

Moins de sécurité dans la formation à la circulation

Weniger Sicherheit in der Verkehrsausbildung



Marktsituation

Zu wenig Fahrer/innen



Verkehrskunde

Virtuelle Fahrwelten zur
Förderung des Verkehrssinns



Gesetz

Neue Vernehmlassung zum
Thema Langsamverkehr

Virtuelle Fahrwelten im VKU

Kontaktieren Sie uns:

Telefon 041 318 34 77
k.soevegjar@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

Neu in let's drive integriert!



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, Tel. 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 4/23

Redaktionsschluss 16. November
Erscheinungstermin 7. Dezember

Bild Titelseite

Kzenon, stock.adobe.com

Liebe Leserinnen und Leser

Im Herbst treten wieder einige gesetzliche Änderungen in Kraft, welche die Fahrlehrerschaft betreffen. Ab 1. Oktober 2023 setzt der Bundesrat das erste Paket der beschlossenen Anpassungen des Strassenverkehrsgesetzes um. Unter anderem sind dies:

Sanktionierung von Raserdelikten: Raserdelikte werden auch künftig mit einer Mindestfreiheitsstrafe von einem Jahr und einem Führerausweisentzug von zwei Jahren sanktioniert. Die Gerichte erhalten aber neu mehr Ermessensspielraum, um die Umstände des Einzelfalls zu berücksichtigen und unnötige Härte zu vermeiden.

Widerhandlungen mit dem Führerausweis auf Probe: Begeht eine Inhaberin oder ein Inhaber eines Führerausweises auf Probe eine leichte Widerhandlung, wird neu weder die Probezeit verlängert noch der Führerausweis annulliert.

Erleichterungen für Blaulichtorganisationen: Neu müssen die Strafbehörden die Strafe bei unverhältnismässigen Verkehrsregelverletzungen von Lenkenden eines Polizei-, Feuerwehr-, Sanitäts- oder Zollfahrzeugs auf dringlichen oder taktisch notwendigen Dienstfahrten zwingend mildern.

Datenschutzgesetz: Zusätzlich ist ab dem 1. September das revidierte Datenschutzgesetz (revDSG) in Kraft getreten. Jegliche Unternehmen, auch Fahrschulen, müssen u. a. zukünftig mit Daten von Kunden und Besucher der Webseite mit mehr Bedacht umgehen.

Weitere Informationen zu den neuen Gesetzesbestimmungen finden Sie in dieser Ausgabe des Fahrlehrer-Magazins.

Jürg Strebel, Verlagsleiter FL-Magazin



Jürg Strebel



6

Marktsituation

- 6 Zu wenig Fahrlehrer in Deutschland, zu viele in der Schweiz?
- 11 Trop peu de moniteurs de conduite en Allemagne, trop en Suisse?

Verkehrskunde

- 16 Virtuelle Fahrwelten zur Förderung des Verkehrssinns im VKU
- 17 Situations de conduite virtuelles pour affiner l'appréhension de la circulation
- 18 Promuovere il senso della circolazione nel corso di sensibilizzazione attraverso mondi di guida virtuali



11

Gesetz

- 19 Neue Vernehmlassung des ASTRA zum Thema Langsamverkehr
- 23 Neue Datenschutzbestimmung betrifft auch die Fahrschulen



16



19

23





Fahrlehrer-Weiterbildung Herbst 2023

8500 Frauenfeld / 079 420 75 87



- Kategorie A:** E-Drive Elektromotorräder
(Kurs ohne eigenes Motorrad) 06. November Fr. 300.00
- Kategorie B:** Fahrzeugtechnik/ Fahrzeugelektrik
07. November Fr. 300.00
- Kategorie B:** NEU: Youtube für Fahrlehrer-Broadcast Yourself
08. November Fr. 300.00
- Kategorie B:** Neuer Kurs: BE fahren und manövrieren
mit Anhänger und Ladungssicherung 13. Dezember Fr. 330.00
- Kategorie B:** Profi in der Anhängerausbildung BE
12. Dezember Fr. 300.00
- Kategorie B:** NEU: Ich der Fahrschüler!
09. November Fr. 300.00
- Kategorie B:** Neuer Kurs Allradtechnik-Geländefahrkurs
25. November Fr. 345.00
- Kategorie C:** Elektrische Antriebssysteme im
Schwerverkehr. (CZV WB Tag inklusiv!)
11. Dezember Fr. 300.00
- Kategorie C:** Neuer Kurs: Geländefahrkurs-Allradtechnik
02. Dezember Fr. 345.00
- Kategorie B:** Stark unterwegs als Fahrlehrer
18. Dezember Fr. 300.00
- Kategorie B:** Escape, Herausforderung der emotionalen Grenzen
19. Dezember Fr. 300.00

Alle Kurspreise inkl. Znüni, Mittagessen und Getränke
und die asa Kursbescheinigung

Anmeldungen per Mail, Telefon oder auf unserer HP
www.flwb.ch oder info@trigan-weiterbildung.ch



Interessiert?
info@camionbus.ch

Zu verkaufen Fahrschule

Abzugeben oder zu verkaufen: etablierte
Fahrschule für alle Kategorien, insbesondere
schwere Fahrzeuge und Anhänger im Kt. Tessin.

Grosse CZV-Kundschaft.



Nuova Circolazione AP Sagl

Via S. Gottardo 30.
CH - 6532 Castione

(+41) 91 826 37 34

(+41) 79 620 96 56

www.camionbus.ch

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 CO₂-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 T renault-trucks.ch



Zu wenig Fahrlehrer in Deutschland, zu viele in der Schweiz?

Während sich auch nach den Sommerferien die Auftragslage bei den Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern in der Schweiz nicht verbessert hat, zeigt ein Blick über die Landesgrenze nach Deutschland, dass es dort Wartefristen für Lernfahrten bei den Fahrschulen gibt. Das gab es vor OPERA-3 auch in der Schweiz. Jetzt stellt sich für Neueinsteiger und Interessenten die Frage, ob es sich heute noch lohnt, in der Schweiz den Fahrlehrerberuf zu erlernen.

Wer heutzutage in Deutschland einen Führerschein machen will, muss lange darauf warten. Denn es gibt zu wenig Fahrlehrer. Harry Bittner, Vorsitzender des Thüringer Fahrlehrerverbandes, sagte kürzlich in einem Interview, obschon man als Fahrlehrer inzwischen ganz ordentlich verdienen könne, gebe es zu wenige davon. Auf ihrer verzweifelten Suche nach neuen Mitarbeitenden behelfen sich die Fahrschulen indes mit allen Methoden – und spannen sich auch mal gegenseitig die Fahrlehrer aus. Auszubildende müssen derzeit mindestens ein halbes Jahr und länger einplanen, bis sie ihren Führerschein in der Hand halten.

Pflichtstunden in Deutschland und der Schweiz unterschiedlich geregelt

Im Gegensatz zu Deutschland kann bei uns bei nahezu jeder, der 23 Jahre alt ist und seit mindestens drei Jahren den Führerausweis der Kategorie B besitzt und diesen nicht mehr auf Probe ausgestellt hat, nebst den eigenen Kindern eine nicht verwandte Person pro Jahr sozusagen als Laien-Fahrlehrer ausbilden. Acht Pflichtstunden für das Autofahren gibt's nur für den theoretischen Verkehrskunde-Unterricht (VKU)!

Eine solche Erleichterung betreffend privater Lernfahrten kennen unsere deutschen Nachbarn nicht. Sie müssen mindestens 12/12 Pflichtstunden/Sonderfahrten für das praktische Fahren, mindestens 21 Pflichtstunden für die theoretische Ausbildung, Nachtfahrten, Überlandfahrten und Autobahnfahrten absolvieren. Für Fahrende mit Automatikgetriebe stehen zusätzlich noch acht Fahrstunden für das Fahren mit Schaltgetriebe auf dem Programm.

UNTERSCHIEDLICHE FAHRAUSBILDUNG IN DEUTSCHLAND UND DER SCHWEIZ

	Deutschland	Schweiz
Verkehrstheorie	21+ Stunden	8 Stunden
Übungsfahrten/Pflichtstunden	12+ Lektionen	0 Lektionen
Sonderfahrten	12 Lektionen	0 Lektionen

Anders als bei den Sonderfahrten liegt es im Ermessen des deutschen Fahrlehrers, wie viele Übungsfahrten ein Fahrschüler braucht. Etwa 30 bis 40 Fahrstunden seien realistisch – inklusive Pflichtstunden, wird vom Deutschen Fahrlehrerverband angegeben. Ausserdem ist der grosse Übungsaufwand bei der Verkehrstheorie und für die Sonderfahrten einzurechnen.

Lasche Vorschriften in der Schweiz

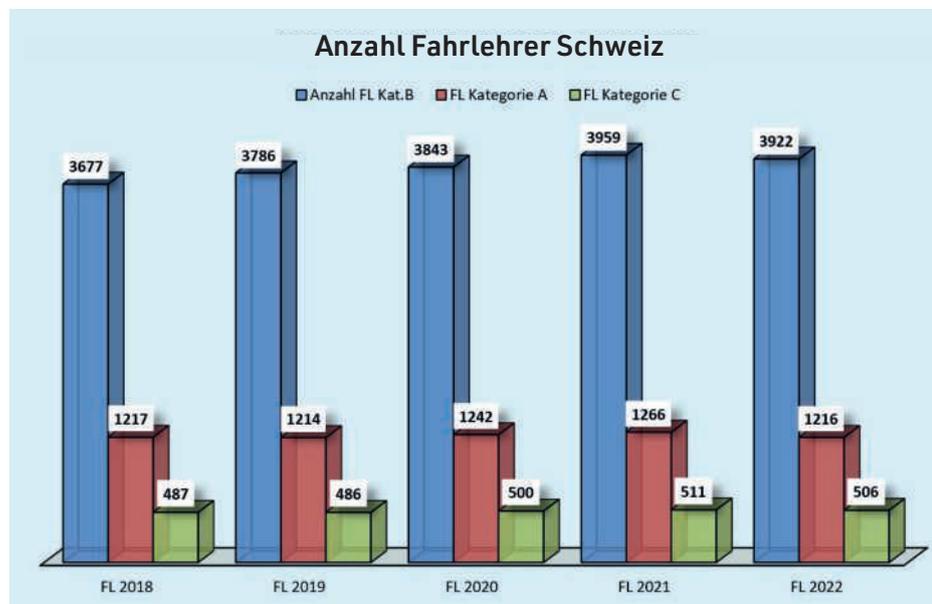
In der Schweiz ist die Dichte an Fahrschulen viel höher als in Deutschland. Dazu kommt die fehlende politische Unterstützung für eine Verbesserung der Fahrausbildung und mehr Sicherheit in der Verkehrsausbildung.

L-drive Schweiz geht in die Offensive

Einen Stein ins Rollen gebracht hat der Ostschweizerische Fahrlehrerverband OFV, der mit seinem Positionspapier zur desolaten Arbeitslage der Fahrschulen in der Schweiz an L-drive Schweiz gelangt ist.

Mit einer schnellen Reaktion aller Beteiligten bei L-drive.ch wurden und werden gesamtschweizerisch Workshops zum Thema «Die Zukunft der Fahrausbildung» lanciert, wo die Fahrlehrerschaft Stellung zur angesprochenen Thematik beziehen kann.

Da eine Evaluation des UVEK betreffend die am 1. Januar 2021 in Kraft gesetzten Änderungen aus OPERA-3 ansteht, hat L-drive Schweiz frühzeitig die Meinung der Fahrlehrerschaft eingeholt, um eine entsprechende Position bei den Behörden vertreten zu können. Diese Meinungsbildung könnte mittels einer Umfrage erfolgen. Da bei einer Umfrage aber kein Austausch und keine Diskussion stattfinden können, führt L-drive Schweiz in der gesamten Schweiz Workshops durch. Sie dauern jeweils zwei Stunden und stehen allen Fahrlehrpersonen offen.



Dieses Positionspapier wird abschliessend dann durch die Konferenz der Sektionen verabschiedet und beim ASTRA eingereicht.

Das FL-Magazin hat eine Fahrlehrer-Fachschule, einen Neueinsteiger und einen erfahrenen Fahrlehrer um eine Stellungnahme zu diesem Themenbereich gebeten.

Beitrag: Ravaldo Guerrini
Quellen: MDR.de, VIA, Fahrlehrerverband Hessen
Bilder/Grafiken: Ravaldo Guerrini; Vlad, stock.adobe.com

Tatsachen sind:

- Die Theorieprüfung kann ohne Theorieunterricht auswendig gelernt werden, da die Lösungen bekannt sind.
- Die WAB-Kurse wurden von 16 Stunden auf 7 Stunden reduziert.
- Der Automatenbeitrag im Führerausweis 078 wurde gestrichen. Wer möchte, kann so auch ohne Zusatzausbildung ein geschaltetes Fahrzeug fahren.
- VKU-Lehrmittel müssen nicht mehr durch den Kanton geprüft werden.
- Das Fahren ab 17 mit der Aufforderung des ASTRA, zu Hause zu üben, wird mehrheitlich ohne Grundausbildung in der Fahrschule gestartet.
- Eine einjährige «Übungsfahrt-Pflicht» ohne Kontrollmittel und mit nicht geschulten Begleitpersonen lässt die Unfallstatistik ansteigen.
- 16-jährige Motorradfahrende der Kat. A1 dürfen die Autobahn ohne praktische Ausbildung in diesem wichtigen Thema benutzen, wenn sie sich zur Prüfung angemeldet haben.
- Wer wann die Autobahn benutzen darf, ist beim Autofahrenlernen auch nicht klar geregelt.
- Die Führerprüfung der Kat. A1 entfällt faktisch, da die meisten die Führerprüfung beim Erwerb der Kat. B geschenkt bekommen.
- Der Besuch eines Motorrad-Grundkurses (PGS), des VKU und die Theorie bleiben für «immer» gültig, auch wenn erst viele Jahre später gefahren oder gelernt wird.
- Motorradfahrende, die ab 15 Jahren (mit 45 km/h) den PGS absolvieren, können diesen für alle Motorradkategorien nutzen, auch viele Jahre später.
- Es gibt keine schweizweite einheitliche Regelung bei der Benutzung der Handbremse bei Lernfahrten.

Wen wundert es bei diesen Fakten, dass es in der Schweiz für die Fahrlehrer der Kategorie B zu wenig Arbeit gibt, während in Deutschland nach Fahrlehrern gesucht wird?



Ina Giljohann – Fahrlehrerin A+B seit 1988, Studium der Psychologie und Pädagogik, Geschäftsführerin der TECVIA Switzerland GmbH und Schulleiterin der «ffs fahrlehrer fachschule»

Die «ffs fahrlehrer fachschule» bildet seit vielen Jahren Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer aus und ist ein Kompetenzzentrum für die Aus- und Weiterbildung. In der Schweiz gibt es knapp 4000 Fahrlehrer und 2022 nur noch 92 052 Kategorie-B-Prüfungen. Insgesamt gibt es in allen Kategorien 120 896 Prüfungen. Lohnt es sich heute noch, in der Schweiz den Fahrlehrerberuf zu erlernen?

Wir bilden seit 60 Jahren Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer aus und haben daher viel Erfahrung. Es lohnt sich auch heute noch, den Fahrlehrerberuf zu erlernen. Das Marktumfeld hat sich aber verändert, es gibt mehr Fahrlehrer, die Kosten sind gestiegen, wir hören alle täglich von Krise, das beeinflusst den ganzen Markt. Professionelle Ausbildung ist weiterhin dringend notwendig, muss aber auch seriös betrieben werden.

Pseudo-Fahrlehrer müssen strenger verfolgt werden, unseriöse Portale für die Fahrschüler-Vermittlung an Laien müssen sanktioniert werden und die Fahrlehrer selber sollten Qualität bei der Ausbildung ganz gross schreiben und auch leben. In Krisenzeiten mit einhergehenden höheren Preisen überlegen die Schüler schon, ob sie Fahrstunden privat oder in der Fahrschule absolvieren.

Die Unfallzahlen steigen. Diese Entwicklung muss ernst genommen werden, denn die Laienausbildung kann und darf die professionelle Ausbildung nicht ersetzen, sondern sollte sie flankierend begleiten. Das Betätigungsfeld ändert sich für die Fahrlehrerschaft ja ebenfalls. Der noch freiwillige Bereich der Schulungen für ältere Verkehrsteilnehmer wird immer grösser und Fahrlehrer können sich durchaus in diesem Feld sinnvoll betätigen: Auffrischung der Theorie, Unterstützung in der Praxis sowie Beratung im Fahrzeugkauf.

Auch die Schulung bei der Übernahme eines Neufahrzeugs ist für Fahrlehrer ein Betätigungsfeld. Neue Fahrzeug haben heute so viele Assistenten, wovon der Besitzer oftmals gar nichts weiss. Spätestens wenn der Bremsassistent zum ers-

ten Mal beherzt eingegriffen hat, ist das Erstaunen oder Entsetzen gross ... Es ist also mehr Initiative der Fahrlehrer gefragt, um das Betätigungsfeld zu erweitern.

Sicher ist: Mobilität wird es immer geben und sie wird immer eine grosse Rolle spielen für die Menschen. Nur die Art und Weise der Ausbildung, der Nachschulung wird sich sukzessive verändern. Aus dem Fahrlehrer wird dann vielleicht der Mobilitätsberater.

Was sollte eine Person, die Fahrlehrerin werden möchte, abklären, bevor sie die Ausbildung startet?

Folgendes würde ich abfragen: Was sind meine Erwartungen und Vorstellungen? Was sind meine persönlichen Fähigkeiten und Skills – z. B. Sprachkompetenz, Sozialkompetenz –, um mich im Markt erfolgreich positionieren zu können? Wurde bereits eine Marktanalyse ins Auge gefasst, also wie viele Fahrschulen gibt es in meiner bevorzugten Region, was bieten diese an und was könnte ich anbieten? Was ist meine Motivation, in diesem Berufsfeld zu agieren? Wichtig: Einzig der Wunsch nach Selbständigkeit ist nicht ausreichend!

Was ist Ihrer Meinung nach der Grund, dass es schweizweit bedeutend weniger Aufträge für die Kategorie-B-Ausbildung bei den Fahrlehrern gibt?

Krise, Kosten, CO₂-Bewusstsein, Stellenwert des Führerausweises, Verschiebung nach hinten. Regelungen des ASTRA wie Fahren ab 17 Jahren, Lernfahrausweis, Automatenentrug usw. spielen eine Rolle. Smartphone und auch Urlaub sind wichtiger. Auch wird das Thema regional unterschiedlich beurteilt. Im urbanen Bereich besteht oft nicht die unmittelbare Notwendigkeit für den Erwerb des Führerausweises, im ländlichen Bereich aber schon.



Thomas Landolt – Fahrlehrer seit 2023

Du bist neu in den Fahrlehrerberuf eingestiegen, hast die Corona-Auswirkungen noch ein wenig gespürt und musst jetzt mit der Flaute in der Auftragslage im Bereich Autofahrstunden zurechtkommen. Würdest du heute noch jemandem empfehlen, die Ausbildung zu beginnen?

Ich bin im März 2023 in den Beruf als Fahrlehrer eingestiegen und aus meiner Sicht noch immer der Überzeugung, den richtigen Schritt gemacht zu haben. Auch wenn die Auftragsflaute aktuell anhält, denke ich, dass es auch in Zukunft neue Fahrlehrer geben sollte, die eine sichere Fahrausbildung an die Neulenkenden vermitteln. Daher würde ich den Beruf sicherlich auch allen interessierten Personen weiterempfehlen, aber mit dem klaren Hinweis, dass es zu Beginn auf jeden Fall Durchhaltewillen braucht, bis man mit der eigenen Fahrschule Fuss gefasst hat. Auch in Zukunft wird es entscheidend sein, Fachexperten im Bereich Verkehrssicherheit zu haben, um die Qualität der Fahrausbildung aufrechtzuerhalten. Dies zur Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden.

Was erachtest du als Schlüssel für einen erfolgreichen Start im Fahrlehrerberuf?

Zum einen braucht es Durchhaltewillen und Ehrgeiz. Neue Schüler werden nicht auf dem Silbertablett serviert. Man muss mit Innovation, Engagement und neuen Ideen versuchen, sich auf dem Markt zu etablieren. Eigenes Lehrmittel schreiben, Fachwissen aufbauen, spannender Unterricht, interessante Fahrstrecken oder was auch immer. Eine Marktanalyse würde ich zudem schon vor Beginn der Ausbildung vornehmen. Um zu prüfen, ob man überhaupt eine Chance hat, eine Familie zu ernähren. Man muss sich als Neueinsteiger im Klaren sein, dass niemand auf einen gewartet hat und man sich in diesem Geschäft von Beginn an beweisen muss. Um dies zu können, denke ich, ist eine fundierte Grundausbildung durch die Schule, aber auch durch einen

professionellen Götti-Fahrlehrer notwendig. In diesem Beruf ist Erfahrung etwas vom Zentralsten. Sicherlich sind eine gute Verkehrsauffassung, Kenntnisse von Gesetzen usw. auch wichtig. Und ja, zuletzt sollte es in der Region, wo man neu auf den Markt kommt, unter den Fahrlehrern ein Miteinander sein. Auch wenn es am Anfang schwer ist, ist es aus meiner Sicht nicht zielführend, mit einem tiefen Preis dem Markt und so dem Berufsstand zu schaden, sprich zum Beispiel bei einem Durchschnittspreis von 100 Franken für eine Lektion 70 Franken zu verlangen.

Was würdest du bei der Gesetzgebung betreffend Ausbildung von Fahrzeuglenkenden ändern, wenn du im Bundesrat wärst?

Schwer zu beantworten. Ich bin wie gesagt noch neu im Beruf und muss zuerst meine Erfahrungen sammeln. Ich denke, aktuell ist die Auftragslage nicht einfach und der Ruf nach Veränderung ist gross. Die Regelungen, die mit OPERA-3 eingeführt worden sind, sind bereits nach zweieinhalb Jahren zu hinterfragen, da ich leider auch schon vernommen habe, dass die allgemeine Fahrausbildung an Qualität eingebüsst hat. Es wird sich zeigen, ob das Ziel des Bundesrates für eine erhöhte Verkehrssicherheit erreicht wird – laut aktueller Unfallstatistik ist es fraglich. Aber ich bin auch der Meinung, dass wir nun zuerst Erfahrungen mit den neuen Regelungen sammeln und dann Lehren daraus ziehen sollten. Im Nachhinein weiss man es immer besser. Daher muss ich sagen, dass ich auch froh bin, nicht Bundesrat zu sein und in solchen Belangen entscheiden zu müssen. Es ist aber wichtig, dass wir nicht stehen bleiben, sondern uns in der Ausbildung im Strassenverkehr stetig weiterentwickeln. Wenn sich hier etwas am Gesetz ändern soll bzw. muss, dann sind es wir Fahrlehrer, die dabei mitreden müssen.



Fahrschulpedale

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



Trütsch-Fahrzeug-Umbauten AG
Steinackerstrasse 55, 8302 Kloten

044 320 01 53

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





Pius Gschwend – Fahrlehrer seit 1979, Fahrlehrer der Kat. B und seit 1990 der Kat. C bei Eurodriver AG, Truck- und Busfahrerschule, Altstätten SG

Welche Parallelen respektive Unterschiede bestehen zwischen dem deutschen und dem schweizerischen Fahrschulmarkt?

Seit bald 40 Jahren bin ich Abonnent der deutschen Zeitschrift «Fahrerschule». Ich schaue also schon lange über den Tellerrand hinaus. Denn es gibt doch grosse Unterschiede.

1. In Deutschland müssen Lernende heute noch Pflichtstunden für die Verkehrstheorie absolvieren.
2. Sie müssen für die Kat. B Pflichtstunden plus Autobahn- und Nachtfahrten absolvieren.
3. Es gibt noch kaum «Laienfahrerschulen». Praktisch alles läuft über offizielle Fahrstunden bei den Fahrerschulen.
4. Wer die Prüfung mit dem Automaten abschliesst, muss Pflichtstunden auf dem Schaltgetriebe machen, um ein solches Fahrzeug zu fahren.
5. Fahrlehrer sind vielfach in Landesverbänden organisiert, darüber coacht der Bundesverband mit politischer Unterstützung.
6. Es gibt weniger Einzelkämpfer und mehr Grossfahrerschulen.

Wie war die Auftragslage in der Zeit, als du Fahrlehrer wurdest? Gab es damals für die Fahrerschulen genug Arbeit?

Als ich 1979 als Ein-Mann-Fahrerschule startete, konnte ich dank solider und kundenfreundlicher Arbeit und zwei wöchentlichen Theorieabenden schnell Kunden von 18 bis 65 Jahre willkommen heissen. Bereits nach einem halben Jahr konnte ich wegen grosser Nachfrage einen Fahrlehrer fest anstellen. Mit einem vollständig beschrifteten VW Golf mit Automatikgetriebe im Angebot war es möglich, mit zwei Fahrerschülern im Auto den ganzen Tag ab 7.30 Uhr auszufüllen – und dies von Montag bis Samstag. Auch Radiohören oder Rauchen im Auto war damals nebst seriöser Ausbildung selbstverständlich. Mehr als ein Telefonbucheintrag unter der Rubrik Fahrerschule war nicht nötig.

Was hat sich geändert, dass die Auftragslage bei der Fahrausbildung so stark rückläufig ist?

Leider hat sich vieles politisch und gesellschaftlich zu Ungunsten der Fahrlehrerschaft entwickelt:

1. Wir haben keine Verkehrstheorie mehr und infolgedessen teure leere Theorielokale, da die asa die Prüfungsfragen mit Lösungen verkauft.
2. Viele Anbieter rechnen nicht mit der Altersvorsorge und kommen mit Lockangeboten.

3. Es gibt mehr Privatfahrten, da Fahren mit 17 Jahren erlaubt ist und sich viele Eltern als geeignete Fahrlehrer sehen.
4. Wir haben ein Überangebot an Fahrlehrern, die zum Teil durch IV oder RAV gefördert zum Beruf gelangen.
5. Es gibt keine Pflichtstunden oder Sonderfahrten, wie dies bei der Motorradausbildung auch in der Schweiz obligatorisch ist.
6. Und dann sind da die Einzelkämpfer und Trittbrettfahrer, die sich nicht den Verbänden anschliessen und den anderen das Opponieren überlassen, statt sich mit ihnen zusammenzuschliessen, um schliesslich ein grösseres Angebot bereitzustellen.

Ist die Auftragslage bei der Lastwagen- und Busausbildung auch so stark rückläufig?

Ja, weil das Image des Berufschauffeurs schlecht ist, die Arbeitszeiten nicht attraktiv sind und der Lohn klein ist. Zudem ist der Beruf nicht familien- oder vereinsfördernd. Zudem haben grosse Lkw- und Busbetriebe eigene Fahrlehrer und bilden ihre Chauffeure selber aus. Da bleiben noch Einzelkunden und von der IV veranlasste Umschulungen übrig.

Auch hier wären Lösungen vorhanden, wenn etwa ausserkantonale Fahrschüler nicht nur im Standortkanton zur Prüfung antreten könnten. Jetzt müssen Lkw-Fahrerschulen vom einen Strassenverkehrsamt zum anderen fahren.

Kannst du jemandem noch mit gutem Gewissen empfehlen, in den Fahrlehrerberuf einzusteigen? Und wenn ja, was muss ein Neueinsteiger anderes einbringen als früher?

Ja, das kann ich. In diesem Job erlebst du viel mehr Hochs als Tiefs. Wer gerne mit Menschen arbeitet und ein gesundes Grundinteresse für die gesamte Mobilität mitbringt, ist dazu geeignet.

Ein Neueinsteiger muss offen sein und sich nicht einfach als Fahrlehrer sehen, sondern als Dienstleister, der auch jobverwandte Tätigkeiten ausübt, z. B. Stapler-Instruktor, Seniorendrive-Fahrlehrer, Totwinkel-Instruktor an Schulen usw.



Trop peu de moniteurs de conduite en Allemagne, trop en Suisse?

Alors que le carnet de commandes des moniteurs d'auto-école ne s'est pas amélioré en Suisse après les vacances d'été, un coup d'œil par-dessus la frontière allemande montre qu'il y a des délais d'attente pour les courses d'apprentissage dans les auto-écoles. Avant OPERA-3, cela existait aussi en Suisse. Maintenant, la question se pose pour les nouveaux venus et les personnes intéressées de savoir si cela vaut encore la peine aujourd'hui d'apprendre le métier de moniteur de conduite en Suisse.

Aujourd'hui, en Allemagne, celui qui veut passer son permis de conduire doit attendre longtemps. En effet, il n'y a pas assez de moniteurs d'auto-école. Harry Bittner, président de l'association des moniteurs d'auto-école de Thuringe, a récemment déclaré dans une interview que bien que les moniteurs d'auto-école puissent désormais gagner un salaire tout à fait correct, il n'y en a pas assez. Dans leur recherche désespérée de nouveaux collaborateurs, les auto-écoles recourent à toutes les méthodes – et se piquent parfois les moniteurs. Les apprentis doivent actuellement prévoir au moins six mois, voire plus, avant d'avoir leur permis de conduire en main.

Les heures obligatoires sont réglées différemment en Allemagne et en Suisse

Contrairement à l'Allemagne, presque toute personne âgée de 23 ans, titulaire d'un permis de conduire de catégorie B depuis au moins trois ans et qui ne l'a plus délivré à l'essai, peut former chaque année, en plus de ses propres enfants, une personne non apparentée, pour ainsi dire comme moniteur de conduite non pro-

fessionnel. Huit heures obligatoires pour la conduite automobile, c'est uniquement pour le cours de théorie de la circulation!

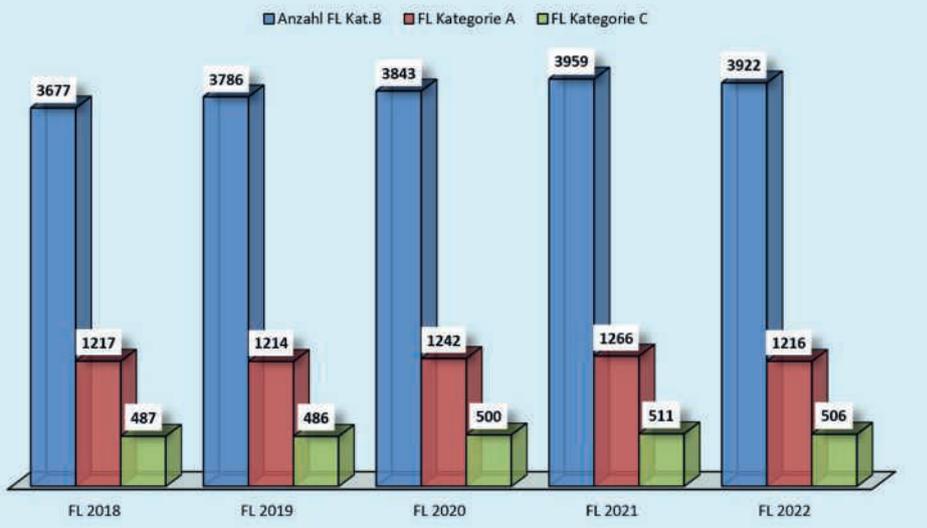
Nos voisins allemands ne connaissent pas une telle facilité concernant les courses d'apprentissage privées. Ils doivent suivre au moins 12/12 heures obligatoires pour la conduite pratique, au moins 21 heures obligatoires pour la formation théorique, la conduite de nuit, la conduite interurbaine et la conduite sur autoroute. Pour les conducteurs équipés d'une boîte automatique, le programme prévoit en outre huit heures de conduite pour la conduite avec une boîte manuelle.

Contrairement aux trajets spéciaux, le nombre de trajets d'entraînement dont un élève a besoin

FORMATION À LA CONDUITE DIFFÉRENTE EN ALLEMAGNE ET EN SUISSE

	Allemagne	Suisse
Théorie de la circulation	21+ heures	8 heures
Exercices/heures obligatoires	12+ leçons	0 leçons
trajets spéciaux	12 leçons	0 leçons

Nombre de moniteurs de conduite en suisse



Contribution: Ravaldo Guerrini
Sources: MDR.de, VIA, Fahrlehrerverband Hessen
Images: Ravaldo Guerrini; Vlad, stock.adobe.com

est laissé à l'appréciation du moniteur d'auto-école allemand. L'association allemande des moniteurs de conduite indique que 30 à 40 heures de conduite sont réalistes, y compris les heures obligatoires. Il faut en outre tenir compte de l'important travail d'entraînement à la théorie de la circulation et aux trajets spéciaux.

Les faits sont:

- L'examen théorique peut être appris par cœur sans cours de théorie.
 - La formation en deux phases a été réduite de 16 heures à 7 heures.
 - L'inscription d'un automate sur le permis de conduire 078 a été supprimée. Celui qui le souhaite peut ainsi conduire un véhicule enclenché sans formation complémentaire.
 - Le matériel pédagogique du VKU ne doit plus être contrôlé par le canton.
 - La conduite à partir de 17 ans, avec la demande de l'OFROU de s'exercer à domicile, est majoritairement effectuée sans formation de base par l'auto-école.
 - Une «obligation de conduite d'exercice» d'un an sans moyens de contrôle et avec des accompagnateurs non formés fait augmenter les statistiques d'accidents.
 - Les motocyclistes de 16 ans de la cat. A1 peuvent emprunter l'autoroute sans formation pratique sur ce sujet important s'ils se sont inscrits à l'examen.
 - En matière d'apprentissage de la conduite automobile, il n'existe pas de règles claires sur qui peut emprunter l'autoroute et quand.
 - L'examen de conduite de la cat. A1 est de facto supprimé, car la plupart des gens passent l'examen de conduite lors de l'obtention de la cat. B.
 - La fréquentation d'un cours de base moto (PGS), du VKU et la théorie restent valables «pour toujours», même si l'apprentissage n'a lieu que de nombreuses années plus tard.
 - Les motocyclistes qui passent le PGS à partir de 15 ans (à 45 km/h) peuvent l'utiliser pour toutes les catégories de motos, même si c'est bien des années plus tard.
 - Il n'existe pas de règle uniforme concernant l'utilisation du frein à main lors des trajets d'apprentissage.
- Qui s'étonne, au vu de ces faits, qu'il n'y ait pas assez de travail en Suisse pour les moniteurs de conduite de la catégorie B, alors que l'Allemagne recherche des moniteurs de conduite?

Des réglementations molles en Suisse

En Suisse, la densité des écoles de conduite est bien plus élevée qu'en Allemagne. À cela s'ajoute le manque de soutien politique en faveur d'une amélioration de la formation à la conduite et d'une plus grande sécurité dans la formation routière.

L-drive Suisse passe à l'offensive

L'association des moniteurs de conduite de Suisse orientale (OFV) a jeté un pavé dans la mare en adressant à L-drive Suisse sa prise de position sur la situation désespérée des écoles de conduite en Suisse.

Grâce à une réaction rapide de tous les participants chez L-drive.ch, des ateliers sur le thème «L'avenir de la formation à la conduite» ont été et seront lancés dans toute la Suisse, où le corps des moniteurs de conduite pourra prendre position sur la thématique abordée.

Étant donné qu'une évaluation du DETEC concernant les modifications issues d'OPERA-3, qui entreront en vigueur le 1er janvier 2021, est prévue, L-drive Suisse souhaite recueillir suffisamment tôt l'avis des moniteurs de conduite afin de pouvoir défendre une position correspondante auprès des autorités. Cette formation d'opinion pourrait se faire par le biais d'un sondage. Mais comme un sondage ne permet pas d'échanger et de discuter, L-drive Suisse organise des ateliers dans toute la Suisse. Elles durent deux heures et sont ouvertes à tous les moniteurs de conduite. Cette prise de position est ensuite adoptée par la conférence des sections et soumise à l'OFROU.

FL-magazine a demandé à une formatrice de moniteurs d'auto-école, à un nouveau venu et à un moniteur d'auto-école éprouvé de donner leur avis sur ce domaine.



Ina Giljohann – monitrice de conduite A+B depuis 1988, études de psychologie et de pédagogie, directrice de TECVIA Switzerland GmbH et directrice de l'école «ffs fahrlehrer fachschule»

La «ffs fahrlehrer fachschule» forme des moniteurs de conduite depuis de nombreuses années et est un centre de compétences pour la formation et le perfectionnement. La Suisse compte près de 4000 moniteurs de conduite et en 2022, il ne restera plus que 92 052 examens de catégorie B. Au total, il y a 120 896 examens dans toutes les catégories. Vaut-il encore la peine aujourd'hui d'apprendre le métier de moniteur de conduite en Suisse?

Nous formons des moniteurs de conduite depuis 60 ans et avons donc beaucoup d'expérience. Aujourd'hui encore, il vaut la peine d'apprendre le métier de moniteur de conduite. Mais l'environnement du marché a changé, il y a plus de moniteurs de conduite, les coûts ont augmenté, nous entendons tous parler de crise tous les jours, cela influence tout le marché. La formation professionnelle reste une nécessité urgente, mais elle doit aussi être pratiquée avec sérieux.

Les pseudo-moniteurs d'auto-école doivent être poursuivis plus sévèrement, les portails peu sérieux de mise en relation d'élèves conducteurs avec des non-professionnels doivent être sanctionnés et les moniteurs d'auto-école eux-mêmes devraient mettre l'accent sur la qualité de la formation et la vivre. En temps de crise et de hausse des prix, les élèves réfléchissent à deux fois avant de prendre des cours de conduite privés ou dans une auto-école.

Le nombre d'accidents augmente. Cette évolution doit être prise au sérieux, car la formation des non-professionnels ne peut et ne doit pas remplacer la formation professionnelle, mais doit l'accompagner. Le champ d'activité des moniteurs de conduite évolue également. Le domaine encore facultatif des formations pour les usagers de la route plus âgés devient de plus en plus important et les moniteurs de conduite peuvent tout à fait s'engager dans ce domaine: rafraîchissement de la théorie, soutien dans la pratique et conseils pour l'achat d'un véhicule.

La formation lors de la réception d'un véhicule neuf est également un domaine d'activité pour les moniteurs de conduite. Les nouveaux véhicules sont aujourd'hui équipés de nombreux assistants dont le propriétaire n'a souvent même pas conscience. Au plus tard lorsque l'assistant de freinage est intervenu pour la première fois, l'étonnement ou l'effroi est grand... Il faut donc que les moniteurs de conduite fassent preuve de plus d'initiative pour élargir leur champ d'action.

Ce qui est sûr, c'est que la mobilité existera toujours et qu'elle jouera toujours un grand rôle pour les gens. Seule la manière de la former, de la remettre à niveau, va progressivement changer. Le moniteur d'auto-école deviendra peut-être le conseiller en mobilité.

Que doit clarifier une personne qui souhaite devenir monitrice de conduite avant de commencer la formation?

Je poserais les questions suivantes: Quelles sont mes attentes et mes idées? Quelles sont mes capacités et compétences personnelles – par exemple compétences linguistiques, compétences sociales – pour pouvoir me positionner avec succès sur le marché? Une analyse de marché a-t-elle déjà été envisagée, c'est-à-dire combien d'auto-écoles existent dans ma région de prédilection, qu'offrent-elles et que pourrais-je proposer? Quelle est ma motivation pour agir dans ce domaine professionnel? Important: le seul désir d'être indépendant ne suffit pas!

Selon vous, quelle est la raison pour laquelle il y a nettement moins de mandats pour la formation de la catégorie B auprès des moniteurs de conduite dans toute la Suisse?

Crise, coûts, conscience des émissions de CO₂, importance du permis de conduire, décalage vers l'arrière. Les réglementations de l'OFROU telles que la conduite à partir de 17 ans, le permis d'élève conducteur, l'inscription de la boîte automatique, etc. jouent un rôle. Le smartphone et les vacances sont plus importants. L'appréciation du sujet varie également d'une région à l'autre. En milieu urbain, il n'y a souvent pas de nécessité immédiate d'obtenir le permis de conduire, mais en milieu rural, oui.



Thomas Landolt – moniteur de conduite depuis 2023

Tu viens d'entrer dans la profession de moniteur d'auto-école, tu as encore un peu ressenti les effets de Corona et tu dois maintenant faire face à la morosité des commandes dans le domaine des leçons de conduite automobile. Recommanderais-tu encore aujourd'hui à quelqu'un de se lancer dans la formation?

Je suis entré dans la profession de moniteur d'auto-école en mars 2023 et, de mon point de vue, je suis toujours convaincu d'avoir fait le bon choix. Même si le ralentissement des commandes se poursuit actuellement, je pense qu'il devrait y avoir à l'avenir de nouveaux moniteurs de conduite qui transmettent une formation à la conduite sûre aux nouveaux conducteurs. C'est pourquoi je recommanderais certainement ce métier à toutes les personnes intéressées, mais en précisant bien qu'il faut certainement de la persévérance au début, jusqu'à ce que l'on ait pris pied avec sa propre auto-école. À l'avenir, il sera également décisif de disposer d'experts en sécurité routière afin de maintenir la qualité de la formation à la conduite. Et ce, pour la sécurité de tous les usagers de la route.

Qu'est-ce que tu considères comme la clé d'un début réussi dans le métier de moniteur d'auto-école?

D'une part, il faut de la persévérance et de l'ambition. Les nouveaux élèves ne sont pas offerts sur un plateau d'argent. Il faut essayer de s'établir sur le marché en faisant preuve d'innovation, d'engagement et de nouvelles idées. Rédiger son propre matériel pédagogique, développer des connaissances spécialisées, proposer des cours passionnants, des itinéraires intéressants ou quoi que ce soit d'autre. En outre, j'effectuerais une analyse de marché avant même de commencer la formation. Pour vérifier si on a la moindre chance de pouvoir nourrir une famille. En tant que nouveau venu, il faut être conscient que personne ne vous a attendu et qu'il faut faire ses preuves dans ce métier dès le début. Pour pouvoir le faire, je pense qu'une solide formation de base

dispensée par l'école, mais aussi par un parrain moniteur d'auto-école professionnel, est nécessaire. Dans ce métier, l'expérience est essentielle. Il est également important d'avoir une bonne vision de la circulation, de connaître les lois, etc. Et oui, en dernier lieu, dans la région où l'on arrive sur le marché, il devrait y avoir une cohabitation entre les moniteurs de conduite. Même si c'est difficile au début, je pense qu'il n'est pas judicieux de porter préjudice au marché et donc à la profession en pratiquant un prix bas, c'est-à-dire en demandant par exemple 70 francs pour une leçon alors que le prix moyen est de 100 francs.

Si tu étais au Conseil fédéral, que changerais-tu dans la législation relative à la formation des conducteurs?

Difficile de répondre à cette question. Comme je l'ai dit, je suis encore nouveau dans le métier et je dois d'abord acquérir de l'expérience. Je pense qu'actuellement, la situation des commandes n'est pas simple et que l'appel au changement est grand. Les règles introduites par OPERA-3 doivent déjà être remises en question après deux ans et demi, car j'ai malheureusement déjà entendu dire que la formation générale à la conduite avait perdu en qualité. L'avenir montrera si l'objectif du Conseil fédéral pour une sécurité routière accrue sera atteint – selon les statistiques actuelles des accidents, il est douteux. Mais je suis également d'avis que nous devrions d'abord acquérir de l'expérience avec les nouvelles règles et en tirer ensuite les leçons. On sait toujours mieux après coup. C'est pourquoi je dois dire que je suis également content de ne pas devoir être conseiller fédéral et de devoir prendre des décisions dans de telles matières. Mais il est important que nous ne restions pas immobiles, mais que nous nous développons constamment dans le domaine de la formation à la circulation routière. Si quelque chose doit changer dans la loi, c'est nous, les moniteurs de conduite, qui devons avoir notre mot à dire.



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





Pius Gschwend – moniteur de conduite depuis 1979, moniteur de conduite de cat. B et depuis 1990 de la cat. C chez Eurodriver AG, Truck- und Busfahrerschule, Altstätten SG

Quels sont les parallèles ou les différences entre le marché allemand et le marché suisse des auto-écoles?

Je suis abonné au magazine allemand «Fahrerschule» depuis bientôt 40 ans. Cela fait donc longtemps que je regarde plus loin que le bout de mon nez. Car il existe tout de même de grandes différences.

1. En Allemagne, les apprentis doivent encore aujourd'hui suivre des cours obligatoires de théorie de la circulation.
2. Ils doivent, pour la cat. B, effectuer des heures de conduite obligatoires plus des trajets sur autoroute et de nuit.
3. Les auto-écoles non professionnelles sont encore rares. Pratiquement tout passe par des leçons de conduite officielles dans les auto-écoles.
4. Ceux qui passent l'examen avec la boîte automatique doivent faire des heures obligatoires sur la boîte manuelle pour pouvoir conduire un tel véhicule.
5. Les moniteurs de conduite sont souvent organisés en associations régionales, sur lesquelles l'association fédérale exerce un coaching avec un soutien politique.
6. Il y a moins de conducteurs isolés et plus de grandes écoles de conduite.

Quel était le carnet de commandes à l'époque où tu es devenu moniteur d'auto-école? Y avait-il suffisamment de travail pour les auto-écoles?

Lorsque j'ai commencé en 1979 en tant qu'auto-école unipersonnelle, j'ai rapidement accueilli des clients de 18 à 65 ans grâce à un travail solide et convivial et à deux soirées de théorie hebdomadaires. Au bout de six mois seulement, j'ai pu engager un moniteur de conduite à titre permanent en raison de la forte demande. Avec une VW Golf à boîte automatique entièrement étiquetée dans l'offre, il était ainsi possible de remplir toute la journée à partir de 7h30 avec deux élèves conducteurs dans la voiture – et ce du lundi au samedi. A l'époque, écouter la radio ou fumer en voiture allait de soi, en plus d'une formation sérieuse. Il ne fallait pas plus qu'une inscription dans l'annuaire téléphonique sous la rubrique «auto-école».

Qu'est-ce qui a changé pour que le nombre de commandes de formation à la conduite soit si fortement en baisse?

Malheureusement, beaucoup de choses ont évolué politiquement et socialement au détriment des moniteurs de conduite:

1. Nous n'avons plus de théorie de la circulation et, par conséquent, des salles de théorie vides et coûteuses, car l'asa vend les questions d'examen avec les solutions.
2. De nombreux prestataires ne tiennent pas compte de la prévoyance vieillesse et proposent des offres alléchantes.
3. Il y a plus de trajets privés, car la conduite est autorisée à 17 ans et de nombreux parents se considèrent comme des moniteurs d'auto-école adéquats.

4. Nous avons une offre excédentaire de moniteurs d'auto-école, dont certains sont aidés par l'AI ou l'ORP pour accéder à la profession.
5. Il n'y a pas d'heures obligatoires, de trajets spéciaux, comme c'est également obligatoire pour la formation des motocyclistes en Suisse.
6. Et puis il y a ceux qui font cavalier seul et qui ne rejoignent pas les associations et laissent les autres s'opposer au lieu de s'associer à eux pour finalement proposer une offre plus large.

Le nombre de commandes pour la formation camion et bus est-il également en forte baisse?

Oui, car l'image du chauffeur professionnel est faible, les horaires de travail ne sont pas attractifs et le salaire est faible. De plus, la profession n'est pas favorable aux familles ou aux associations. De plus, les grandes entreprises de camions et de bus ont leurs propres moniteurs de conduite et forment elles-mêmes leurs chauffeurs. Il ne reste donc que les clients individuels et les reconversions organisées par l'AI.

Là aussi, des solutions existeraient si, par exemple, les élèves conducteurs d'un autre canton ne pouvaient pas se présenter à l'examen uniquement dans leur canton d'origine. Aujourd'hui, les écoles de conduite de camion doivent se déplacer d'un service des automobiles à l'autre.

Peux-tu encore recommander en toute bonne conscience à quelqu'un de se lancer dans la profession de moniteur d'auto-école? Et si oui, qu'est-ce qu'un nouveau venu doit apporter de différent qu'auparavant?

Oui, je peux le faire. Dans ce travail, tu connais beaucoup plus de hauts que de bas. Les personnes qui aiment travailler avec des gens et qui ont un intérêt de base sain pour toute la mobilité sont aptes à le faire.

Un nouveau venu doit faire preuve d'ouverture d'esprit et ne pas se considérer comme un simple moniteur de conduite, mais comme un prestataire de services qui exerce également des activités liées à son travail, par exemple instructeur de chariots élévateurs, moniteur de conduite seniordrive, instructeur d'angle mort dans les écoles, etc.



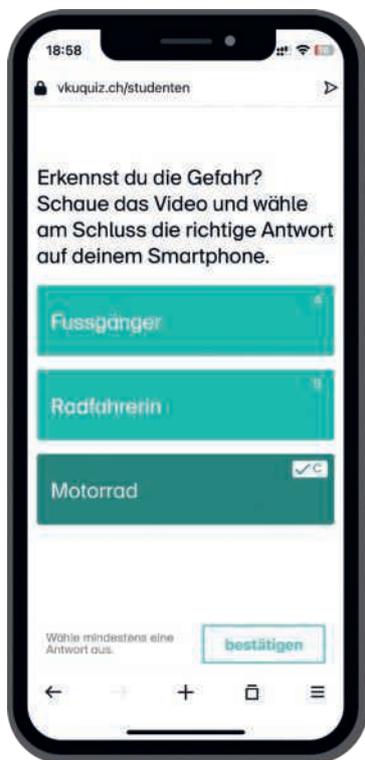
Auffahrkollision, weil Einspuren und Bremsmanöver des abbiegenden Fahrzeugs zu spät wahrgenommen wurden.

Richtige Lösung auf dem Lehrerbildschirm.

VKU

Virtuelle Fahrwelten zur Förderung des Verkehrssinns im VKU

Verkehrsehen, Unfalldisposition, taktische Regeln. Zu diesen und vielen weiteren Themen des VKU bietet das neue Quiz der BFU eine spielerische Lernumgebung, aktuelles Bildmaterial und interaktive, spannende Aufgaben.



Lernende lösen Aufgaben auf dem Smartphone.

Auswahl von 33 Aufgaben zur Auflockerung des VKU

Das interaktive Quiz kann parallel zum gewohnten VKU eingesetzt werden. Für die vier VKU-Module stehen insgesamt 33 Aufgaben zur Verfügung. Die Kursleitenden finden zu jedem Thema passende Aufgaben und können sie zur Illustration, als Lernkontrolle oder zur Auflockerung einsetzen.

Spielerisches Lernen durch aktivierendes Quizformat

Die ausgewählte Aufgabe wird auf dem Lehrerbildschirm eingeblendet. Die Lernenden beantworten die Fragen auf ihrem Smartphone. Die richtige Lösung und die Antworten der Lernenden erscheinen auf dem Lehrerbildschirm: aktives Mitmachen und lustvolles Lernen sind garantiert.

Die zehn häufigsten Neulenkereunfälle als inhaltlicher Schwerpunkt

Junge Neulenkende verunfallen 2,5-mal häufiger als erfahrene Fahrzeuglenkende. Mangelnde Erfahrung beim Erkennen von Gefahrensituationen ist eine Hauptursache. Im VKU-Quiz befahren die Lernenden virtuell heikle Verkehrssituationen und lernen so, die Gefahren frühzeitig zu erkennen.

Reale Unfallszenarien zur Förderung der Gefahrenwahrnehmung

Die zehn schwierigsten Verkehrssituationen für Neulenkende wurden mit einer differenzierten Unfallanalyse eruiert. Anschliessend wurden sie mithilfe von Karten- und Bildmaterial von realen Unfallhotspots virtuell nachgebildet. Die Videoclips sind demnach wissenschaftlich fundiert. Sie bilden die Grundlage für die Aufgaben zur Förderung der Gefahrenerkennung.

Kostenlose Nutzung im VKU

Das Quiz wird von der BFU, Beratungsstelle für Unfallverhütung, kostenlos zur Verfügung gestellt. Für die Nutzung im VKU ist keine Registrierung erforderlich. Bei jedem Start eines neuen Quiz wird ein Code kreiert. Damit können sich die Lernenden des jeweiligen Kurses via Handykamera einloggen.

Beitrag: Thomas Kramer, BFU
 Bilder: BFU



Collision par l'arrière due au fait que la conductrice ou le conducteur a vu trop tard que le véhicule précédent se mettait en ordre de présélection et freinait.

La solution apparaît sur l'écran de la ou du responsable du cours.

Cours de sensibilisation

Situations de conduite virtuelles pour affiner l'appréhension de la circulation

Vision du trafic, risque élevé d'avoir un accident, règles tactiques: voilà quelques sujets d'apprentissage, parmi de nombreux autres, que le nouveau quiz du BPA destiné au cours de sensibilisation aborde sur un mode ludique, au travers d'images modernes et de tâches interactives et captivantes.

33 exercices rendant le cours de sensibilisation attrayant

Ce quiz interactif peut être intégré au cours de sensibilisation habituel. Il comprend 33 exercices couvrant tous les thèmes des quatre modules composant ce dernier. Les responsables du cours peuvent y recourir pour illustrer un point, vérifier l'apprentissage des élèves ou encore pour rendre le cours plus attrayant.

Apprentissage ludique grâce à un format interactif et motivant

La ou le responsable du cours sélectionne une tâche. Celle-ci s'affiche sur son écran, et les élèves répondent sur leur smartphone. Leurs réponses et la solution apparaissent ensuite sur l'écran de la ou de la responsable du cours. Cette méthode a pour effet que les élèves sont motivés à participer et apprennent avec plaisir.

Focalisation sur les dix accidents les plus fréquents subis par les conductrices et conducteurs novices

Les jeunes conductrices et conducteurs novices ont 2,5 fois plus d'accidents que les conductrices et conducteurs expérimentés. L'une des causes principales en est le manque d'expérience dans l'identification des situati-

ons dangereuses. Le quiz permet aux élèves de rouler virtuellement dans de telles situations et donc d'apprendre à déceler rapidement les dangers.

Reproduction de scénarios d'accidents réels comme moyen de promouvoir l'identification des dangers

Une analyse détaillée des accidents a permis d'identifier les dix situations de trafic qui posent le plus de problèmes aux conductrices et conducteurs novices. Ces situations ont ensuite été reproduites virtuellement à l'aide de données cartographiques et d'images relatives à des lieux réels de concentration des accidents. Les clips vidéo que comprend le quiz reposent donc sur des données scientifiques. Ils constituent la base des tâches visant à promouvoir la capacité à identifier les dangers.

Quiz mis gratuitement à disposition

Le BPA, Bureau de prévention des accidents, met ce quiz à disposition gratuitement. Il n'est pas nécessaire de s'enregistrer pour pouvoir l'utiliser. Chaque fois qu'un nouveau quiz est lancé, un code est créé, que les élèves peuvent scanner à l'aide de leur smartphone pour se connecter et participer.



Les élèves répondent sur leur smartphone.

Contribution: Thomas Kramer, BPA
Images: BPA



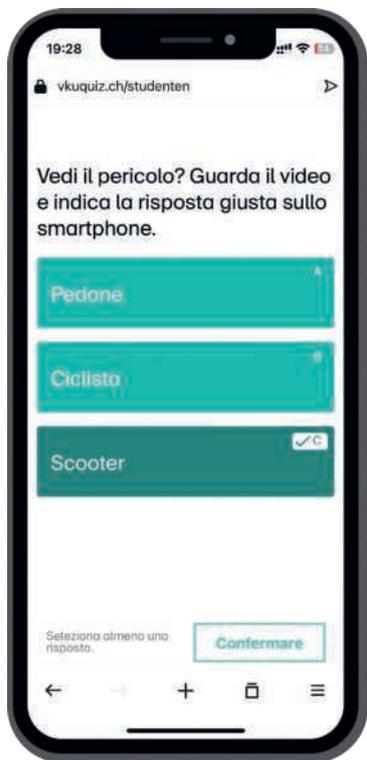
Tamponamento dovuto al fatto che la persona alla guida ha visto troppo tardi la manovra di frenata del veicolo intenzionato a svoltare.

Soluzioni corrette sullo schermo della/del docente.

Corso di sensibilizzazione

Promuovere il senso della circolazione nel corso di sensibilizzazione attraverso mondi di guida virtuali

Modo di osservare la circolazione, predisposizione agli incidenti, regole tattiche. Questi e molti altri i temi del corso di sensibilizzazione del nuovo quiz dell'UPI che offre un ambiente di apprendimento ludico, materiale fotografico attuale e interessanti attività interattive.



I partecipanti risolvono gli esercizi sullo smartphone.

Scelta di 33 attività per inserire qualche momento di svago nel corso di sensibilizzazione

Il quiz interattivo può essere impiegato parallelamente al consueto corso di sensibilizzazione. Per i quattro moduli previsti da quest'ultimo sono disponibili complessivamente 33 attività. Le/I docenti scelgono l'attività più adatta a ogni tema, proponendola a titolo illustrativo oppure come controllo didattico o semplice momento di svago.

Formato quiz motivante per un apprendimento ludico

La/Il docente presenta l'attività scelta sul suo schermo. Le/I partecipanti rispondono alle domande dal loro smartphone. La soluzione corretta e le risposte delle/dei partecipanti vengono visualizzate sullo schermo della/del docente: partecipazione attiva e apprendimento divertente sono garantiti.

Focus di contenuto sui dieci incidenti più frequenti tra neopatentate e neopatentati

Tra giovani neopatentate e neopatentati la probabilità di infortunarsi è 2,5 volte più alta rispetto alle conducenti esperte e ai conducenti esperti. Una delle cause principali è la man-

canza di esperienza nel riconoscere le situazioni di pericolo. Nel quiz per il corso di sensibilizzazione le/i partecipanti percorrono virtualmente situazioni di traffico complesse per imparare a riconoscere in anticipo i pericoli.

Scenari di incidente realistici per migliorare la consapevolezza dei pericoli

Con l'aiuto di un'analisi differenziata degli incidenti sono state determinate le dieci situazioni di traffico più difficili per neopatentate e neopatentati. In seguito, queste sono state riprodotte virtualmente utilizzando mappe e immagini di punti ad alto rischio d'incidente reali. Pertanto, si tratta di video scientificamente fondati che costituiscono la base delle attività atte a promuovere l'individuazione dei pericoli.

Utilizzo gratuito nel corso di sensibilizzazione

Il quiz è messo gratuitamente a disposizione dall'UPI, Ufficio prevenzione infortuni. Per l'utilizzo nel corso di sensibilizzazione non è necessario registrarsi. Ad ogni nuovo avvio del quiz viene generato un codice che consente alle/ai partecipanti di effettuare il login tramite fotocamera del cellulare.

Contributo: Thomas Kramer, UPI
Immagini: UPI

Leicht-Motorfahrräder und Motorfahrräder

Neue Vernehmlassung des ASTRA zum Thema Langsamverkehr

Der Bundesrat will die Vorschriften für Motorfahrräder und Leicht-Motorfahrräder aktualisieren und harmonisieren, damit der Verkehr noch sicherer und flüssiger werden soll. Dabei geht es insbesondere um die Schaffung einer übersichtlichen Regelung sowie einer effizienten Nutzung der Verkehrsflächen. Er will zum Beispiel die rechtliche Grundlage schaffen, um Radstreifen mit baulichen Elementen schützen zu können. Vorgesehen sind auch spezielle Flächen, auf denen Lastenvelos und Velos mit einem Anhänger parkiert werden können. Kindern ab 12 Jahren soll es auch ohne Führerausweis erlaubt sein, langsame E-Bikes zu fahren. Dies allerdings nur, wenn sie von einer erwachsenen Person beaufsichtigt werden. Die Vernehmlassung dauert bis zum 18. Oktober 2023.

Die vorliegende Revisionsvorlage soll:

- Eine einheitliche und übersichtliche Regelung für Motorfahrräder schaffen.
- Eine effiziente Nutzung der Verkehrsflächen sicherstellen.
- Die Priorisierung des Langsamverkehrs an neuralgischen Orten erlauben.
- Die Sicherheit im Strassenverkehr verbessern.

Neu soll für alle Leicht-Motorfahrräder, Elektro-Stehroller und schweren Motorfahrräder eine einheitliche bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h gelten; ungeachtet dessen, ob diese mit Tretunterstützung oder reinem Elektroantrieb erreicht wird. Damit soll eine einheitlichere Geschwindigkeit auf den Radverkehrsflächen erreicht werden. Um das Potenzial von Lastenvelos (Cargo-Bikes) für die urbane Güterlogistik auszuschöpfen, soll das zulässige Gesamtgewicht von schweren Motorfahrrädern auf 450 kg erhöht werden.

Zudem sollen einplätzig schwere Motorfahrräder zum Sachtransport bis zu 1,20 m breit sein dürfen. Bei Leicht-Motorfahrrädern und schweren Motorfahrrädern mit einer Breite bis zu 1 m soll keine zahlenmässige Beschränkung der Anzahl Sitzplätze gelten. Stattdessen soll künftig die vom Hersteller garantierte Nutzlast im Rahmen des gesetzlich festgelegten Gesamtgewichts für die Bestimmung der maximalen Anzahl Sitzplätze massgebend sein. Um die Verkehrsflächen praxisgerechter und effizienter zu nutzen, soll unter Berücksichtigung der Neukategorisierung der Motorfahrräder die Bedeutung von gewissen, den Langsamverkehr betreffenden Signalen angepasst werden. Gehflächen sollen dabei weiterhin den zu Fuss Gehenden vorbehalten bleiben, wobei auch fahrradähnliche Gefährte ohne elektrischen Antrieb (z. B. Skateboards), Kinderräder sowie motorbetriebene Fahrzeuge für gehbehinderte Personen zugelassen sind. Wo ein Radweg oder



Alle Details zur Vernehmlassung.

Motorfahrräder				
«Leicht-Motorfahrräder»	«Elektro-Stehroller»	«schwere Motorfahrräder»	«schnelle Motorfahrräder»	
v_{max}	25 km/h	25 km/h	45 km/h	30 km/h
Gesamtgewicht	≤ 250 kg	≤ 450 kg	≤ 200 kg	
Breite	$\leq 1,00$ m	$\leq 1,00$ m <small>(einplätige Fahrzeuge zum Sachtransport $\leq 1,20$ m)</small>	$\leq 1,00$ m	
Antrieb	Elektromotor oder elektrische Tretunterstützung	Elektromotor	Elektromotor oder elektrische Tretunterstützung	elektrische Tretunterstützung
Leistung, Hubraum	$\leq 0,5$ kW	≤ 2 kW	≤ 1 kW	≤ 1 kW ≤ 50 cm ³
Anzahl Räder	frei wählbar		mindestens 3 Räder, mehrspurig	zwei Räder, einspurig
Sitzplätze	Anzahl Sitzplätze frei nach verfügbarer Nutzlast <small>(Fahrzeuge ohne Sitzgelegenheit wie z. B. Trottinette: nur 1 Person)</small>		Anzahl Sitzplätze frei nach verfügbarer Nutzlast	einplätzig
Zulassung	nein	ja	ja	
Führerausweis	ohne Ausweis ab 16 Jahren, mit Kategorie M ab 14 Jahren	ohne Ausweis ab 16 Jahren, mit Kategorie M ab 14 Jahren	Kategorie M <small>(Sonderregelungen für gehbehinderte Personen)</small>	Kategorie M
Verkehrsflächen	wie Radfahrende		wie Radfahrende <small>(keine Benutzungsfrist von Radwegen, nicht zugelassen auf signalisierten Fusswegen mit Zusatztafel «E» gestattet)</small>	

ein gemeinsamer Fuss- und Radweg besteht, sollen Lenkerinnen und Lenker schneller und schwerer Motorfahrräder künftig auch die Fahrbahn des übrigen Verkehrs benutzen dürfen. Für die Signalisation und Markierung von Parkierungsflächen für Fahrräder und Motorfahrräder, die für den Transport von Kindern, Mitfahrenden und Sachen konzipiert sind, soll den Signalisationsbehörden das Symbol «Lastenfahrrad» zur Verfügung gestellt werden. Zudem sollen sogenannte geschützte Radstreifen («protected bike lanes») explizit geregelt werden. Dafür wird vorgeschlagen, die rechtlichen Grundlagen von Rastreifen dahingehend zu präzisieren, dass mit durchgezogenen Linien markierte Radstreifen zusätzlich mit baulichen Elementen versehen werden können. Mit solchen geschützten Radstreifen kann die Sicherheit auf der bestehenden Radinfrastruktur erhöht werden. Weiter soll es künftig erlaubt sein, ab 12 Jahren langsame E-Bikes zu fahren, sofern eine volljährige Aufsichtsperson dabei ist.

Offene Stellen



Fahrlehrer*in Motorrad	Fahrschule Aare	Bern Vollzeit
Praktikum Fahrlehrer	fahrstiL Verkehrsschule	in Deiner Region Praktikum
Fahrlehrer Kat. B/BE	fahrstiL Verkehrsschule	Überall Freelance
Praktikant*in Fahrlehrer*in Auto	Fahrschule Aare	Bern Teilzeit
Fahrlehrer*in Auto	Fahrschule Aare	Bern Vollzeit
Nothilfe-Instruktor*in	Fahrschule Aare	Bern Teilzeit
Nothelfer-Instruktor*in	Transportschule AG	Wetzikon ZH Teilzeit
Fahrlehrer*in Kategorie A/B (80-100 %)	Fahrschule XXL	Zug Vollzeit



Weitere Stelleninserate



Stelleninserate aufgeben

Schliesslich sollen Verkehrsexpertinnen und -experten, die Fahrzeug- und Führerprüfungen abnehmen, neu keinen schweizerischen Führerausweis mehr besitzen müssen.

Nebst über 20 Änderungen bei der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) sind 7 Änderungen bei der Verkehrsregelnverordnung (VRV), 5 Änderungen bei der Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (VZV), 13 Neuerungen bei der Signalisationsverordnung (SSV), 6 Änderungen bei der Ordnungsbussenverordnung (OBV), 2 Änderungen bei der Verkehrsversicherungsverordnung (VVV) und Änderungen bei der TGV und TAFV in der Vernehmlassung vorgeschlagen worden.

Auch L-drive.ch und die angeschlossenen Sektionen können und werden zu diesen Punkten Stellung nehmen und somit die Vernehmlassung mitgestalten.

	(1) Das Symbol «Fahrrad» im ruhenden Verkehr	(2) Das Symbol «Fahrrad» im Fahrverkehr	(3) Das Symbol «Fahrrad» auf Zusatztafeln zum Signal «Fussweg»
«Leicht-Motorfahrräder» 	✓	✓	✓
«Elektro-Stehroller» 	✓	✓	✓
«schwere Motorfahrräder» 	✓	✓	✗
«schnelle Motorfahrräder» 	✓	✓	✗

Die wichtigsten vorgeschlagenen Änderungen im Überblick

Tragen von Schutzhelmen

VRV Art. 3b Abs. 2 Bst. e, g und h

- 2 Von der Helmtragepflicht sind ausgenommen:
 - e. Personen auf Fahrzeugen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 20 km/h;
 - g. Personen auf Motorfahrrädern mit elektrischem Antrieb, der bis höchstens 25 km/h wirkt;
 - h. Führer von motorisierten Rollstühlen.

Motorräder, Motorfahrräder und Fahrräder; Allgemeines

VRV Art. 42 Abs. 2 und 4

- 2 Motorradfahrer und Radfahrer dürfen keine Gegenstände mitführen, welche die Zeichengebung verunmöglichen oder andere Strassenbenützer gefährden. Mitgeführte Gegenstände dürfen:
 - a. bei Fahrzeugen mit einer Breite von 1 m oder weniger: höchstens 1 m breit sein;
 - b. bei Fahrzeugen mit einer Breite von mehr als 1 m: höchstens so breit wie das Fahrzeug sein.
- 4 Die Führer von Motorfahrrädern haben die Vorschriften für Radfahrer zu beachten sowie die allgemeinen und

signalisierten Höchstgeschwindigkeiten einzuhalten. Die Führer von schnellen und schweren Motorfahrrädern sind von der Pflicht befreit, Radwege zu benutzen (Art. 33 Abs. 1 SSV35).

Mitfahren auf Motorrädern und Fahrrädern

VRV Art. 63 Abs. 3–6

- 3 Fahrradfahrer über 16 Jahre dürfen mitführen:
 - a. so viele Personen, wie Sitzplätze vorhanden sind; Kinder dürfen nur auf Plätzen mitgeführt werden, die für ihre Grösse geeignet sind;
 - b. auf einem Nachlaufteil gemäss Artikel 210 Absatz 5 VTS46 an ein- und zweiplätzigem Fahrrädern:
 1. ein Kind, wenn es die Pedale sitzend treten kann, oder
 2. eine behinderte Person im Rollstuhl;
 - c. auf einer speziellen Fahrrad-Rollstuhl-Kombination: eine behinderte Person; oder
 - d. in einem Fahrradanhänger an ein- und zweiplätzigem Fahrrädern: höchstens zwei Kinder auf geschützten Sitzplätzen.

- 4 Auf stehend zu fahrenden Fahrrädern und stehend zu fahrenden Motorfahrrädern dürfen keine Personen mitgeführt werden.
- 5 Auf zulassungspflichtigen Motorfahrrädern dürfen Personen nur auf bewilligten Plätzen mitgeführt werden. Bei schnellen Motorfahrrädern dürfen zusätzlich mitgeführt werden:
 - a. ein Kind auf einem sicheren Kindersitz; oder
 - b. höchstens zwei Kindern auf geschützten Sitzplätzen eines Fahrradanhängers.
- 6 Aufgehoben.

Ausnahmen von der Ausweispflicht

VZV Art. 5 Abs. 2 Bst. g

- 2 Ein Führerausweis ist nicht erforderlich zum Führen:
 - g. eines mehrspurigen Motorfahrrades ohne Tretpedale und mit einer Höchstgeschwindigkeit von höchstens 25 km/h durch gehbehinderte Personen.

Neues Mindestalter für langsame E-Bikes

VZV Art. 6 Abs. 1 Bst. f und g

- 1 Das Mindestalter zum Führen von Motorfahrzeugen beträgt für:
 - f. unter Aufsicht einer mindestens 18-jährigen Person geführte Leicht-Motorfahrräder (Art. 18 Bst. BVTS49) mit einer Tretunterstützung mittels Betätigung der Pedale, die bis höchstens 25 km/h wirkt und einer allfälligen bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit im reinen Motorbetrieb von höchstens 6 km/h: 12 Jahre.
 - g. sonstige Motorfahrzeuge, für die ein Führerausweis nicht erforderlich ist: 16 Jahre.

Der Verkehrsexperte für Führer- und Fahrzeugprüfungen muss

VZV Art. 65 Abs. 2 Einleitungssatz und Bst. c

- 2 Der Verkehrsexperte für Führer- und Fahrzeugprüfungen muss:
 - c. seit mindestens drei Jahren im Besitz eines schweizerischen Führerausweises der Kategorie B oder C oder eines ausländischen Führerausweises der Kategorie B oder C nach der Richtlinie 2006/126/EG50 sein, ohne während dieser Zeit eine verkehrsgefährdende Verletzung von Verkehrsvorschriften begangen zu haben.

Allgemeine Fahrverbote

SSV Art. 18 Abs. 4

- 4 Die Signale «Allgemeines Fahrverbot in beiden Richtungen» und «Einfahrt verboten» gelten nicht für:
 - a. Handwagen von höchstens 1 m Breite;

- b. Kinderwagen;
- c. Rollstühle ohne Motor;
- d. geschobene Fahrräder;
- e. Motorfahrräder, die bei abgestelltem Motor geschoben werden;
- f. zweirädrige Motorräder, die bei abgestelltem Motor geschoben werden;
- g. mehrspurige Motorfahräder ohne Tretpedale, die von gehbehinderten Personen verwendet werden.

Teilfahrverbote, Fussgängerverbot

SSV Art. 19 Abs. 1 Bst. a, c und f

- 1 Teilfahrverbote verbieten den Verkehr für bestimmte Fahrzeugarten und haben folgende Bedeutung:
 - a. Das «Verbot für Motorwagen» (2.03) gilt für alle mehrspurigen Motorfahrzeuge, inbegriffen Motorräder mit Seitenwagen, ausgenommen mehrspurige Motorfahräder.
 - c. Das «Verbot für Fahrräder und Motorfahrräder» (2.05) untersagt das Fahren mit Fahrrädern und Motorfahrrädern; das «Verbot für Motorfahrräder» (2.06) untersagt das Fahren mit einspurigen Motorfahrrädern mit Verbrennungsmotor.

Radweg, Fussweg, Reitweg

SSV Art. 33 Abs. 1 und 2

- 1 Das Signal «Radweg» (2.60) verpflichtet die Führer von Fahrrädern, Leicht-Motorfahrrädern sowie Elektro-Stehrollern, den für sie gekennzeichneten Weg zu benutzen, und erlaubt Führern von schnellen und schweren Motorfahrrädern die Benützung dieser Wege. Wo der Radweg endet, kann das Signal «Ende des Radweges» (2.60.1) aufgestellt werden. Für den Vortritt sowie für die Benützung des Radwegs durch andere Strassenbenützer gelten die Artikel 15 Absatz 3 und 40 VRV64.

Parkieren mit Parkscheibe

Art. 48a Abs. 1

- 1 Das Signal «Parkieren mit Parkscheibe» (4.18) kennzeichnet Parkplätze, auf denen beim Parkieren eine Parkscheibe nach Anhang 3 Ziffer 1 verwendet werden muss. Diese Parkplätze können von Motorwagen, anderen mehrspurigen Motorfahrzeugen, Motorrädern mit Seitenwagen und weiteren Fahrzeugen mit ähnlichen Ausmassen, ausgenommen mehrspurige Motorfahräder, benützt werden.



Datenschutzgesetz (DSG)

Neue Datenschutzbestimmung betrifft auch die Fahrschulen

Das total revidierte Datenschutzgesetz (DSG) und die Ausführungsbestimmungen in der neuen Datenschutzverordnung (DSV) und der neuen Verordnung über Datenschutz-zertifizierungen (VDSZ) treten am 1. September 2023 in Kraft.

Das total revidierte DSG und die entsprechenden Bestimmungen in den Verordnungen sorgen künftig für einen besseren Schutz der persönlichen Daten. Insbesondere werden der Datenschutz den technologischen Entwicklungen angepasst, die Selbstbestimmung über die persönlichen Daten gestärkt sowie die Transparenz bei der Beschaffung von Personendaten erhöht.

Worauf müssen KMU und Einzelfirmen beim neuen Datenschutzgesetz achten?

Per 1. September 2023 ist es so weit und das Datenschutzgesetz ist in Kraft. Warum es auch Fahrschulen etwas angeht? Weil diese als Unternehmen, auch wenn sie ein Einzelunternehmen sind, die Pflicht haben, mit Daten von Kunden und Besuchern der Webseite mit Bedacht umzugehen. Datenschutz betrifft Ihre gesamte Firma.

KMU und Einzelunternehmer, die personenbezogene Daten erheben oder verarbeiten, müssen in einer Datenschutzerklärung darüber informieren, welche Informationen von Kunden bearbeitet werden, wenn diese Ihre Webseite besuchen. Auch wenn Online-Dienste genutzt werden oder wenn die Fahrschule Dienstleistungen für Kunden erbringt.

Die Massnahmen müssen vermeiden, dass Personendaten verletzt werden. Dies kann unbeabsichtigt oder widerrechtlich geschehen, doch sollten Daten gelöscht oder gar gehackt werden, ist dies ein Verstoß gegen die Datensicherheit.

Bereits das Erfassen von IP-Adressen ist als «Beschaffen von Personendaten» anzusehen. Deshalb ist es unumgänglich, dass Ihre Webseite eine Datenschutzerklärung braucht. Denn kommt ein Besucher auf Ihre Webseite, wird normalerweise automatisch die IP-Adresse erfasst.

Weitere Personendaten sind z. B. Personendaten via eines Kontaktformulars, einer Buchung/Bestellung, einer Anmeldung für Fahrstunden, VKU usw. Bei Daten und Fotos, die Sie für Werbezwecke verwenden (Foto nach bestandener Prüfung), ist die betroffene Person zu informieren, was mit diesen Daten geschieht.

Da drakonische Bussen bis CHF 250 000 angedroht werden, ist eine seriöse Abklärung durch eine Fachperson sicher sehr empfehlenswert.

Beitrag: Ravaldo Guerrini
Quellen: kmu.admin, admin.ch
Bilder/Grafiken: sippapas, stock.adobe.com



Wettbewerb
für Ihre Lernenden

Concours
pour vos élèves

Concorso per
i partecipanti

Kostenloses Online-Quiz für Ihren VKU

Gefährliche Verkehrssituationen virtuell befahren und weitere VKU-Aufgaben interaktiv lösen.

Quiz en ligne gratuit pour votre cours de sensibilisation

Rouler virtuellement dans des situations dangereuses et répondre à des questions interactives liées à la conduite.

Quiz gratuito online per il tuo corso di sensibilizzazione

Affronta virtualmente le situazioni di traffico pericolose e rispondi ad altre domande interattive del corso di sensibilizzazione.

bfu
bpa
upi



vkuquiz.ch

