                |

# NEW SUZUKI

## GSX-8S

Ab Fr. 9995.-/Fr. 111.-/Monat

**GSX-8S  
als 35 kW  
Version  
erhältlich.**

**Jetzt bei Ihrem Suzuki Fachhändler**

Ihr offizieller Suzuki Fachhändler unterbreitet Ihnen gerne ein individuell auf Sie zugeschnittenes Leasing-Angebot für die Suzuki Ihrer Wahl. Leasing-Partner ist die MultiLease AG. **Sämtliche Preisangaben verstehen sich als unverbindliche Preisempfehlung inkl. MwSt.** Eine Leasingvergabe ist verboten, falls sie zur Überschuldung der Konsumentin oder des Konsumenten führt.

**SUZUKI**  
HITLEASING

**SUZUKI**



## Zukunftsperspektiven

# Wohin entwickelt sich der Fahrlehrerberuf?

Fahrschulen fehlt es an Schülerinnen und Schülern, obschon die Mobilität insbesondere bei der jungen Bevölkerung sehr gefragt ist. Der Rückgang ist teils so stark, dass Fahrschulbetriebe eingestellt werden oder Fahrlehrpersonen sich einen Zweitverdienst suchen müssen. Ohne Anpassung der aktuellen Verordnungen entwickelt sich der Fahrlehrerberuf zum Nebenjob. Das dürfte sich auch auf die Qualität der Ausbildung und letztlich auf die Verkehrssicherheit auswirken. Was ist passiert und was sind mögliche Ursachen?

### Das mathematische Problem

Die Zahl der Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer in der Schweiz bewegt sich mittlerweile bei rund 4000 Personen. 2022 haben 321 Fahrlehrpersonen ihren Fahrlehrerausweis infolge nicht erfüllter Weiterbildung abgegeben.

Mathematisch gesehen fallen bei 92 052 Kategorie-B-Führerprüfungen im Jahr 2022 also gerade mal 23,47 Fahrschüler auf einen Fahrlehrer. Rechnen wir mit den heute nur noch üblichen 15 bis 20 Fahrlektionen à Fr. 90.–, ergibt sich ein Jahresumsatz zwischen rund 32 000 und 42 000 Franken.

Aus diesem Jahresumsatz sollten dann der Lohn und alle Unkosten bezahlt werden. Ein Ding der Unmöglichkeit. Ein Blick auf den Excel-Rechner des Ostschweizerischen Fahrlehrerverbandes zeigt, dass sich die Unkosten nicht nur aus dem Benzin und den Aufwendungen für das Auto ergeben (vgl. dazu auch den Bericht im FL-Magazin 1/2016).

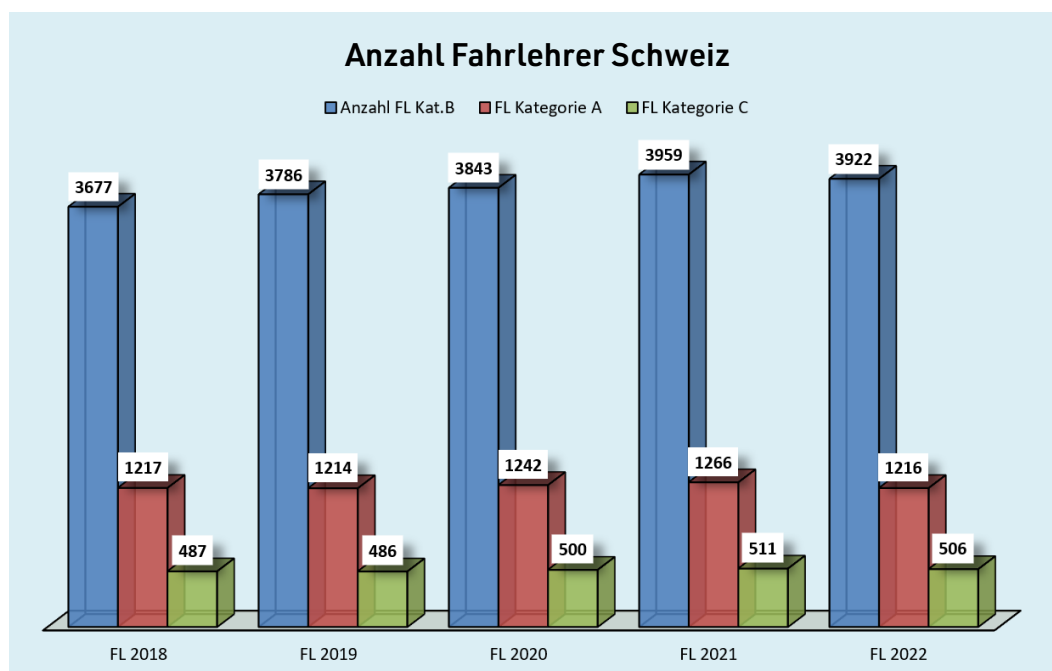
### Das politische Problem

Wer nicht noch Nebeneinnahmen generiert, muss zukünftig den Fahrlehrerberuf als Nebenjob betreiben. Doch damit nicht genug, es gibt auch noch das politische Problem.



Bericht im FL-Magazin  
1/2016





Viele Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer können den Begriff OPERA-3 nicht mehr hören oder lesen. Eines der erklärten Ziele des ASTRA bei der Gesetzesänderung war es, den Weg zum Führerschein sicherer zu machen. Ob dies auf dem eingeschlagenen Weg gelungen ist, können wir der Unfallstatistik von 2018 bis 2022 entnehmen.

Bundesbern schreibt am 16.03.2023 dazu (Ausschnitt aus dem Medienbericht):

*Die Zahl der Getöteten und der Schwerverletzten auf Schweizer Strassen hat im vergangenen Jahr deutlich zugenommen. Insgesamt starben 241 Personen und 4002 Personen wurden schwer verletzt. Das entspricht einer Zunahme von 41 Getöteten und 69 Schwerverletzten gegenüber dem Vorjahr.*

*Von den 630 schwerverunfallten Personenwagen-Lenkenden (225 Schwerverunfallte waren Mitfahrende) haben 74 Prozent den Unfall selbst verursacht. Während Geschwindigkeit als Hauptursache dieser Unfälle rückläufig ist [...], spielt der Zustand des Lenkenden als Hauptursache eine deutlich grössere Rolle – allen voran die Einwirkung von Alkohol.*

74 Prozent der Fahrzeuglenkenden haben den Unfall selbst verursacht. Das verwundert, wollte man doch erreichen, dass mit dem Fah-

ren ab 17 mehr Verkehrserfahrung gesammelt wird.

Eine Hauptrolle bei den Schwerverunfallten spielte der Zustand der Fahrzeuglenkenden. Dem hätte womöglich entgegengewirkt werden können, wenn Bundesbern bei den WAB-Kursen nicht von 16 auf 7 Stunden reduziert und das Thema psychoaktive Substanzen und Unfallfolgen gestrichen hätte.

Das zweite erklärte Ziel des Bundes war es, den Weg zum Führerausweis kostengünstiger zu machen. Das ist mit den aktuellen Verordnungen des ASTRA teilweise erreicht worden. Es ist damit zu erklären, dass es keine Mindestlektionen oder anderweitigen Begleitmassnahmen für die Fahrausbildung gibt. Im Unter-

### Bestandene praktische Prüfungen (2018–2022)

|              | 2018           | 2018           | 2020           | 2021           | 2022           |
|--------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Kat. A       | 17 597         | 18 131         | 26 154         | 32 363         | 15 621         |
| Kat. A1      | 7 110          | 6480           | 5 115          | 6203           | 7 674          |
| Kat. B       | 91 637         | 95 330         | 91 596         | 113 541        | 92 052         |
| Kat. C       | 2 366          | 2 568          | 2 253          | 2 720          | 2 616          |
| Kat. D       | 1 100          | 1 227          | 1 284          | 1 197          | 1 166          |
| Kat. C1      | 981            | 999            | 938            | 1 281          | 1 078          |
| Kat. D1      | 677            | 636            | 552            | 591            | 689            |
| <b>Total</b> | <b>121 468</b> | <b>125 371</b> | <b>127 892</b> | <b>157 896</b> | <b>120 896</b> |

(Quelle: asa)

| Unfälle                                 | 2018   | 2019   | 2020   | 2021   | 2022          | Trend <sup>1</sup> | Δ 2022 - 2021 <sup>2</sup> |
|-----------------------------------------|--------|--------|--------|--------|---------------|--------------------|----------------------------|
| <b>alle Unfälle mit Personenschaden</b> | 18 033 | 17 761 | 16 897 | 17 436 | <b>18 396</b> | +40.1              | +5.5%                      |
| <b>nach Unfallfolgen</b>                |        |        |        |        |               |                    |                            |
| mit Getöteten                           | 228    | 179    | 224    | 194    | <b>228</b>    | +1.5               | +17.5%                     |
| mit Schwerverletzten                    | 3 640  | 3 454  | 3 619  | 3 714  | <b>3 763</b>  | +50.6              | +1.3%                      |
| mit lebensbedrohlich Verletzten         | 148    | 173    | 181    | 182    | <b>166</b>    | +4.5               | -8.8%                      |
| mit erheblich Verletzten                | 3 492  | 3 281  | 3 438  | 3 532  | <b>3 597</b>  | +46.1              | +1.8%                      |
| mit Leichtverletzten                    | 14 165 | 14 128 | 13 054 | 13 528 | <b>14 405</b> | -12.0              | +6.5%                      |

N/A: nicht verfügbar, N/C: nicht berechenbar

<sup>1</sup> Linearer Trend über die letzten 5 Jahre, <sup>2</sup> Prozentuelle Veränderung Berichtsjahr zum Vorjahr

© ASTRA, 2023

schied zum Nachbarn Deutschland, wo zwölf Doppelstunden theoretischer Unterricht sowie zwölf Lektionen à 45 Minuten für die praktische Ausbildung obligatorisch sind. Diese Pflichtlektionen müssen auf bestimmten Strassenabschnitten, zum Beispiel auf der Autobahn, oder unter bestimmten Bedingungen absolviert werden. So sind drei Fahrstunden bei Dämmerung oder Dunkelheit vorgeschrieben. In der Vernehmlassung zu OPERA-3 war eine Schulung der Begleitperson noch vorhanden. Doch diese Bestimmung nach österreichischem Vorbild wurde nicht in die neuen Führerscheintrichtlinien integriert.

### Weitere Gründe für den Rückgang

- Am 1. Februar 2019 wurde zur Förderung der E-Mobilität und trotz Kritik aus verschiedenen Kreisen der Automatenantrag abgeschafft.
- Der Besuch des Verkehrskundeunterrichts und die bestandene Theorieprüfung sind zeitlich unbeschränkt gültig. So gibt es hier keine Repetenten mehr.
- Seit 2021 erhalten bereits 17-Jährige den Lernfahrausweis. Das bedeutet, dass mehr privat mit den Eltern und weniger in der Fahrschule geübt wird.
- Bekanntlich hat der Motorrad-Grundkurs seit dem 1. Januar 2021 auch zeitlich unbegrenzte Gültigkeit. Dies hat zusammen mit dem Umstand, dass für Inhaber der Kategorie B/B1

die Kategorie A1 nach absolvierter Grundschulung prüfungsfrei eingetragen wird, dazu geführt, dass deutlich weniger Führerprüfungen der Kategorie A1 durchgeführt werden. Motorradfahrlehrer berichten in diesem Zusammenhang von spürbaren Qualitätseinbussen bei der praktischen Grundschulung. Dies mutmasslich infolge fehlender Motivation der Teilnehmenden, da viele von Anfang an gar nicht mehr die Absicht haben, eine Motorrad-Führerprüfung abzulegen. Dass dies in Bezug auf die Verkehrssicherheit erhebliche Bedenken weckt, muss nicht weiter begründet werden. Ebenso wenig, dass dadurch die Nachfrage nach Übungsstunden für die Kategorie A1 zurückgegangen ist.

- Die Zeit der geburtenreichen Jahrgänge ist vorbei, was bedeutet, dass in Zukunft auch weniger Menschen Fahrstunden buchen werden.

Trotz diesen Entwicklungen gibt es immer noch Arbeitsvermittlungsstellen und IV-Beratungsstellen, die Arbeitssuchende für die Ausbildung zum Fahrlehrer oder zur Fahrlehrerin motivieren. Sie blenden aus, dass es für einen Vollzeitjob als Fahrlehrperson offensichtlich zu wenig Fahrschülerinnen und Fahrschüler auf dem Markt gibt.

Eine Einsprache gegen die Revision des Berufsbildes Fahrlehrer/in mit eidgenössischem Fachausweis, die vom Schweizerischen Fahr-

**Beitrag:** Ravaldo Guerrini  
**Quellen:** ChatGPT, ASTRA, asa, BFS, SARI  
**Bilder/Grafiken:** Jale Ibrak, Adobe Stock, asa, ASTRA





lehrerverband und der Fédération Romande des Écoles de Conduite lanciert wurde, ist derzeit beim zuständigen Staatssekretariat für Bildung, Forschung und Innovation (SBFI) blockiert. Sie schlägt unter anderem eine Kompetenzprüfung für den Eintritt in den Fahrlehrerberuf vor und könnte so regulierend in die Eignungsabklärung zum Fahrlehrerberuf eingreifen.

## Interview mit dem neutralen Partner ChatGPT

Auf der Suche nach einem geeigneten Interviewpartner zum Thema «Wohin entwickelt sich der Fahrlehrerberuf?» stellte sich schnell heraus, dass zu diesem für die Fahrlehrer existenziellen Problem sehr emotionale Aussagen entstünden. Deshalb hat das FL-Magazin einen neutralen Partner befragt: ChatGPT.

ChatGPT ist ein 2022 veröffentlichter Chatbot, der künstliche Intelligenz einsetzt, um mit Nutzern über textbasierte Nachrichten zu kommunizieren. Um Antworten zu generieren, nutzt er moderne maschinelle Lerntechnologie. Entwickelt hat den Chatbot das US-amerikanische Unternehmen OpenAI. In der folgenden Befragung sind alle Antworten von ChatGPT unverfälscht wiedergegeben.

### FL-Magazin: Wohin entwickelt sich der Fahrlehrerberuf?

ChatGPT: Der Fahrlehrerberuf hat sich in den letzten Jahren bereits weiterentwickelt und es ist zu erwarten, dass sich dieser Trend in Zukunft fortsetzen wird. Eine wichtige Rolle dabei spielen die technologischen Fortschritte und die Veränderungen in der Automobilindustrie.

Zum Beispiel können Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer in Zukunft vermehrt auf digitale Lernmethoden setzen, um den Unterricht effizienter und kostengünstiger zu gestalten. So könnten zum Beispiel Lerninhalte über Onlineplattformen bereitgestellt werden und Schülerinnen und Schüler könnten ihre praktischen Fahrstunden besser vorbereitet antreten.

Auch die Einführung neuer Technologien im Fahrzeugbereich kann den Fahrlehrerberuf beeinflussen. Assistenzsysteme

und autonome Fahrfunktionen können beispielsweise dazu führen, dass Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer ihre Schülerinnen und Schüler anders auf die Praxis vorbereiten müssen. Eine verstärkte Spezialisierung auf den Umgang mit Elektro- und Hybridfahrzeugen ist ebenfalls denkbar.

Ein weiterer wichtiger Trend ist die stärkere Vernetzung von Fahrzeugen und Verkehrsinfrastruktur sowie die zunehmende Bedeutung von datenbasierten Diensten im Mobilitätssektor. Hier könnten Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer in Zukunft eine wichtige Rolle spielen, indem sie Schülerinnen und Schülern dabei helfen, die Möglichkeiten dieser Technologien besser zu verstehen und zu nutzen.

Insgesamt ist es jedoch schwierig, die zukünftige Entwicklung des Fahrlehrerberufs genau vorherzusagen. Es ist jedoch zu erwarten, dass sich der Beruf weiterentwickeln wird und die Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer sich auf die Veränderungen einstellen müssen, um ihre Schülerinnen und Schüler bestmöglich auf die Praxis vorzubereiten.

### FL-Magazin: Sind Eltern dafür geeignet, Fahrunterricht zu erteilen?

Eltern können grundsätzlich in der Schweiz den Fahrunterricht erteilen, wenn sie über einen gültigen Führerausweis verfügen und eine Lernfahrer-Begleitpersonen-Ausbildung absolviert haben. Allerdings ist es nicht unbedingt empfehlenswert, dass Eltern den Fahrunterricht ihrer Kinder selbst durchführen.

Es gibt mehrere Gründe, die gegen eine solche Vorgehensweise sprechen. Zum einen kann es schwierig sein, als Eltern teil eine objektive Sichtweise auf die Fahrfähigkeiten des Kindes zu haben und eine professionelle Bewertung durch einen Fahrlehrer zu ersetzen. Zum anderen kann es zu Konflikten kommen, wenn die Eltern und das Kind unterschiedliche Ansichten darüber haben, wie der Fahrunterricht durchgeführt werden soll.

Darüber hinaus ist es wichtig, zu bedenken, dass der Beruf des Fahrlehrers eine spezielle Ausbildung erfordert, um den Fahrunterricht sicher und effektiv durchführen zu können. Ein Fahrlehrer verfügt über spezielle Kenntnisse und Fähigkeiten, die über die des durchschnittlichen Autofahrers hinausgehen und die es ihm ermöglichen, seine Schülerinnen und Schüler bestmöglich auf die Prüfung und das spätere Fahren im Strassenverkehr vorzubereiten.

Insgesamt ist es also empfehlenswert, dass der Fahrunterricht von einem professionellen Fahrlehrer durchgeführt wird, der über die erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten verfügt, um den Schülerinnen und Schülern eine fundierte Ausbildung zu bieten.

*Anmerkung: Eine Lernfahrer-Begleitpersonen-Ausbildung für Eltern wäre zwar eine gute Idee, wird in der Schweiz aber leider nicht verlangt.*

## FL-Magazin: Braucht es in Zukunft noch Fahrlehrer?

Es ist schwer vorherzusagen, ob der Beruf des Fahrlehrers in Zukunft komplett obsolet wird. Es gibt jedoch einige Faktoren, die darauf hindeuten, dass der Bedarf an Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern auch in Zukunft bestehen wird.

Zunächst einmal wird es auch in Zukunft einen Bedarf an qualifizierten Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern geben, um Fahrschülerinnen und Fahrschüler auf die Fahrprüfung vorzubereiten. Auch die Einführung neuer Technologien und Fahrzeugtypen könnte eine stärkere Nachfrage nach spezialisierten Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern mit sich bringen.

Zudem gibt es viele Faktoren, die den Lehrprozess beim Fahrenlernen beeinflussen, wie beispielsweise die individuelle Lerngeschwindigkeit und der Stil der Schülerinnen und Schüler sowie die Notwendigkeit, auf Verkehrssituationen in Echtzeit zu reagieren. Diese Faktoren machen den menschlichen Lehrer immer noch unverzichtbar für eine effektive Fahrer-ausbildung.

Jedoch können digitale Lernmethoden und Simulationsprogramme dazu beitragen, den Unterricht effizienter und kostengünstiger zu gestalten. Diese Technologien können jedoch die persönliche Interaktion und das Feedback des Lehrers nicht vollständig ersetzen.

Insgesamt ist es daher unwahrscheinlich, dass der Beruf des Fahrlehrers in naher Zukunft komplett obsolet wird. Es ist jedoch möglich, dass sich der Lehrprozess und die Ausbildung von Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern in Zukunft weiterentwickeln und den Einsatz digitaler Technologien und Lernmethoden beinhalten werden.

*Meine Reaktion auf das Interview mit ChatGPT geht in Richtung ungläubiges Staunen und Grinsen. Und ich schliesse daraus, dass auch offizielle Stellen ein Interview mit ChatGPT führen oder eine Frage an ihn richten sollten, damit sie den Fachleuten zuhören und Glauben schenken!*



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







## Perspectives d'avenir

# Quel avenir pour le métier de moniteur de conduite?

Les auto-écoles manquent d'élèves, bien que la mobilité soit très demandée, notamment par la population jeune. Le recul est parfois si fort que des entreprises d'auto-école sont fermées ou que les moniteurs de conduite doivent chercher un deuxième revenu. Sans adaptation des ordonnances actuelles, le métier de moniteur de conduite se transforme en job d'appoint. Cela devrait également entraîner des répercussions sur la qualité de la formation et, en fin de compte, sur la sécurité routière. Que s'est-il passé et quelles en sont les causes possibles?

## Le problème mathématique

Le nombre de moniteurs de conduite en Suisse se situe désormais autour de 4000 personnes. En 2022, 321 moniteurs de conduite ont rendu leur permis par suite d'une formation continue non remplie.

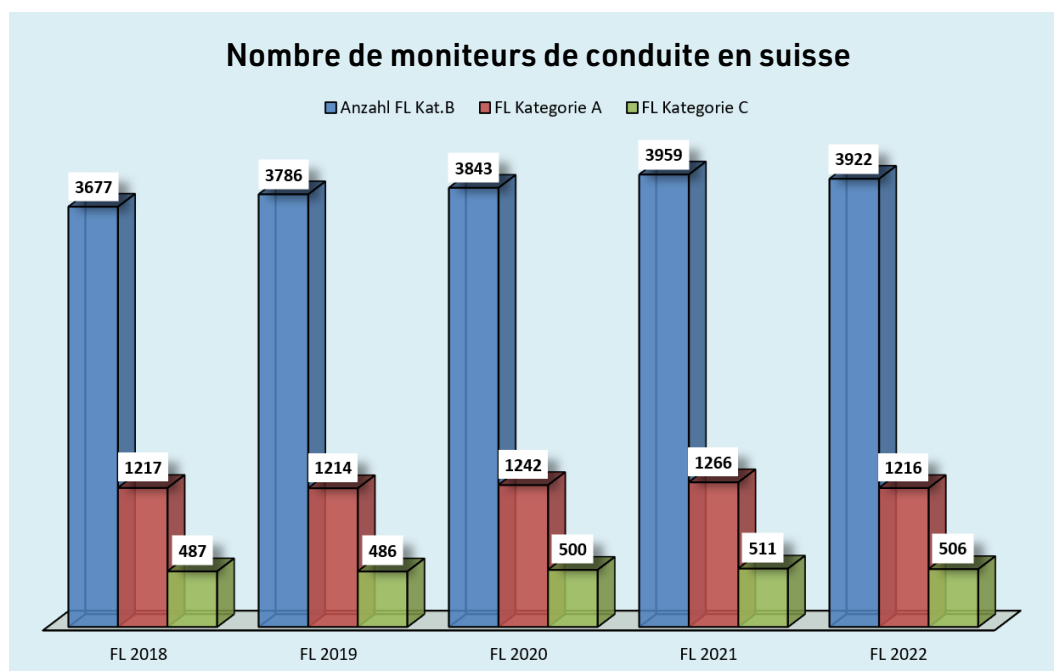
Mathématiquement parlant, pour 92'052 examens de conduite de la catégorie B en 2022, il y aura donc tout juste 23,47 élèves par moniteur de conduite. Si nous calculons avec les 15 à 20 leçons de conduite à fr. 90.-, qui sont encore

courantes aujourd'hui, nous obtenons un chiffre d'affaires annuel compris entre 32 000 et 42 000 francs environ.

Ce chiffre d'affaires annuel devrait ensuite servir à payer le salaire et toutes les dépenses. Une impossibilité. Un coup d'œil sur le calculateur Excel de l'Association des moniteurs de conduite de Suisse orientale montre que les frais généraux ne se limitent pas à l'essence et aux dépenses pour la voiture (voir aussi l'article dans FL-Magazin 1/2016).



Article dans FL-magazine  
1/2016



### Le problème politique

Celui qui ne génère pas de revenus supplémentaires doit exercer le métier de moniteur d'auto-école en tant que job d'appoint. Mais ce n'est pas tout, il y a aussi le problème politique.

De nombreux moniteurs de conduite ne peuvent plus entendre ou lire le terme OPERA-3. L'un des objectifs déclarés de l'OFROU lors de la modification de la loi était de rendre le chemin vers le permis de conduire plus sûr. La statistique des accidents de 2018 à 2022 nous permettra de savoir si cet objectif a été atteint sur la voie empruntée.

La Berne fédérale écrit à ce sujet le 16.03.2023 (extrait du communiqué de presse):

*Le nombre de morts et de blessés graves sur les routes suisses a fortement augmenté en*

*2022. Au total, 241 personnes ont perdu la vie et 4002 autres ont été grièvement blessées, soit respectivement 41 et 69 de plus que l'année précédente.*

*Parmi les 630 conducteurs de voitures de tourisme victimes d'un accident grave (225 victimes étaient des passagers), 74 % étaient à l'origine de l'accident. Si ces accidents sont moins souvent imputables en premier lieu à la vitesse [...], ils sont dus en revanche nettement plus à l'état du conducteur: la consommation d'alcool est mise en cause au premier chef.*

74 % des conducteurs ont provoqué eux-mêmes l'accident. Cela est surprenant, car l'objectif était de permettre aux jeunes de 17 ans d'acquérir davantage d'expérience sur la route.

### Examens pratiques réussis (2018–2022)

|              | 2018           | 2018           | 2020           | 2021           | 2022           |
|--------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Kat. A       | 17 597         | 18 131         | 26 154         | 32 363         | 15 621         |
| Kat. A1      | 7 110          | 6480           | 5 115          | 6203           | 7 674          |
| Kat. B       | 91 637         | 95 330         | 91 596         | 113 541        | 92 052         |
| Kat. C       | 2 366          | 2 568          | 2 253          | 2 720          | 2 616          |
| Kat. D       | 1 100          | 1 227          | 1 284          | 1 197          | 1 166          |
| Kat. C1      | 981            | 999            | 938            | 1 281          | 1 078          |
| Kat. D1      | 677            | 636            | 552            | 591            | 689            |
| <b>Total</b> | <b>121 468</b> | <b>125 371</b> | <b>127 892</b> | <b>157 896</b> | <b>120 896</b> |

(Source: asa)

L'état des conducteurs a joué un rôle majeur dans les accidents graves. Il aurait peut-être été possible d'y remédier si la Berne fédérale n'avait pas réduit le nombre d'heures de cours de formation complémentaire de 16 à 7 et supprimé le thème des substances psychoactives et des conséquences des accidents.

Le deuxième objectif déclaré de la Confédération était de rendre la voie d'accès au permis de conduire moins coûteuse. Cet objectif a été partiellement atteint avec les ordonnances

| Accidents                                         | 2018   | 2019   | 2020   | 2021   | 2022          | Tendance <sup>1</sup> | Δ 2022 - 2021 <sup>2</sup> |
|---------------------------------------------------|--------|--------|--------|--------|---------------|-----------------------|----------------------------|
| <b>tous les accidents avec dommages corporels</b> | 18 033 | 17 761 | 16 897 | 17 436 | <b>18 396</b> | +40.1                 | +5.5%                      |
| <b>selon les conséquences de l'accident</b>       |        |        |        |        |               |                       |                            |
| avec tués                                         | 228    | 179    | 224    | 194    | <b>228</b>    | +1.5                  | +17.5%                     |
| avec blessés graves                               | 3 640  | 3 454  | 3 619  | 3 714  | <b>3 763</b>  | +50.6                 | +1.3%                      |
| avec blessés en danger de mort                    | 148    | 173    | 181    | 182    | <b>166</b>    | +4.5                  | -8.8%                      |
| avec blessés sérieux                              | 3 492  | 3 281  | 3 438  | 3 532  | <b>3 597</b>  | +46.1                 | +1.8%                      |
| avec blessés légers                               | 14 165 | 14 128 | 13 054 | 13 528 | <b>14 405</b> | -12.0                 | +6.5%                      |

N/A: non disponible, N/C: non calculable

<sup>1</sup> Tendance linéaire sur les 5 dernières années, <sup>2</sup> Variation en pourcentage de l'année de référence par rapport à l'année précédente

© OFROU, 2023

actuelles de l'OFROU. Cela s'explique par le fait qu'il n'y a pas de leçons minimales ou d'autres mesures d'accompagnement pour la formation à la conduite. Contrairement à l'Allemagne, où douze doubles heures d'enseignement théorique et douze leçons de 45 minutes pour la formation pratique sont obligatoires. Ces leçons obligatoires doivent être effectuées sur certains tronçons de route, par exemple sur l'autoroute, ou dans certaines conditions. Ainsi, trois heures de conduite sont prescrites à la tombée de la nuit ou dans l'obscurité. Lors de la consultation sur OPERA-3, une formation de l'accompagnateur était encore présente. Mais cette disposition, inspirée du modèle autrichien, n'a pas été intégrée dans les nouvelles directives sur le permis de conduire.

### Autres raisons de la baisse

- Le 1<sup>er</sup> février 2019, afin de promouvoir l'e-mobilité et malgré les critiques de différents milieux, l'inscription «véhicule avec changement de vitesse automatique» a été supprimée.
- L'attestation de cours de sensibilisation et la réussite à l'examen théorique sont valables sans limite de temps. Ainsi, il n'y a plus de personnes répétant l'examen.
- Depuis 2021, les jeunes de 17 ans obtiennent déjà le permis d'élève conducteur. Cela signifie que l'on s'exerce davantage en privé avec les parents et moins à l'auto-école.

- Comme on le sait, l'instruction de base moto a également une validité illimitée depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2021. Ceci, combiné au fait que pour les détenteurs de la catégorie B/B1, la catégorie A1 est inscrite sans examen après avoir suivi la formation de base, a eu pour conséquence que nettement moins d'examens de conduite de la catégorie A1 sont organisés. Dans ce contexte, les moniteurs de moto font état d'une baisse sensible de la qualité de la formation pratique de base. Cela est probablement dû au manque de motivation des participants, car beaucoup d'entre eux n'ont plus du tout l'intention de passer l'examen de conduite d'une moto dès le début. Cela suscite des inquiétudes considérables en matière de sécurité routière. Il en va de même pour la baisse de la demande d'heures de formation pour la catégorie A1.
- Les années de forte natalité sont révolues, ce qui signifie qu'à l'avenir, moins de personnes prendront des leçons de conduite.

Malgré ces développements, il existe encore des bureaux de placement et des centres de conseil AI qui motivent les demandeurs d'emploi à suivre une formation de moniteur ou monitrice de conduite. Ils occultent le fait qu'il n'y a manifestement pas assez d'élèves conducteurs sur le marché pour un emploi à plein temps de moniteur d'auto-école.

**Contribution:** Ravaldo Guerrini  
**Sources:** ChatGPT, ASTRA, asa, BFS, SARI  
**Images:** Jale Ibrak, Adobe Stock, asa, ASTRA



Une opposition à la révision de la profession de moniteur/monitrice de conduite avec brevet fédéral, lancée par l'Association Suisse des Moniteurs de Conduite et la Fédération Romande des Écoles de Conduite, est actuellement en suspens auprès du Secrétariat d'État à la formation, à la recherche et à l'innovation (SEFRI). Elle propose entre autres un examen de compétences pour l'entrée dans la profession de moniteur de conduite et pourrait ainsi intervenir de manière régulatrice dans le test d'aptitude à la profession de moniteur de conduite.



## Entretien avec l'interlocuteur neutre ChatGPT

Lors de la recherche d'un interlocuteur sur le thème «Où évolue la profession de moniteur d'auto-école?», il s'est rapidement avéré que des déclarations très émotionnelles seraient produites sur ce problème existentiel pour les moniteurs de conduite. C'est pourquoi FL-magazine a interrogé un interlocuteur neutre: ChatGPT.

ChatGPT est un chatbot publié en 2022 qui utilise l'intelligence artificielle pour communiquer avec les utilisateurs via des messages textuels. Pour générer des réponses, il utilise une technologie moderne d'apprentissage automatique. Le chatbot a été développé par l'entreprise américaine OpenAI. Dans l'enquête suivante, toutes les réponses de ChatGPT ont été retranscrites telles quelles et ensuite traduites en français.

### **FL-magazine: Dans quelle direction évolue la profession de moniteur de conduite?**

ChatGPT: La profession de moniteur d'auto-école a déjà évolué au cours des dernières années et cette tendance devrait se poursuivre à l'avenir. Les progrès technologiques et les changements dans l'industrie automobile jouent un rôle important à cet égard.

Par exemple, les moniteurs d'auto-école pourront à l'avenir miser davantage sur les méthodes d'apprentissage numériques afin de rendre l'enseignement plus efficace et moins coûteux. Par exemple, les contenus d'apprentissage pourraient être mis à disposition via des plateformes en ligne et

les élèves pourraient se présenter mieux préparés à leurs leçons de conduite pratiques.

L'introduction de nouvelles technologies dans le domaine automobile peut également influencer le métier de moniteur d'auto-école. Les systèmes d'assistance et les fonctions de conduite autonome peuvent par exemple amener les moniteurs de conduite à préparer leurs élèves différemment à la pratique. Une spécialisation accrue dans l'utilisation de véhicules électriques et hybrides est également envisageable. Une autre tendance importante est le renforcement de l'interconnexion entre les véhicules et les infrastructures de transport, ainsi que l'importance croissante des services basés sur les données dans le secteur de la mobilité. Dans ce contexte, les moniteurs d'auto-école pourraient jouer un rôle important à l'avenir en aidant les élèves à mieux comprendre et à mieux utiliser les possibilités offertes par ces technologies.

Dans l'ensemble, il est toutefois difficile de prédire avec précision l'évolution future du métier de moniteur d'auto-école. Il faut toutefois s'attendre à ce que la profession évolue et que les moniteurs de conduite s'adaptent aux changements afin de préparer au mieux leurs élèves à la pratique.

### **FL-magazine: Les parents sont-ils aptes à donner des cours de conduite?**

En principe, les parents peuvent donner des leçons de conduite en Suisse s'ils disposent d'un permis de conduire va-

lable et ont suivi une formation d'accompagnateur pour élèves conducteurs. Toutefois, il n'est pas forcément recommandé aux parents d'enseigner eux-mêmes la conduite à leurs enfants. Il y a plusieurs raisons qui s'opposent à une telle approche.

D'une part, il peut être difficile, en tant que parent, d'avoir un point de vue objectif sur les capacités de conduite de l'enfant et de remplacer une évaluation professionnelle par un moniteur d'auto-école. D'autre part, des conflits peuvent survenir si les parents et l'enfant ont des points de vue différents sur la manière dont les cours de conduite doivent être dispensés. En outre, il est important de garder à l'esprit que le métier de moniteur d'auto-école nécessite une formation spécifique afin de pouvoir enseigner la conduite de manière sûre et efficace. Un moniteur d'auto-école dispose de connaissances et de compétences spécifiques qui dépassent celles de l'automobiliste moyen et qui lui permettent de préparer au mieux ses élèves à l'examen et à la conduite future dans la circulation routière. Dans l'ensemble, il est donc recommandé que les cours de conduite soient dispensés par un moniteur d'auto-école professionnel qui dispose des connaissances et des compétences nécessaires pour offrir une formation approfondie aux élèves.

*Remarque: une formation d'accompagnateur pour élèves conducteurs pour les parents serait certes une bonne idée, mais elle n'est malheureusement pas exigée en Suisse.*

### **FL-magazine: Aura-t-on encore besoin de moniteurs de conduite à l'avenir?**

Il est difficile de prédire si la profession de moniteur d'auto-école deviendra complètement obsolète à l'avenir. Toutefois, certains facteurs indiquent que le besoin de moniteurs d'auto-école continuera d'exister à l'avenir.

Tout d'abord, il y aura toujours besoin de moniteurs d'auto-école qualifiés pour préparer les élèves conducteurs à l'examen de conduite. L'introduction de nouvelles technologies et de nouveaux types de véhicules pourrait également entraîner une demande accrue de moniteurs d'auto-école spécialisés.

De plus, de nombreux facteurs influencent le processus d'enseignement de la conduite, tels que la vitesse d'apprentissage individuelle et le style des élèves, ainsi que la nécessité de réagir en temps réel aux situations de circulation. Ces facteurs font que l'enseignant humain est toujours indispensable pour une formation efficace des conducteurs.

Toutefois, les méthodes d'apprentissage numériques et les programmes de simulation peuvent contribuer à rendre l'enseignement plus efficace et moins coûteux. Ces technologies ne peuvent toutefois pas remplacer totalement l'interaction personnelle et le feedback de l'enseignant.

Dans l'ensemble, il est donc peu probable que la profession de moniteur d'auto-école devienne complètement obsolète dans un avenir proche. Il est toutefois possible que le processus d'enseignement et la formation des moniteurs de conduite évoluent à l'avenir et incluent l'utilisation de technologies et de méthodes d'apprentissage numériques.

*Ma réaction à l'entretien avec ChatGPT est un étonnement et un sourire incroyables. Et j'en déduis que les instances officielles devraient elles aussi interviewer ChatGPT ou lui poser une question, afin d'écouter et de croire les spécialistes!*



## **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**  
**FL@truetsch-ag.ch**



Elektromobilität

## E-Motorräder auf dem Vormarsch



Das FL-Magazin hat sich mit dem E-Motorrad-Spezialisten Adrian von Büren von der Firma E-PERFORMANCE auch darüber unterhalten, ob sich ein E-Motorrad oder E-Roller für Einsteiger eignet und weshalb auch erfahrene Motorradfahrer ein E-Motorrad kaufen sollten. Die Zahl der E-Motorräder verzeichnet in den letzten Jahren auch in der Schweiz einen starken Anstieg.

### FL-Magazin: Wer ist Energica und was für E-Motorradtypen stellt die Firma Energica her?

Energica ist ein italienischer Hersteller von Elektromotorrädern mit Sitz in Modena. Das Unternehmen wurde 2014 gegründet und hat seitdem mehrere Modelle auf den Markt gebracht.

Energica produziert derzeit viele verschiedene Modelle vom Supersportmotorrad, bis zum Elektro-Roller. Mit der derzeit grössten Batterie mit 22,5 kWh Kapazität und dem CCS-Schnelladesystem eignen sich diese Motorräder für Tagestouren von über 500 km.

### FL-Magazin: Wieso soll ein Einsteiger oder ein erfahrener Motorradfahrer ein Motorrad mit E-Antrieb kaufen?

Für Fahranfänger ist der Einstieg ins Motorradfahren auf einem E-Motorrad deutlich leichter als auf einem herkömmlichen Motorrad. Ein E-Motorrad lässt sich im Vergleich einfacher bedienen, hat einen geringeren Wartungsaufwand und kostet weniger im Unterhalt. Ein Lernfahrer kann sich von Anfang an aufs Fahren konzentrieren und muss sich nicht erst mit Kupplung und Gangschaltung vertraut machen. Für den erfahrenen, langjährigen Motorradfahrer gibt es mehrere Gründe, warum er ein Motorrad mit Elektroantrieb kaufen sollte.



### Adrian von Büren

Adrian von Büren, in Motorradkreisen Adi genannt, kommt aus Stansstad, Nidwalden, und ist CEO und Spezialist für Elektromotorräder der Firma E-PERFORMANCE in Stansstad. Adi fährt seit über 30 Jahren Motorrad.

- **Umweltfreundlichkeit:** Da es lokal keine schädlichen Emissionen ausstösst.
- **Leistung:** Elektromotorräder können eine sehr hohe Leistung erzielen, da sie ein hohes Drehmoment haben und die Leistung sofort verfügbar ist. Ein erfahrener Fahrer kann diese Leistung nutzen, um noch mehr Spass beim Fahren zu erleben.



- **Fortschrittliche Technologie:** Elektromotorräder verwenden fortschrittliche Technologien wie regeneratives Bremsen, bei dem Energie zurückgewonnen wird, wenn das Motorrad abgebremst wird. Im Bereich der konventionellen Motorräder mit Verbrennungsmotor gibt es kaum mehr Innovationen.
- **Geringere Betriebskosten:** Elektromotorräder haben in der Regel niedrigere Betriebskosten als Verbrennungsmotorräder, da sie weniger Wartung benötigen. Geladen wird in der Regel zu Hause an der normalen Steckdose zu einem Preis von ca. Fr. 1.50 pro 100 km.
- **Geräusch- und vibrationsarmes Fahren:** Elektromotorräder sind in der Regel geräusch- und vibrationsärmer als Verbrennungsmotorräder, was ein ruhigeres und entspannteres Fahrerlebnis bieten kann.

**FL-Magazin: Ist ein E-Motorrad auch geeignet, um längere Motorradtouren zu unternehmen? Und wenn die Kapazität der Batterie nicht reicht, wie lange dauert das Laden?**

Absolut! Wenn Sie z.B. mit einer Energica Experia eine schöne Pässertour in den Schweizer Bergen unternehmen, können Sie mit einer vollen Batterie entspannt 250 bis 300 km weit fahren. Falls Sie damit noch nicht an Ihrem Ziel sind, können Sie an einer der zahlreichen CCS-Schnellladestation – die gleichen, welche auch die Autos verwenden – mit einer Ladegeschwindigkeit von 5–6 km pro Minute, also in kürzester Zeit den Bedarf bis zu Ihrem Ziel nachladen. Einmal angekommen, laden Sie dann das Motorrad entspannt über Nacht wieder auf 100 % und sind am anderen Morgen startklar für Ihre nächste Tour. Zur Veranschaulichung ein kleines Praxisbeispiel. Sie wohnen in Luzern und möchten die beliebte Tour Brünig – Grimsel – Furka – Susten – Brünig fahren. Von Luzern über die vier Pässe bis zurück nach Luzern sind es ca. 250 km. Das heisst, diese Tour lässt sich ohne Laden mit einer Experia fahren. Viele Elektroneulinge werden aber bereits nervös, wenn die Batterieanzeige weniger als 20 % anzeigt. Damit Sie beruhigt zu Hause in Luzern ankommen, empfehle ich Ihnen einen kurzen Boxenstopp beim SOCAR Tankstellen-shop in Sarnen. Dort laden Sie die Experia am Schnelllader, während Sie sich noch einen Kaffee gönnen. In diesen 10 Minuten haben Sie be-



reits wieder 50 km Reichweite nachgeladen, das bedeutet genug, um die Strecke von Sarnen nach Luzern zweimal zu fahren und damit genug um völlig entspannt zu Hause anzukommen.

**FL-Magazin: Dass E-Motorräder in Sachen Beschleunigung den Motorrädern mit Verbrennungsmotoren nicht «hinterherfahren» müssen, hat sich bereits herumgesprochen. Wie steht es aber mit der Zuverlässigkeit und der «Haltbarkeit» eines E-Motorrades?**

Die Zuverlässigkeit ist durch die Tatsache, dass ein Elektroantrieb viel weniger bewegliche Teile hat, deutlich höher als bei einem Motorrad mit Verbrennungsmotor. Beim Thema «Haltbarkeit» sprechen Sie vermutlich die Batterie an. Für die moderne Lithium-Polymer-Batterie garantiert Energica mindestens 1200 Ladezyklen, bis die Batterie mindestens noch 80 % ihrer ursprünglichen Kapazität hat. Gehen wir davon aus, dass Sie im Durchschnitt 250 km pro Zyklus fahren, ergibt das eine garantierte «Haltbarkeit» von 300 000 km. Einer unserer Kunden hat sich 2019 eine Energica Ego mit der damals noch kleineren 13,4-kWh-Batterie gekauft. Mittlerweile beträgt der Kilometerstand 69 000 km. Bei der letzten Inspektion wurde die Batteriekapazität gemessen. Sie betrug 13,3 kWh. Natürlich setzt das voraus, dass die Batterie regelmässig gepflegt und geladen wurde. Wenn eine Batterie für den Einsatz im Motorrad nicht mehr genügend Kapazität hat, wird sie noch lange nicht entsorgt, sondern kommt in der Regel als Speicherbatterie in Gebäuden nochmals für viele weitere Jahre zum Einsatz, bevor sie dann nicht entsorgt, sondern recycelt wird, wo sich bis zu 91 % der enthaltenen Materialien zurückgewinnen lassen.

**Willst du elektrisch  
ausbilden?  
Kontaktiere uns!**

**E-PERFORMANCE AG**  
Rötzbergstrasse 19  
6362 Standstad  
T +41 62 777 41 71  
e-performance@  
establish.com



**Beitrag:** Ravaldo Guerrini  
**Quellen:** Adrian von Büren  
**Bilder:** E-PERFORMANCE AG

Sprachrohr für Fahrausbilder

# Worum geht es denn nun eigentlich bei Swissdrive?

version française



Versione italiana



Vernetzung und die wachsende Komplexität des Strassenverkehrs verändern den Individualverkehr zunehmend und grundlegend. Vor diesem Hintergrund wurde 2020 der Verband Swissdrive gegründet. Swissdrive will die Stimme sein für alle Verkehrssicherheitsfachleute, wie Fahrlehrer, um für deren Berufe echte Zukunftsaussichten zu ermöglichen. Zugleich sieht sich Swissdrive als Dienstleister, der seine Mitglieder mit nützlichen Tools unterstützt, die sie für ihre Berufsausübung benötigen.

Digitalisierung und automatisiertes Fahren sind Treiber, die im Strassenverkehr bereits heute Spuren hinterlassen, zudem werden die steigende Komplexität von Fahrzeugen und Verkehrssituationen zur Herausforderung für die Verkehrssicherheit. Um hier mit dem nötigen Gewicht mitreden zu können, baut sich Swissdrive als neutrale Plattform für all jene Fachkräfte auf, bei denen «Verkehrssicherheit durch Aus- und Weiterbildung» im Mittelpunkt steht. Treibende Kraft hinter Swissdrive sind Pierre-André Tombez (Präsident Swissdrive, ehem. Präsident des Schw. Fahrlehrerverbandes) und Toni Kalberer (Vizepräsident). Zentrales Anliegen: den Verkehrssicherheitsfachleuten politisch eine Stimme verleihen und durch Einsitz in Fachgremien künftige Entwicklungen aktiv mitgestalten. Zugleich sollen praxisgerechte Angebote die Mitglieder in ihrer Tätigkeit unterstützen. Erste Produkte sind Jobdrive und Helpdrive (siehe Kasten), die dank starken Partnern wie Helvetia Versicherung, Pirelli, Hächler Nutzfahrzeuge und Firstcar möglich wurden.

## Ergebnisoffen die Zukunft mitgestalten

Neue Technologien werden Berufe und Gesetzgebung grundlegend verändern. So ist keinesfalls sicher, dass heutige Berufe wie Fahrlehrer\*innen oder WAB-Moderator\*innen in der bekannten Form bestehen bleiben. Swissdrive will diese Veränderungen aktiv und ergebnisoffen mitgestalten und in die Zukunft mitentwickeln.

In diesem Bereich vertraut Swissdrive u. a. auf die Kompetenz von Vorstandsmitglied Bettina Zahnd. Die Physikerin hatte bis 2020 bei einer Versicherung das Team «Unfallforschung und Prävention» geleitet, seither ist sie als Projektleiterin im Bereich Sicherheit im Strassenverkehr tätig. Zahnd vertritt Swissdrive seit Februar 2022 in der Expertengruppe des ASTRA, die ihren Fokus auf die künftigen gesetzlichen Grundlagen für das automatisierte Fahren legt. Unter ihrer Federführung hat Swissdrive zudem anlässlich der geplanten Anpassungen für private Begleitfahrten, Stichwort «Zugriffsobligatorium zur Handbremse», Anfang

2022 eine grosse Umfrage bei den Schweizer Fahrlehrer\*innen durchgeführt. Die Sicherheitsbedenken, welche die Umfrageteilnehmenden äusserten, wurden dem ASTRA weitergeleitet: nach umfangreicher Korrespondenz wurde gegen Ende Mai 2022 bestätigt, das Zugriffsobligatorium zur Handbremse vorerst nicht aufzuheben.

Bei der Frage, wie der Verkehrskundeunterricht künftig aussehen soll, hat das ASTRA Swissdrive ebenfalls in die entsprechende Arbeitsgruppe berufen.

Auch im Projekt SIKO 4.0 des ASTRA arbeitet Swissdrive mit. Unter Federführung der BFU erarbeitet SIKO 4.0, welche Fähigkeiten künftige Strassenteilnehmer haben müssen, wenn dereinst mit teilautomatisierten und automatisierten Fahrzeugen gefahren wird. Diese Ergebnisse werden später auch die Perspektiven der Fahrausbilder verändern. Zu diesem Thema hat Swissdrive das Projekt Futuredrive ([www.swissdrive.ch/futuredrive](http://www.swissdrive.ch/futuredrive)) ausgearbeitet. Das Ziel von Futuredrive ist, dass Fahrlehrer die Gestaltung der Zukunft ihres Berufsbildes selbst mitbestimmen, um dereinst nicht vor vollendete Tatsachen gestellt zu werden. Futuredrive wird in Fachkreisen und bei Behörden begrüsst, doch fehlt zur Umsetzung das Geld, denn der Berufsbildungsfonds BBF des Schweizerischen Fahrlehrerverbandes hat eine Finanzierung von Futuredrive abgelehnt.

## Partner, Mitglieder, assoziierte Verbände

Zu den Unterstützern von Swissdrive zählen die Helvetia Versicherung, der Reifenhersteller Pirelli und Hächler AG Nutzfahrzeuge. Zum einen befindet sich die Swissdrive-Geschäftsstelle in den Räumlichkeiten der Helvetia in Bern, zum anderen bietet die Helvetia Sonderkonditionen für Swissdrive-Mitglieder. Aktuell wird über weitere Spezialprodukte nachgedacht. Bei Pirelli läuft nach der Grundsatzeinigung die Detailklärung und Hächler AG Nutzfahrzeuge unterstützt Helpdrive in umfangreichem Masse.

Für Swissdrive ist ein möglichst grosser Mitgliederstamm relevant, denn das erhöht das politische Gewicht und macht Swissdrive für

Dienstleistungsangebote attraktiver. Neben diversen Einzelmitgliedschaften sind bereits regionale und kantonale Fahrlehrerverbände Swissdrive beigetreten, wie der Regionale Fahrlehrerverband Basel RFB (neu Swissdrive Basel) und der Fahrlehrerverband Uri (neu Swissdrive Uri). Neugegründet wurden Swissdrive Zürich, Swissdrive Bern, Swissdrive Oberwallis und Swissdrive Linth, andere Regionalverbände sind am Entstehen. Grundsätzlich stehen Mitgliedern alle Swissdrive-Dienstleistungen kostenlos zur Verfügung, Nichtmitgliedern gegen Bezahlung.

Assoziierte Verbände stützen Swissdrive noch breiter ab. Seniodrive – früher Schweizerischer Fahrberaterverein – will durch Aus- und Weiterbildung älteren Verkehrsteilnehmenden möglichst lange die Fahrfähigkeit erhalten, sie aber im richtigen Moment auch zum Ausweisabgeben bewegen. Ivan Pugneth zielt mit der neuen Organisation Swisssimu auf Firmen, die Fahrausbildungen mittels Simulatoren angehen. Die IG FBF (Fachbetriebe für behindertengerechte Fahrzeugumbauten) unter Leitung von Präsident Thomas Wildberger wiederum hat sich in Swiss Handicapdrive umfirmiert und wird neben dem Thema Fahrzeugumbauten künftig Fahrausbilder für Menschen mit Behinderungen aufnehmen.

**Beitrag:** Stephan Manfredi  
**Quellen:** ASTRA, asa  
**Bild:** Swissdrive

**Helpdrive:** Bei Unfall oder Panne liefert Helpdrive innert weniger Stunden ein Fahrschulersatzfahrzeug (von Firstcar), bringt es an jeden Ort in der Schweiz, nimmt auf Wunsch das Ausfallfahrzeug mit, repariert es, bringt es zurück und nimmt den Ersatzwagen wieder mit. Die Überführungen (durch Hächler AG Nutzfahrzeuge) sind für Swissdrive-Mitglieder kostenlos, das Ersatzfahrzeug selber ist üblicherweise über die eigene Fahrschulversicherung gedeckt. Helpdrive: kostenlose Nummer 0800 000 360 oder [helpdrive@swissdrive.ch](mailto:helpdrive@swissdrive.ch)

**Jobdrive:** Bislang mussten Stellen für Fahrlehrer\*innen, WAB-Moderator\*innen, Verkehrssicherheitsinstruktor\*innen, CZV-Instruktor\*innen usw. weit verstreut und schwer auffindbar auf den üblichen Jobplattformen gesucht werden. Mit [www.jobdrive.ch](http://www.jobdrive.ch) bietet Swissdrive eine nationale Stellenplattform exklusiv für aus- und weiterbildende Verkehrssicherheitsfachleute. Jobausreibungen werden auch künftig für Swissdrive-Mitglieder kostenlos bleiben.





L-Profis – Kommunikationskampagne von L-drive Schweiz

## «Let's drive together» – oder doch eher auf Kollisionskurs?

Die von L-drive Schweiz lancierte Kampagne «L-Profis – Let's drive together» ist neben Social Media mittlerweile auch in nationalen Medien präsent. Von einigen Fahrlehrern bekommt sie aber nicht nur «Likes».

Fahrlehrer müssen sich für ihren Einsatz in der Fahraus- und -weiterbildung und für die Verkehrssicherheit oft rechtfertigen. Viele begegnen Fahrlehrern mit Vorurteilen. Um auf den Berufsstand aufmerksam zu machen, hat L-drive Schweiz 2021 bei der Kommission des Berufsbildungsfonds BBF Fahrlehrer:in ein Gesuch zur Finanzierung einer Kommunikationskampagne für die professionelle Fahrausbildung und die Fahrlehrer eingereicht. 510 000 Franken bewilligte die Fondskommission 2021. Im letzten Jahr wurden für die Fortsetzung 300 000 Franken gesprochen. Hiervon sind zwei Drittel noch verfügbar und werden bis Ende Jahr eingesetzt.

Den Anfang der Kampagne bildete «schweizweit eine Umfrage unter den Fahrlehrern zur Erfassung des Images», schildert Richard Hurni, Inhaber und Projektleiter der seit über 20 Jahren im Kampagnengeschäft tätigen by the way communications AG die ersten Schritte. Darauf aufbauend habe man «für das Visual-Konzept eine

Linie gewählt, die ohne grossen Zusatzaufwand zeitlos über die gesamte Kampagnendauer weitergeführt werden kann.» Hinzu kam eine Bildwelt mit Motiven, die zeigen, «was Jugendliche in ihrem Alltag mit dem Bestehen der Autoprüfung in Verbindung bringen: den Traum von Freiheit und Unabhängigkeit».

In die Umsetzung einbezogen wurden aktive Fahrlehrer: Ein Ausschuss mit Mitgliedern der Kommission des BBF begleitete die Entstehung und die Umsetzung. 18 Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer aus der ganzen Schweiz waren zudem einem Aufruf gefolgt und hatten sich für einen sogenannten «Content Day» mit Shooting gemeldet. Ergänzt wird der Auftritt mit Testimonials von Vertretern aus der Mobilitätsbranche, welche die Bedeutung der Fahrausbildung herausstreichen.

«Zentral für die Kampagne ist die dreisprachige Website», so Richard Hurni. Diese bietet auch einen Generator: Fahrlehrer sollen Posts für

ihren eigenen Social-Media-Auftritt oder Plakate für Aushänge in ihren Theorielokalen erstellen. «Natürlich ist dieses Element fürs Community Building und Community Management auf Social Media sehr wichtig», so Hurni. Umso bedauerlicher sei es, dass «gewisse Fahrlehrer bewusst nicht mitmachen würden».

### Bildgenerator

Mit dem Bildgenerator können ganz einfach Social-Media-Posts erstellt werden. Hinterlegt ist eine vielseitige Auswahl an Bildern und Slogans. Die Posts können mit dem Logo der eigenen Fahrschule ergänzt werden.



Anstatt dem Kampagnen-Motto «Let's drive together» entsprechend fahren einige in den letzten Wochen auf Kollisionskurs. Der Resonanz auf die Kampagne scheint dies indessen nicht geschadet zu haben: Dank Partnerschaften, die der Kampagne zugutekommen, konnte deren Reichweite gesteigert werden: Hierzu zählt etwa die Medienpartnerschaft mit dem Ringier-Verlag (Blick): «So können wir mittlerweile beispielsweise regelmässig den «L-Profis.ch - Fahrlehrer-Ratgeber» im Blick und online publizieren», so Gehrken, Verbandspräsident L-drive Schweiz. Gemäss NET-Metrix-Profil weist Blick online eine tägliche Reichweite von 1 194 000 einzelnen Besuchern (Unique users) auf. Aufgrund der grossen Resonanz auf die Beiträge (Kommentare, Zusatzfragen usw.) kann davon ausgegangen werden, dass einem breiten Publikum die Expertise der Fahrlehrerschaft vor Augen geführt wird.

Daneben verzeichnet die L-Profis-Kampagne aber auch auf Social Media steigende Reichweiten: Auf dem noch ausbaufähigen Tiktok-Kanal hat man rund 5000 Follower und 14 800 Likes. Einzelne Beiträge haben über 650 000 Perso-

nen erreicht. Auf Instagram haben die L-Profis mittlerweile 2780 Follower. Im letzten Monat wurden gegen 60 000 Instagram-User erreicht. «Mit der L-Gang haben wir ein Element geschaffen, das mit minimalen Auflagen Content von Jugendlichen für Jugendliche realisiert», so Richard Hurni. Ein Konzept, das aufzugehen scheint, wenngleich nicht jeder Beitrag gleich gut ankommt. Der erfahrene Kampagnenleiter nimmt dies mit einer gewissen Gelassenheit: «Gerade Social-Media-Kampagnen laufen oft nach dem Prinzip «trial and error» ab.» Deshalb sei es wichtig, dass man in diesem Bereich langfristig, jedoch mit minimalen Budgets arbeite.

Richard Hurni ist jedenfalls überzeugt vom Massnahmen-Mix. Vor allem ortet er Handlungsbedarf: «In den letzten 20 Jahren haben diverse Absender Kampagnen im Bereich Strassenverkehr realisiert. Aber noch nie hat es eine Kampagne gegeben, bei der das wichtigste Element im Bereich der Verkehrssicherheit im Mittelpunkt stand: die Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer.»

**Beitrag:** L-drive Schweiz  
**Bilder:** L-Profis



## Im Gespräch mit Michael Gehrken, Präsident L-drive Schweiz

Verbandspräsident L-drive Schweiz Michael Gehrken stellt klar: «Wenn die Fahrlehrer nicht selbst für sich und die professionelle Fahrausbildung werben, wird es kein anderer tun.» Deshalb sei die Kommunikationskampagne «dringend notwendig».



Michael Gehrken

### **FL-Magazin: Welche Mehrwerte bringt die Imagekampagne «L-Profis» den einzelnen Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern?**

Michael Gehrken: Eine Image- oder Kommunikationskampagne hat zum Zweck, eine Branche oder ein Produkt ins rechte Licht zu rücken. Dies gelingt – in den meisten Fällen – nicht von heute auf morgen. Und doch gilt: Wenn man gar nichts macht, ändert sich gar nichts.

Wenn es langfristig also gelingt, mit der Kommunikationskampagne «L-Profis» das Image der Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer zu verbessern, schaffen wir insgesamt bessere Rahmenbedingungen für die Branche und damit für jeden einzelnen. Allein der Umstand, dass sich die Fahrlehrerschaft auch 2023 noch für das, was sie tut, rechtfertigen muss, müsste uns eigentlich zu denken geben. Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer engagieren sich tagtäglich für Sicherheit und individuelle Mobilität. Und damit für die Allgemeinheit und jeden Einzelnen. Und genau dies bringen wir mit der Kampagne als Ganzes zum Ausdruck.

### **FL-Magazin: Und wie genau bringt die Kampagne dies zum Ausdruck?**

Michael Gehrken: Indem wir beispielsweise Persönlichkeiten aus der Mobilitätsbranche für die professionelle Fahrausbildung Partei ergreifen lassen. Unzählige Persönlichkeiten haben im Rahmen der Kampagne im letzten Jahr

mit ihren Testimonials genau dies zum Ausdruck gebracht. Was gibt es Besseres für eine Branche, als wenn sie von anderen gelobt wird.

### **FL-Magazin: Offensichtlich haben aber genau dies einige Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer nicht zur Kenntnis genommen.**

Michael Gehrken: Da mögen Sie recht haben. Es ist uns noch nicht in allen Teilen gelungen, die Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer selbst dafür zu begeistern, dass sie sich aktiv an der Kampagne beteiligen. Indessen gebe ich zu bedenken: Wenn die Fahrlehrer nicht selbst für sich und die professionelle Fahrausbildung werben, wird es kein anderer tun. Das sollte eigentlich Grund genug sein, um sich für die Kampagne zu engagieren.

### **«Werden weiter für die Fahrlehrer werben»**

*Michael Gehrken*

### **FL-Magazin: Das ist gut und recht. Was aber, wenn mir Slogan und Sujets der Kampagne nicht gefallen?**

Michael Gehrken: Das ist ein Grundproblem jeder Kampagne. Gut ein Drittel der Direktbetroffenen wird jede Kampagne ablehnen oder kritisieren. Die einen, weil ihnen die Kampagne zu weit geht. Die anderen, weil ihnen die Sujets zu wenig frech sind. Damit müssen Kampagnenmacher wohl leben. Immerhin führen aber genau diese Diskussionen jetzt dazu, dass viele Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer die «L-Profis» zur Kenntnis nehmen. Ein erster Schritt zu einem aktiven Engagement. «Let's drive together.»



**FL-Magazin: Und was konkret kann die Fahrlehrerin, der Fahrlehrer jetzt machen, um zum Erfolg der Kampagne beizutragen?**

Michael Gehrken: Mitmachen, die Tools wie den Social-Media-Generator nutzen und aktiv posten. Sinn und Zweck dieses Social-Media-Generators war und ist es, dass wir die Social-Media-Kanäle mit Erfolgsstories füllen. Jede erfolgreiche Prüfung ist ein «happy moment», der andere Jugendliche zum Nachahmen anspornen kann. Viele Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer posten denn auch bereits heute ihre erfolgreichen Schützlinge. Wenn wir dies jetzt noch in einem einheitlichen Erscheinungsbild machen, stärken wir die Einheit der Branche

und geben ein starkes Signal gegen aussen ab. Die Posts können ja nach wie vor mit dem Logo der Fahrschule individualisiert werden.

**FL-Magazin: Wie lange wird die Kampagne noch weitergeführt?**

Michael Gehrken: Nachdem im ersten Jahr viele Initialkosten angefallen sind, von denen man jetzt mehrere Jahre zehren könnte, haben wir für 2023 das Budget bereits nahezu halbiert. Um dennoch Reichweiten erzielen zu können, versuchen wir mit Partnerschaften die auszugleichen. Wir hoffen, dass uns dies auch 2024 gelingt. Denn es wäre schade, jetzt abzubauen.

**Interview:** Jürg Strebel  
**Bild:** Michael Gehrken



# FREE LANCE

**Euer Weg ist unser Ziel.  
Lern Fahren bei den Profis.**

**Follow us on Insta**



**Sponsoren**

RoadCross<sup>+</sup>  
SCHWEIZ  
Für Sie als MfV Sicherheit.

theorie24.ch

ECODRIVE

AVENERGY  
SUISSE

CARZIG

CTM ALDER AG

de  
Rhein

Finance  
Scout24

**Medienpartner**

**Blick**

**L-Profis.ch**



# Lastwagen und ihre Fahrlehrer

Das Transportgewerbe auf der Strasse ist vielfältig und das Funktionieren dessen von vielen Mitwirkenden abhängig. Ob sich die verschiedenen Gesellschaftskreise und politischen Akteure dessen bewusst sind, bin ich mir absolut nicht sicher. Deshalb kann man nie genug über Hintergründe, Zusammenhänge und Akteure berichten.

## Der Bedarf

Dieser dürfte wohl bei den Ausbildnern und den Auszubildenden anhaltend vorhanden sein. Solange es Transporte gibt, sei es für Güter oder Personen, braucht es engagierte Menschen. Ein unverzichtbarer Zweig davon sind die Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer. Wir haben uns kürzlich mit zwei interessanten Persönlichkeiten über ihren Beruf unterhalten. Es waren dieses Mal zwei Selbständigerwerbende mit eigener Fahrschule. Die Rede ist vom Inhaber der Fahrschule Berger, Waldi Albin, in Chur und Markus Rubatscher mit der gleichnamigen Fahrschule in Seewen im Kanton Schwyz.

Interessant war erst einmal zu erfahren, wie die beiden zu ihrer heutigen Tätigkeit kamen. Ausgangslage war eine Berufslehre als Auto-, beziehungsweise Lastwagenmechaniker. Die frühe Berührung mit der Fahrzeugtechnik war beim Bündner und beim Schwyzer für ihre Zukunft wegweisend. Die kommenden Jahre der Berufslaufbahn bis hin zum Einstieg ins Fahrlehrergeschäft liefen bei beiden leicht unterschiedlich. Fakt war, dass man sehr schnell den Führerschein zum Lastwagenfahrer machte. Das berufliche Fahren auf den schweren Geräten und die sozusagen «Mädchen für alles»-Tätigkeiten auf unterschiedlichen Führungs-

stufen im Zusammenhang mit dem jeweiligen Transportgeschäft gehörten in Sachen persönlicher und beruflicher Weiterentwicklung eigentlich zu einer Notwendigkeit. Das Motiv zum Einstieg ins Fahrlehrergeschäft war nicht nur die Freude an der Technik. Das «Menschen muss man mögen» und die Begeisterung am persönlichen Engagement für die zu Schulenden waren ebenbürtig. Letztendlich stand die Hilfe zur Ausdehnung des gewünschten Könnens der zu Schulenden, am Steuer und rund ums Transportieren im Vordergrund.

## In Sachen Fahrzeugmarke

Beide Herren blieben der Fahrzeugmarke, die sie einst gewählt hatten mehr als nur treu. Markus Rubatscher hält bis zum heutigen Tag, und das mit ungebrochener Begeisterung, Renault-Trucks die Stange. Auch schon sprach er unmissverständlich von seinem «Thomann». Schliesslich hatte ihn der Besitzer von der Thomann Nutzfahrzeuge AG, Luzi Thomann, dazu gebracht, es mit der französischen Marke und seiner Garage zu versuchen. So meint dann Rubatscher auch, dass er den damaligen Entscheid bis heute nicht bereue. Sein Renault-Truck sei ein Bestandteil der Marke «Rubatscher» und dessen Pflege in den Händen der Thomann Nutzfahrzeuge AG in Schmerikon.



Bei Waldi Albin war es letztendlich auch das Vertrauen in eine Person und in eine Garage sowie in die Truck-Marke «Mercedes-Benz». Dabei handle es sich bei der Person ganz klar um Giuliano Bono und die Ring Garage in Chur. Da führe nichts dran vorbei. Man kenne sich schon seit Menschengedenken und auch schon vor seiner Ära als Fahrlehrer mit der eigenen Fahrschule namens Berger. Dabei betont auch er, wie wichtig echte Freundschaften und ein unumstössliches Vertrauen seien. Gerade Letzteres sei auch in einem Lastwagencockpit zwischen Fahrlehrer und Fahrschüler und letztlich im Verkehr immer wieder entscheidend.

### Vertraust du mir, vertrau ich dir

Neben dem gesetzlichen Einhalten der Vorschriften gehöre immer eine grosse Portion Vertrauen dazu. Gerade im heutigen Verkehr mit den vielen «Wilden» sei man auch bei den Fahrschulfahrten auf das gegenseitige Vertrauen angewiesen. Unbedachtes, Eigensinnigkeit und das Risikoreiche seien als absolutes Tabu zu behandeln. Beide Fahrlehrer betonten hier Einigkeit. Gerade weil dem so sei, könne man zum Glück bis jetzt auf eine praktisch unfallfreie Berufsausübung zurückblicken. Und schliesslich gehöre das auch zur Auf-



gabe eines Fahrlehrers, die Neuen mit einem gewissen Verhaltenskodex auszurüsten. Dabei sei auch ganz klar das «Vorbildsein» ein Thema.

### Das Thema Sprache

Interessanterweise melden sich beim Schwyzer und Bündner selten Leute, wenn überhaupt, die die deutsche Sprache nicht in sich haben. Das Lernen im Fahrschulbusiness müsse in erster Linie in der jeweiligen Muttersprache geschehen. Ein Nichtverstehen dürfe es nicht geben. Viele der kommenden Chauffeure haben zudem ihren Arbeitgeber meistens auch in der entsprechenden Landesgegend. Logischerweise gibt es welche die dann irgendwann die sogenannte weite Welt erleben wollen. Die, die dafür geboren sind und den Drang fürs Internationale haben, tun dann gut daran, sich weitere Sprachkenntnisse, wie etwa Englisch, anzueignen. In vielen anderen Berufen ist die Sachlage ähnlich. Das, was grössere Transport- und Logistik-





# NEUE WEITERBILDUNGSKURSE

Buche jetzt deine Fahrlehrer Weiterbildung!



driveswiss.org

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

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



Toni Heller  
041 318 34 85  
t.heller@bag.ch

## Ihr Fahrschulwagen-Spezialist vom PW bis zum Truck



**RING GARAGE SAGA**

Ringstrasse 5-9, 7007 Chur  
www.ringgarage.ch

unternehmen mit sogenannt importiertem Fahrpersonal tut, ist letztlich ihre Sache.

### Fahrschüler finden

Markus Rubatscher und Waldi Albin können gemäss ihren Aussagen auf einen sehr hohen Weiterempfehlungsanteil zählen. Markus Rubatscher ortet zudem einzelne Schülerzugänge über die Social-Media-Kanäle. Waldi Albin ergänzt, dass die hervorragende Arbeit und der Bekanntheitsgrad seines Vorgängers, Remo Berger, ganz hilfreich seien. Zudem meint Waldi Albin, dass er noch Leute aus dem Umfeld der ASTAG Graubünden gelegentlich zugesprochen bekomme. Er sei da im Vorstand.

### Lkw-Fahrlehrer werden

Die gesetzlichen Vorgaben sind klar und sind zudem über das Verbandswesen der Fahrlehrer zu bekommen, beziehungsweise auch im Internet einsehbar. Dann gibt es aber noch eine andere Seite, die geistige, funktionelle und praktische Eignung. Da gibt es einige Punkte, die für eine erfolgreiche und zufriedene Tätigkeit absolut notwendig sind.

Den Begriff Empathie nennt Markus Rubatscher wie aus der Pistole geschossen. Mit Empathie bezeichnet man sammelnd die Fähigkeit und Bereitschaft, Empfindungen, Emotionen, Gedanken, Motive und Persönlichkeitsmerkmale einer anderen Person zu erkennen, zu verstehen und nachzuempfinden. Ein damit korrespondierender allgemeinsprachlicher Begriff ist Einfühlungsvermögen. Wer dies intus hat, wird erkennen, wo und wie mit dem Lernen angesetzt werden kann und muss, um zum Erfolg zu kommen. Waldi Albin ergänzt treffend, dass Erfolg das Selbstbewusstsein stärke und die ersehnte Anerkennung nicht ausbleibe.

Meiner Meinung nach ist das Anerkennende für jeden Menschen unabdingbar für die nächsten positiv verlaufenden Schritte. Es gibt wohl nichts Besseres im eigenen Umfeld, als Leute, die zufrieden sind.



### Zum Einstiegsalter

Diese Frage beantworteten die beiden Gesprächspartner in etwa mit derselben Antwort. So ein bisschen Lebens- und Berufserfahrung im Transportgewerbe, mitunter als Lkw-Fahrer, sei sicher hilfreich. Dies, weil die Klientel in der Regel doch jünger sei. Bei den Aussagen ist man beim Alter um die 30 Jahre stecken geblieben. Etwas älter sei auch nicht verkehrt.

### Entwicklung alternativer Antriebe

Diesbezüglich sind die beiden Gesprächspartner verständlicherweise mit Aussagen doch ziemlich zurückhaltend. Grundsätzlich ist man gegenüber allem Fortschrittbringenden positiv gestimmt. Das Ganze müsse aber Sinn machen und umsetzbar sein. Alles nütze nichts, wenn beispielsweise die Infrastruktur, das Volumen der Energieproduktion und der Zeitplan niemals stimmen könnten. Letztendlich sei es auch eine allesentscheidende Frage der zu tragenden Kosten. Die Betreiber der Transportfahrzeuge müssten logischerweise Geld verdienen können. Genauso sei es bei den Fahrlehrern. Man könne nicht endlos Geld in den Fahrzeugpark und in die Infrastruktur investieren, ohne im Leisesten die Garantie eines Verdienstes zu haben. Und auch ohne zahlungsfähigen Berufsnachwuchs gehe gar nichts. Man schaue mit gemischten Gefühlen in die Zukunft. Es sei letztendlich unmöglich, für jeden anders angetriebenen Lastwagen ein Lernmodell für alle Fälle zu haben.

Nun noch herzlichen Dank an die beiden Gesprächspartner für die verschiedenartigen Einblicke. Weiterhin gute Fahrt.

**Beitrag, Bilder:** Rolf Grob, Publikationen Mobilität, Winterthur

**Weitere Bilder:** Fahrschule Rubatscher

**Zusätzliche Infos:**  
[www.markusrubatscher.ch](http://www.markusrubatscher.ch) und  
[www.fahrschulechur.ch](http://www.fahrschulechur.ch)



*let's drive*

Multimedialer Verkehrskunde-Unterricht

# Virtuelle Fahrwelten im VKU

**Kontaktieren Sie uns:**

Telefon 041 318 34 77

[k.soevegjarto@fl-portal.ch](mailto:k.soevegjarto@fl-portal.ch)

12:09  
Kamera  
Wann ist der richtige  
Bremszeitpunkt?  
Klicke auf dein  
Smartphone, wenn du  
bremsen musst.  
Maximal 5 Mal klicken

Klicke hier

[vkuquiz.ch](http://vkuquiz.ch)

