

Für Fahrlehrer/innen  
Pour Moniteurs de conduite  
Per Maestri conducenti  
2/2020

# FL magazin



Die Fahrlehrerschaft  
in der (Corona-)Krise?



## Antriebstechnik

Konzepte für die Zukunft



## Gesetz

Verkehrssicherheit  
im Sommer



## Klassik

Fiat 600 Multipla

# fahrlehrervergleich.ch



## Jetzt Ihren Werbebanner buchen!

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

Gerne beraten wir Sie jederzeit kostenlos und unverbindlich unter +41 58 274 70 00 oder per Email an [banner@localsearch.ch](mailto:banner@localsearch.ch)

**Impressum**

FL-Magazin ist die unabhängige Zeitschrift für alle Schweizer Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer

**Herausgeberin**

Brunner Medien AG  
Arsenalstrasse 24, 6010 Kriens

**Redaktion/Verlag**

Brunner Verlag  
Arsenalstrasse 24, 6010 Kriens  
redaktion@fl-magazin.ch

**Auflage**

4000 Exemplare

**Verbreitung**

Fahrlehrer und Fahrschulen  
Schweiz, alle Sprachräume

**Erscheinungsweise**

4 Ausgaben im Jahr

**Anzeigen**

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

**Verlagsleiter**

Werner Kirschbaum  
w.kirschbaum@fl-magazin.ch

**Gesamtherstellung**

Brunner Medien AG  
Arsenalstrasse 24, 6010 Kriens

printed in  
**switzerland**

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

**Bilder Titelseite:**

GettyImages | Jozsef Zoltan Varga  
agvs-ups.ch  
SwissClassics

**Alle reden über Corona**

Wir auch. Denn noch nie in den vergangenen 75 Jahren hat ein Ereignis solche Spuren hinterlassen wie das bis dahin unbekannte Coronavirus SARS-CoV-2. Relativ schnell hat die WHO eine weltweite Pandemie ausgerufen. Alle Länder und Kontinente waren und sind betroffen: sei es im Bemühen um die Eindämmung der Ausbreitung oder darum, den besten Weg aus dem Lockdown zu finden.



Werner Kirschbaum

Betroffen sind alle Branchen – auch die Fahrlehrerschaft der Schweiz. Neben den kurzfristigen Auswirkungen des Arbeitsverbotes müssen auch die langfristigen Auswirkungen diskutiert werden. Da scheint im Wissen um die unterbrochenen VKU-Kurse und Fahrstundentermine ein schwacher Trost zu sein, dass die Fahrschülerinnen und -schüler nach den Lockerungsbestimmungen ab 11. Mai wieder zurückkommen.

Nachhaltigkeit auf allen Ebenen ist gefragt. Aber auch die Frage: Was darf uns die Nachhaltigkeit kosten? Und wer soll diese bezahlen? Gut beraten ist, wer – alleine, im Team oder mit Unterstützung der Berufsverbände – eine tragfähige Lösung erarbeiten und anbieten kann.

Eines ist sicher: Corona ist nicht auf die leichte Schulter zu nehmen. Am 11. Mai 2020 wurde weltweit bei ca. 279 000 Todesfällen die Anzahl von 4 000 000 Infizierten überschritten. Tun wir alles dafür, dass wir solche Szenarien nicht noch einmal erleben müssen. Jede und jeder in seinem Wirkungskreis.

Werner Kirschbaum, Verlagsleiter *FL-Magazin*



## **Pandemie**

- 6 Die Fahrlehrerschaft in der (Corona-)Krise?

## **Statistik**

- 12 Erfreuliche Tendenz auf Schweizer Strassen

## **Antriebstechnik**

- 14 Konzepte für die Zukunft

## **Fahrerassistenzsysteme**

- 17 Abschalten birgt Gefahren

## **Gesetz**

- 18 Verkehrssicherheit im Sommer
- 20 Fahrlässiges und grobfahrlässiges Verhalten

## **Klassik**

- 22 Fiat 600 Multipla – Der Pionier aus Turin

## **Nutzfahrzeuge**

- 26 Von Menschenrechten und Hygiene

## **Partie française**

## **Parte italiana**

## **Online-Ratgeber**

# let's drive

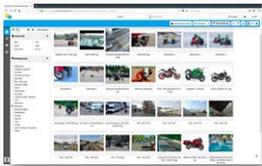
Multimedialer Verkehrskunde-Unterricht

## Durchstarten beim VKU!



### Online-Datenbank

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



### Moderatoren-handbuch

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

### Schülerhefte

- Neue Bilder
- Neue Themen
- Neues Layout

### USB-Stick

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

### Themenblätter

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



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

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

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



## Krisen-Management

# Die Fahrlehrerschaft in der (Corona-)Krise?

Vom 17. März bis 10. Mai 2020 bestand wegen der Corona-Krise ein Arbeitsverbot für Fahrschulen. Am 11. Mai wurde das Arbeitsverbot unter Auflage strenger Schutzmassnahmen wieder aufgehoben.

### Wie hat die Fahrlehrerbranche die Krise bis zum 11. Mai gemeistert?

Am 16. März gab die Medienabteilung des Bundesrates bekannt, dass sich die Lage wegen Covid-19 drastisch verändert habe. Grosse Verwirrung herrschte, als der SFV noch vor den StVA und dem ASTRA bekannt gab, dass ab dem 17. März kein Fahrunterricht mehr erteilt werden dürfe. Dies bedeutete, dass die StVA auch keine Führerprüfungen durchführen konnten. Da aber vom ASTRA zu diesem Zeitpunkt noch keine offizielle Weisung vorlag, gestaltete sich der 17. März bei StVA und Fahrlehrerschaft nicht planmässig.

### Entschädigung

Als am 18. März die Fahrlehrerschaft verstan-

den hatte, dass dieses Arbeitsverbot länger dauern könnte, wurde sofort der Ruf laut, wer das bezahlen solle. Auch hier hat der SFV im Hintergrund schnell gehandelt und bereits am Abend des 18. März bekannt gegeben, dass der «Branche Fahrlehrer» eine finanzielle Hilfe des Bundes zustehe. Diese wurde am 20. März auf eine maximale Erwerbsausfallentschädigung von CHF 196.- pro Tag festgelegt und von den Ausgleichskassen im April bis auf wenige Ausnahmen sehr unbürokratisch ausbezahlt. Weitere Verhandlungen von Branchenverbänden haben später dazu geführt, dass der Anspruch der Selbständigerwerbenden, die ihre Betriebe am 27. April oder am 11. Mai wieder öffnen konnten, vom Bundesrat bis zum 16. Mai verlängert wurde.

## Wiederaufnahme mit Schutzkonzept

Für die Wiederaufnahme der Fahrlehrertätigkeit musste ein Schutzkonzept vorliegen, das mit den Empfehlungen des BAG übereinstimmte. Bereits am 9. April hat der SFV das Schutzkonzept der Fahrlehrerschaft vorgestellt. Der Bundesrat hat am 29. April 2020 entschieden, die Massnahmen zum Schutz vor dem Coronavirus weiter zu lockern. Für die Lockerungen hat der Bundesrat mehrere Risikofaktoren berücksichtigt. Dies waren die epidemiologische Entwicklung, die Anzahl der Neuinfektionen, die Spitaleinweisungen, die Entwicklung der Massnahmen zum Abstandhalten und zur Hygiene sowie die Todesfälle durch die Corona-Pandemie.

## Alles richtig gemacht?

Unbestritten ist, dass der SFV und die regionalen Verbände einen sehr guten Job gemacht haben. Dies zeigt nicht nur die erwirkte Erwerbsausfallentschädigung, sondern auch die Wahrnehmung der Fahrlehrerschaft als Branche seitens Behörden und Ämtern in der Krisensituation. Verglichen mit anderen Branchen ist die Fahrlehrer-Branche bis zu diesem Zeitpunkt mit einem blauen Auge davongekommen. Der SFV hat mit den Regionalverbänden Verantwortung übernommen und wurde oft zu Unrecht kritisiert.

Die nachfolgenden Interviews spiegeln die Betrachtungsweise über die Corona-Krise in den drei Sprachregionen bei der Branche Fahrlehrer wider. FL-Magazin hat bei SFV-Präsident Michael Gehrken, dem Tessiner Regionalpräsidenten Adam Ferrari und dem Walliser Fahrlehrer Elvis Clavien nachgefragt.

**FL-Magazin: Der SFV hat in der Corona-Krise einen grossen Arbeits- und Informationsaufwand betrieben. Was war für das SFV-Team und dich die grösste Herausforderung?**

*Michael Gehrken, SFV-Präsident:* Es gab und gibt nach wie vor drei hauptsächliche Herausforderungen:

Erstens:[...] Jede Information – ob seitens der Behörden oder auch unsererseits – war immer mit Fragezeichen und Unsicherheiten verbunden. Gleiches galt im Übrigen auch in Bezug auf die ergriffenen Massnahmen, welche die Wirtschaft stark betreffen. Auch diese Massnahmen wie der «Lockdown» (das Arbeitsverbot) oder die Unterstützungsmassnahmen waren für alle Neuland. All das hat grosse Unsicherheiten mit sich gebracht – auch für uns: Ist das, was wir heute entschieden und informiert haben, morgen noch richtig und gültig? Auch jetzt kommen noch jeden Tag neue Erkenntnisse dazu, die aber auch wieder neue Fragen aufwerfen – sowohl betreffend COVID-19 als auch bezüglich der Wiederaufnahme der Tätigkeiten mit dem Branchen-Schutzkonzept.

Auf der anderen Seite hatten wir viele Fahrlehrer, die von uns erwartet haben, dass wir ihnen genau diese Sicherheit vermitteln können resp. dass wir [...] für sie Schutzmassnahmen entwickeln, damit sie wieder arbeiten dürfen.

Zweitens kamen das Tempo der Ereignisse und die massiven Konsequenzen, welche die getroffenen Massnahmen mit sich gebracht haben, hinzu. [...] Da ist es logisch, dass immer wieder viele Fragen aufkommen, auf welche teilweise nicht einmal jene, welche Entscheide trafen, eine Antwort wussten.

Und schliesslich kam als Drittes hinzu, dass wir uns mit vielen Leuten konfrontiert sahen, die – im Gegenteil dazu – genau wussten, was Sache ist. [...] Im Gegensatz zu diesen «Fachleuten» musste der Verband jedoch stets äusserst sorgfältig zur Sache gehen: Von unserem Wirken hingen und hängen Existenzen ab. Aber auch die Gesundheit der Fahrschüler und der Fahrlehrer selbst. In diesem Zusammenhang bin ich äusserst froh, dass wir auf ein sehr engagiertes Team auf der Geschäftsstelle des SFV zählen können, welches in all diesen Wochen immer wieder Tag und Nacht vorbildlich Zusatzarbeiten erledigt hat.



*Michael Gehrken,  
SFV-Präsident*

**Wie war in der Corona-Krise der Kontakt a) zu den Behörden und b) zu den Regionen und Mitgliedern und wie empfindest du die Kommunikation des ASTRA mit dir und der Fahrlehrerschaft?**

Wenn die Corona-Krise etwas Positives mit sich gebracht hat, [...] dass der Verband als Ganzes zweifellos gestärkt aus dieser Pandemie hervorgeht: Wir sind täglich mit den Behörden und Partnerorganisationen im Kontakt gestanden. [...] Dabei hat der Verband eine doppelte Rolle einnehmen müssen: Zum einen haben wir [...] die Interessen der Fahrlehrerschaft gegenüber den Behörden [...] vertreten. Der Kontakt und die Rückmeldungen der Mitglieder sowie der Regionalverbände waren da sehr zentral. Genauso wie der Umstand, dass uns die Regionalverbände immer wieder den Rücken freigehalten haben, wenn wir beispielsweise noch nicht informieren konnten. Zum anderen haben wir

die Behörden [...] entlastet, indem wir eben viele dieser offenen Fragen unseren Mitgliedern gegenüber klären konnten. Das hat sowohl den Behörden wie auch den Mitgliedern geholfen.

**Auf Anfrage von FL und Regionalverbänden bei den StVA konnte festgestellt werden, dass die StVA weniger schnell informiert waren als der SFV. Woran lag das? Was könnte man besser machen?**

Da hat der angesprochene «direkte Draht», insbesondere zum [...] ASTRA und zu Partnerorganisationen, sehr geholfen. Und sei es nur, dass man ab und zu erfahren hat, dass man in der Bundesverwaltung auch noch nicht mehr weiss als in der Öffentlichkeit. [...] Solche Gerüchte haben zu sehr vielen Diskussionen und Mehrarbeit geführt. Das heisst nicht, dass die Strassenverkehrsämter hier einen schlechten Job gemacht hätten. Im Gegenteil! [...] Aber vielleicht hat man an der einen oder anderen Stelle den andauernden Anfragen der Öffentlichkeit (und der Fahrlehrer) ab und zu etwas zu vorschnell nachgegeben. Die hieraus zu ziehenden Schlüsse sind für mich klar: In einer Krisensituation kommuniziert eine Stelle und nicht jeder für sich. Für die Zukunft bedeutet dies, dass der Bund wohl für jeden Fachbereich wie beispielsweise den Strassenverkehr eine «Taskforce» – bestehend aus vorgängig bestimmten Vertretern des Bundes, der Verbände und der Kantone – sowie einen klaren Notfallplan haben muss, der im Krisenfall aktiviert werden kann. Es kann nicht sein, dass man sich zuerst noch organisieren muss und über Aufgaben respektive Kompetenzen diskutiert [...].

**Bereits am 9. April hat der SFV dem BAG und anderen ein Schutzkonzept der Fahrlehrerschaft vorgestellt. War das der Grund, weshalb der Restart bereits am 11. Mai kommen konnte?**

Dass sich der SFV bereits Anfang April Gedanken darüber gemacht hat, [...] war sicherlich nicht falsch. Hier hat der gesamte Vorstand des SFV mit seinem Wirken im Hintergrund weit-sichtig gehandelt. Vielleicht war dies auch mit ein Grund, weshalb die Fahrlehrer [...] früher wieder arbeiten können als geplant. Ich bin mir

**DOPPELPEDALEINBAU**



Unser einzigartiger Montagesatz kann in jedem Fahrzeugtyp eingebaut und später wieder umgebaut werden.

**Kurzfilm auf unserer Homepage!**

Ihr Fahrzeug ist in kürzester Zeit einsatzbereit. Wir empfehlen uns und garantieren Ihnen TOP-QUALITÄT.

**Verlangen Sie eine Offerte bei:**



www.autograedelag.ch  
E-Mail: info@autograedelag.ch

bewusst, dass auch damit nicht jeder zufrieden ist: Viele hätten lieber bis zum 8. Juni gewartet. Andere wiederum kämpfen seit Anfang mit existenziellen Problemen und hätten gerne Ende April schon wieder angefangen. Der Hauptgrund, weshalb es am 11. Mai wieder losging, dürfte aber ganz klar sein, dass die Pandemie in der Schweiz [...] nicht so stark war wie befürchtet. [...]

**Müssen alle Fahrlehrer ein so aufwendiges Schutzkonzept haben? Was passiert, wenn das Schutzkonzept im Fahrschulbetrieb nicht korrekt eingehalten wird?**

[...] Experten gehen davon aus, dass wir vielleicht noch ein, zwei Jahre damit leben müssen. [...] Das bedeutet aber, dass wir uns und die Fahrschüler, aber auch die Gesellschaft schützen müssen. Jedenfalls so lange, bis es eine Impfung gibt. Grundsätzlich kann jeder Betrieb ein eigenes Schutzkonzept entwickeln und umsetzen. Der Bund oder das BAG werden allerdings keine Schutzkonzepte bewilligen. Vielmehr werden die Kantone die Umsetzung einfach kontrollieren. Und da wird das Branchen-Schutzkonzept des SFV sicherlich als Massstab beigezogen werden. In dieser Situation war der SFV der Auffassung, dass es einfacher ist, für alle gleich ein fixfertiges Konzept bereit zu haben, welches allen Anforderungen genügt. Mithin können wir so auch verhindern, dass sich der eine oder andere in dieser Situation Vorteile auf dem Markt verschafft, indem er gewisse Massnahmen nicht umsetzt und sich und seine Fahrschüler gefährdet. Vor allem aber: Wir verhindern damit, dass die ganze Branche in Verruf gerät, wenn Schutzmassnahmen nicht umgesetzt werden. Dass diese nun vorliegenden Massnahmen kontrovers diskutiert werden, ist klar. Die Massnahmen sind [...] nicht für alle Zeit in Stein gemeisselt. [...]

**Was wird dir persönlich in Erinnerung bleiben, wenn du an die Corona-Krise denkst?**

Als äusserst positiv würde ich sicherlich die Zusammenarbeit mit den Behörden (ASTRA) beurteilen. Vor allem auch den Umstand, dass wir als Branchenverband ernst genommen werden. Das zeigt sich beispielsweise daran, dass sich Partnerorganisationen auf unser Branchen-

konzept abstützen. [...] Besonders erwähnen möchte ich aber auch die kantonalen Behörden mit der Vereinigung der Strassenverkehrsämter ASA, die uns immer wieder unterstützt hat. [...] Und da haben wir sicherlich auch auf die Regionalverbände zählen können, welche viel Überzeugungsarbeit an der Basis geleistet haben. [...]

**Ist der Lockdown am 16. März für die Tessiner Fahrlehrer nicht zu spät gekommen? Und ist der Restart am 11. Mai nicht zu früh?**

*Adam Ferrari, Regionalpräsident Tessin:* [...] Im Kanton Tessin gab es Ortschaften, die zahlenmässig viel mehr betroffen waren als andere. Sicher ist nur, dass es bereits am 16. März gesundheitlich gefährlich war, Fahrunterricht zu geben bzw. zu besuchen. Einige Fahrschulen waren [...] vor dieser Massnahme schon zu. Was die Wiederaufnahme der Fahrlehrertätigkeit betrifft, kann ich aber sagen, dass dieses Datum als erster Schritt für eine neue, aber gleichzeitig schwierige Zeit angesehen wird. Natürlich herrscht keine Einigkeit darüber, ob es früher oder später besser gewesen wäre [...]. Vielleicht wäre eine Differenzierung der Fahrkategorien besser gewesen [...]. Die langfristige Lösung ist nur eine: sich weiterhin unbedingt an die bekannten Sicherheitsvorschriften zu halten. Alle - nochmals -, alle müssen sich anpassen und dazu beitragen, dass das Virus endgültig bekämpft werden kann. Es geht hier schliesslich um Teamfähigkeit.

**Wie ist die Akzeptanz der Tessiner Fahrlehrer betreffend das Schutzkonzept des BAG, das beim SFV bestellt werden kann?**

[...] Das Feedback kann ich insgesamt als sehr positiv einschätzen. Klar, die nun als überflüssig erklärte Handschuhpflicht war von Anfang an nicht begrüsst worden, ist jetzt aber kein Thema mehr.

**Wie empfinden du und die Tessiner Fahrlehrer die Kommunikation des ASTRA und der anderen Behörden gegenüber der Fahrlehrerschaft in der Corona-Krise?**

[...] Die für die Fahrlehrerschaft spezifische Kommunikation ist definitiv zu spät gekommen. Dies zeigt m. E. nochmals, dass ein starker



*Adam Ferrari, Regionalpräsident Tessin*



Elvis Calvien,  
Walliser Fahrlehrer

Verband für die Fahrlehrer entscheidend ist. Ohne die Infos des SFV wären mit grosser Wahrscheinlichkeit die Fahrlehrer kurz vor dem 11. Mai informiert worden, dass sie mit gewissen Einschränkungen wieder arbeiten könnten. [...]

**Was wird dir persönlich am meisten in Erinnerung bleiben, wenn du an die Corona-Krise denkst?**

Da ich gerne Oldtimerfahrzeuge fahre, habe ich mich immer gefragt, wie in den 60ern und 70ern auf unseren Strassen das Fahren war. [...] Ich habe das Gefühl gehabt, dass man in diesem Sinne eine Reise in die Vergangenheit gemacht hat. Wenig erfreulich werden mir die Zeitungsanzeigen in Erinnerung bleiben, [...] dass leider viele Leute den Kampf gegen dieses Virus verloren haben. Und schliesslich: Die unermüdliche Hilfeleistung des Sanitätspersonals und die Mobilisierung der Armee, die Unterstützung

vieler jungen Leute, die dazu beigetragen haben, dass man am 11. Mai schrittweise wieder restarten kann.

**Ist für die Walliser Fahrlehrer der Lockdown am 16. März zu spät gekommen? Und ist der Restart am 11. Mai zu früh für das Wallis?**

Elvis Calvien, Walliser Fahrlehrer: Die «Abriegelung» war meiner Meinung nach nicht zu spät. Das können nur Spezialisten beantworten, aber der Restart ist für uns, die Fahrlehrer, sicher zu früh.

**Wie ist die Akzeptanz der Walliser Fahrlehrer betreffend das Schutzkonzept des BAG, das vom SFV bestellt werden kann?**

Diese Frage sollte den Mitgliedern des FRE-AVAE-Ausschusses gestellt werden. Sie sind diejenigen, die in ständigem Kontakt mit den wichtigsten interessierten Parteien stehen. Es ist sicher nicht leicht, ein Konzept für uns zu finden, aber ich bin sicher, dass sie ihr Bestes getan haben, um uns zu schützen. Ist das eine Übertreibung? Die Zeit wird es zeigen.

**Wie empfinden du und die Walliser Fahrlehrer die Kommunikation des ASTRA und der anderen Behörden gegenüber der Fahrlehrerschaft in der Corona-Krise?**

Auch diese Frage sollte dem FRE-AVAE-Ausschuss vorgelegt werden.

**Was wird dir persönlich am meisten in Erinnerung bleiben, wenn du an die Corona-Krise denkst?**

Negativ: Der finanzielle Verlust ist sicherlich für uns alle der entscheidende Punkt. Die Familien, die von Todesfällen aufgrund der Pandemie betroffen sind, sind uns natürlich nicht gleichgültig.

Positiver Punkt: Als Vater von drei Kindern war es ein Privileg, zwei Monate mit ihnen zu verbringen. Wenn man intensive Momente miteinander teilen kann, ohne über die Arbeit nachdenken zu müssen, es ist sicherlich einmalig. In diesen Momenten sieht man den wirklich wichtigsten Punkt: die Familie.



**WAB Zentralschweiz AG**

**FAHRLEHRERWEITERBILDUNG MOTORRAD**  
**Verschiedene Motorräder auf einer Tagestour entdecken**  
 Ruswil – Mittwoch 09.09.2020 / Freitag 11.09.2020

---

**MODERATORENWEITERBILDUNG**  
 (Doppelanerkennung FL+MOD)  
**Verschiedene Motorräder auf einer Tagestour entdecken**  
 Ruswil – Mittwoch 09.09.2020 / Freitag 11.09.2020

---

**FAHRLEHRERWEITERBILDUNG AUTO**  
**Elektrofahrzeuge im Fokus / Fahrbetrieb – Panne – Unfall**  
 Ruswil – Dienstag 20.10.2020 / Mittwoch 21.10.2020

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

Beitrag: Rinaldo Guerrini  
 Bild: GettyImages | Mark Dymchenko

# AUS- UND WEITERBILDUNG

## MOTORRAD FAHRLEHRER/-IN WERDEN

Vermittle deine Begeisterung fürs Zweiradfahren und mache deine Leidenschaft zum Beruf.

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



Nächste Lehrgänge:  
[driveswiss.org](http://driveswiss.org)



### Fahrlehrer-Weiterbildung 2020



8500 Frauenfeld / 079 420 75 87

**Kategorie A:** E-Drive Elektromotorräder  
Vor- und Nachteile der E Mobilität  
(Kurs ohne eigenes Motorrad) Fr. 280.00

10. August / 12. Oktober / 30. November

**Kategorie B:** Fahrzeugtechnik/ Fahrzeugelektrik Fr. 280.00

11. August / 13. Oktober / 1. Dezember

**Kategorie B:** Elektrische Antriebssysteme, Vor- und Nachteile der E Mobilität im FS Einsatz Fr. 300.00

12. August / 14. Oktober / 2. Dezember

**Kategorie B:** Profi in der Anhänger-Ausbildung BE Fr. 300.00

13. August / 15. Oktober / 3. Dezember

**Kategorie C:** Elektrische Antriebssysteme im Schwerverkehr.  
(CZV WB Tag inklusiv!) Fr.310.00

14. August / 16. Oktober / 4. Dezember

Alle Kurspreise inkl. Znüni, Mittagessen und Getränke plus Fr. 45.00 für die asa Kursbescheinigung

Anmeldungen per Mail, Telefon oder auf unserer HP  
[www.trigan-weiterbildung.ch](http://www.trigan-weiterbildung.ch)

# Lerne Leben retten

## Werde Nothilfeinstruktor! Kompetent, dynamisch und motiviert

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

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

## Fahrschulpedalen

- Mit Wellenübertragung oder mit Seilzügen
- Einzelanfertigungen
- PW, Lastwagen und Gesellschaftswagen
- Professionell verbaut
- Erfahrung seit 1951



Trütsch-Fahrzeug-Umbauten AG  
Steinackerstrasse 55, 8302 Kloten

Tel: 044 320 01 53  
Fax: 044 320 01 58

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



## Verkehrstote

# Erfreuliche Tendenz auf Schweizer Strassen

Im Jahr 2019 gab es in der Schweiz erstmals weniger als 200 Verkehrstote. Diese Zahl bestätigt die Bemühungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit der letzten Jahre. Handlungsbedarf gibt es weiterhin bei E-Bikes.

2019 wurden gemäss der Strassenverkehrsunfallstatistik des Bundesamts für Strassen (ASTRA) in der Schweiz 187 Menschen bei Verkehrsunfällen getötet (2018: 233) und 3639 schwer verletzt (2018: 3873). Beide Zahlen entsprechen dem tiefsten Stand seit der Erfassung der Unfallzahlen 1940 (Getötete) bzw. 1970 (Schwerverletzte). Betrachtet über einen mehrjährigen Zeitraum setzt sich somit der Trend zu tieferen Opferzahlen bei Verkehrsunfällen fort. Dank verschiedener Massnahmen in den Bereichen Mensch, Fahrzeug, Daten und Infrastruktur gehört die Schweiz damit bei der Verkehrssicherheit heute international zu den Spitzenreitern.

Aufgeschlüsselt auf die einzelnen Verkehrsteilnehmenden ergibt sich folgendes Bild:

### Insassen von Personenwagen

Im letzten Jahr kamen 65 Personen als Insassen eines Personenwagens bei Verkehrsunfällen ums Leben; dies sind 14 weniger als im Vorjahr. 706 Personen wurden schwer verletzt (-91 gegenüber 2018).

### Motorradfahrende

Bei den Motorradfahrenden sank die Zahl der getöteten Personen von 42 im Jahr 2018 auf 30. Besonders erfreulich ist der Rückgang der tödlich verunfallten Motorradfahrenden in der Altersklasse der 45- bis 54-Jährigen (2 im 2019, 12 im 2018). 990 Motorradfahrende wurden schwer verletzt (2018: 1068).

### Fussgängerinnen und Fussgänger

Auch bei den Fussgängerinnen und Fussgängern ist ein Rückgang bei den Getöteten von 43 im 2018 auf 37 Personen im 2019 sowie bei den Schwerverletzten von 537 im 2018 auf 524 Personen im 2019 zu verzeichnen. 15 Personen verunfallten tödlich auf einem Fussgängerstreifen. Das sind 5 mehr als im Vorjahr.

### Fahrende Fahrzeugähnlicher Geräte (FäG)

Neu werden in der Statistik des ASTRA die FäG-Fahrenden separat ausgewiesen. 2019 wurden 39 bei Verkehrsunfällen schwer verletzt (2018: 40); tödlich verunfallte Personen gab es im letzten Jahr keine (5 Getötete im 2018). Zahlenmäs-

## Verunfallte 2019



Zu Fuss  
**2146**



Auf dem Velo  
**4685**



Auf dem Motorrad  
**3444**



Im Personenwagen  
**9382**

sig die grösste Altersgruppe von schwerverunfallten FäG-Fahrenden sind Kinder im Alter von 2 bis 13 Jahren (21 im 2019; 30 im 2018).

### Fahrradfahrende

2019 wurden 16 Fahrradfahrende bei Verkehrsunfällen getötet. Dies sind 11 weniger als im Vorjahr. Ein deutlicher Rückgang ist bei den getöteten Fahrradfahrenden im Innerortsbereich feststellbar: Dort kamen neun Menschen ums Leben, was gegenüber dem Vorjahr einer Abnahme um 10 Personen entspricht. Eine Person verunfallte mit dem Velo auf einem Radweg/Radstreifen tödlich. Schwer verletzt wurden 802 Personen (2018: 877).

### E-Bike-Fahrende

Wie in den Vorjahren gab es auch 2019 mehr schwerverunfallte E-Bike-Fahrende: 11 Personen wurden getötet (2018: 12) und 355 schwer verletzt (2018: 309). Während bei den schnell-

len E-Bikes ein Rückgang der schwerverunfallten Personen von 85 (2018) auf 77 feststellbar war, stieg die Zahl der schwerverunfallten mit langsamen E-Bikes von 236 (2018) auf 289 im letzten Jahr. In rund drei Vierteln der Unfälle waren E-Bike-Fahrende Hauptverursachende des Unfalls, wobei die meisten dieser Unfälle Schleuder- oder Selbstunfälle waren.

61 E-Bike-Fahrende (davon 45 mit langsamen E-Bikes) verunfallten auf einem Radweg oder Radstreifen schwer. Mit dem in Erarbeitung stehenden Veloweggesetz kann die Infrastruktur für die Velo- und langsamen E-Bike-Fahrenden verbessert und damit die Verkehrssicherheit erhöht werden.

Beitrag: Werner Kirschbaum  
Quellen: media@astra.admin.ch,  
unfalldaten.ch



### Alternative Antriebe

# Konzepte für die Zukunft

Wer heute die Fahrausbildung plant oder ein Auto kauft, hat nicht nur bezüglich Marke, Modell oder Motorleistung die Wahl. Auch kann man zwischen verschiedenen Antriebsarten entscheiden und somit einen Beitrag zum Umweltschutz leisten.

Eine der innovativsten Industrien im Bereich der Umweltschutzmassnahmen ist die Autoindustrie. Sie investiert jährlich Milliarden in neue Umwelttechnologien. So haben die Luftbelastung und der Schadstoffausstoss seit Mitte der 80er-Jahre massiv abgenommen. Aber auch Fahrschulen und Automobilisten können einen ihren individuellen Vorstellungen entsprechenden Teil zu weiteren Reduktionen beitragen – zum Beispiel beim nächsten Autokauf mit der Wahl eines sparsamen und energieeffizienten Fahrzeugs. Dabei hat man als Kunde die Qual der Wahl zwischen den folgenden Antriebsvarianten.

### Verbrennungsmotor

Die Technik ist bewährt, das Optimierungspotenzial betreffend Wirkungsgrad vorhanden und die Tankinfrastruktur flächendeckend verfügbar. Der Gesetzgeber verlangt immer aufwendigere Nachbehandlungssysteme, die viel Entwicklungsarbeit benötigen und für den

Kunden teuer sind. Der Dieselmotor steht aktuell stark in der Kritik. Unberechtigt: Mit Partikelfilter und SCR-Technik sind Dieselmotoren sauber und verbrauchen gegenüber Ottomotoren nach wie vor weniger Treibstoff und emittieren weniger CO<sub>2</sub>. Allerdings sind fossile Brennstoffe endlich. Dafür könnten synthetisch hergestellte Treibstoffe aus regenerativer Quelle einsetzbar und die bestehende Tankinfrastruktur weiterverwendet werden. Der Verbrenner bleibt mittelfristig die dominante Antriebstechnik. Verbrauch und Emissionen werden kontinuierlich optimiert.

### Erdgas/CNG-Antrieb

Um den Ottomotor mit deutlich geringeren CO<sub>2</sub>- und ohne Feinstaubemissionen zu betreiben, ist das der Königsweg. Dank günstigem Kohlenstoff-Wasserstoff-Verhältnis (CH<sub>4</sub>) emittiert der Erdgasverbrennungsmotor rund 25 Prozent weniger CO<sub>2</sub> als ein vergleichbarer Benziner. In der Schweiz beträgt der Biogasanteil zudem



Verbrennungsmotor

rund 20 Prozent und wird regenerativ aus Bioabfällen produziert. Der Verkaufsanteil ist nach wie vor bescheiden, obwohl das Angebot an Fahrzeugen gross und die Technologie auch punkto Betankung mit Benzin und Diesel vergleichbar ist. Auch die Reichweite und Versorgung ist dank bivalentem Betrieb mit Benzin kein Thema (mehr).

### Hybridantrieb

Verschiedene Hersteller setzen heute auf den Hybridantrieb: den Verbrennungsmotor im optimalen Lastpunkt betreiben, den E-Motor zum Beschleunigen und Rekuperieren nutzen und dank vernünftig dimensioniertem Akku nur eine geringfügig höhere Zusatzmasse in Kauf nehmen. Nur: Der Einsatz eines Hybrids auf Autobahnabschnitten ergibt wenig Sinn. Dafür punktet der Hybridantrieb im Stadtverkehr und lässt sogar je nach Hybridkonzept kurze Strecken mit reinem Elektroantrieb zu. Zudem lässt sich ein Allradantrieb ohne Kardanwelle von Vorder- zu Hinterachse darstellen. Aktuell sind viele Entwicklungen kurz vor der Serienreife. Vor allem die 48-Volt-Technik verhilft dem Hybridantrieb auch bei günstigen und kleinen Fahrzeugen sicher zur weiteren Verbreitung.

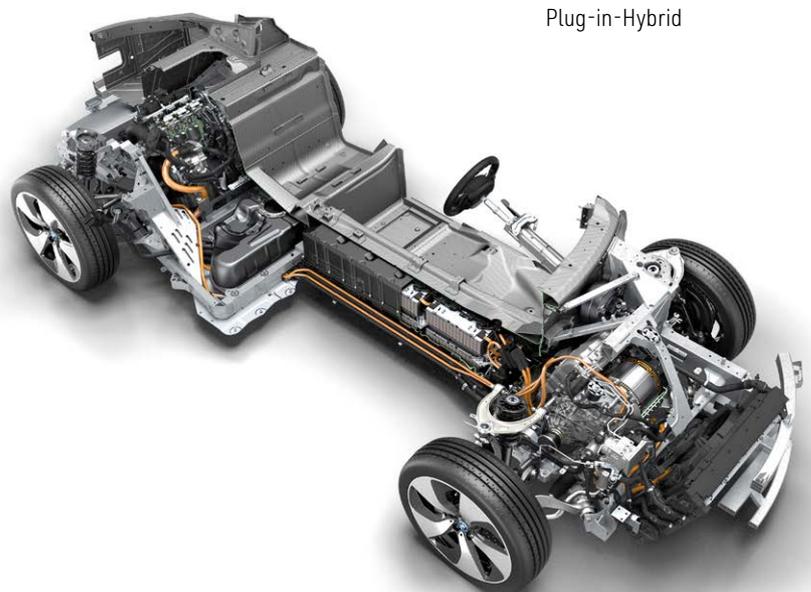
### Plug-in-Hybrid

Dank einem Akkupaket mit mehr Speicherkapazität und Lademöglichkeit von aussen er-



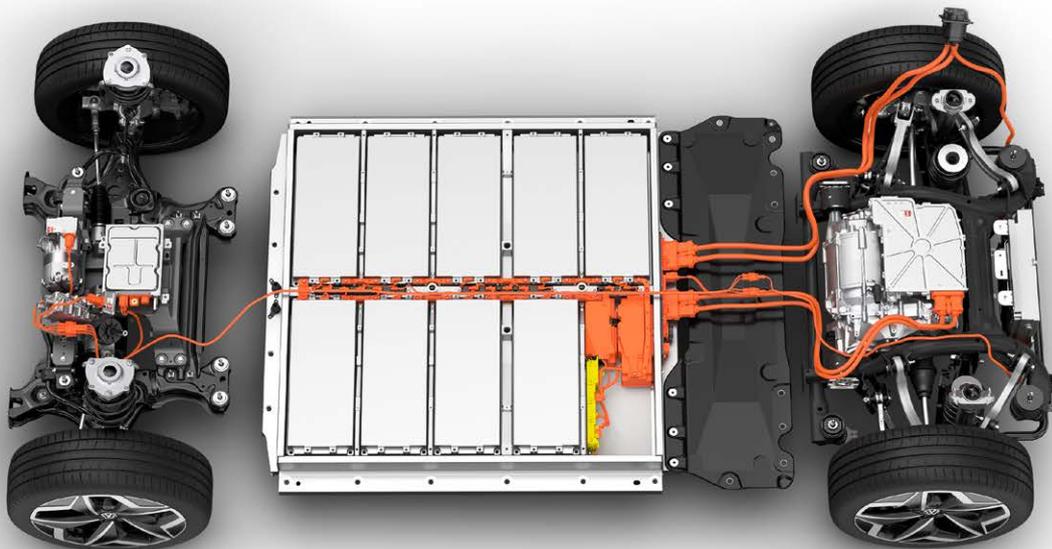
Hybridantrieb

möglicht der Plug-in-Hybrid-Antrieb grössere elektrische Reichweiten, ohne auf einen Verbrennungsmotor verzichten zu müssen. Ob als Reichweitenverlängerer (Range-Extender), der als Verbrenner direkt einen Generator antreibt und E-Maschine sowie Akku mit elektrischer Energie versorgt, oder als konventioneller Hybridantrieb, bei dem Elektromotor und Verbrenner zusammenarbeiten: Mit diesem Antrieb kann man lokal emissionsfrei fahren und trotzdem Langstreckenreisen absolvieren. Durch Optimierung der Antriebssteuerung liegen beim Plug-in-Hybrid noch viel Potenzial und auch Fahrspass drin. Allerdings verteuern die grossen Akkupakete das Fahrzeug erheblich und sorgen für hohe Massen, was wiederum für mehr Reifen- und Bremsverschleiss sorgt.



Plug-in-Hybrid

Batterieelektrischer Antrieb



## Batterieelektrischer Antrieb (BEV)

Nur mit enorm schweren und grossdimensionierten Akkupaketen lässt sich mit der aktuellen Akkutechnik eine Reichweite auch bei winterlichen Verhältnissen realisieren und die Käufer für ein rein elektrisch betriebenes Fahrzeug begeistern. Diese sind nach wie vor teuer, die Rohstoffbeschaffung ist geopolitisch heikel und die flächendeckende Ladeinfrastruktur fehlt. Und woher der möglichst CO<sub>2</sub>-freie Strom aus regenerativer Produktion herkommen soll, können weder Politiker noch Ingenieure aktuell beantworten. Batterieelektrischer Antrieb ergibt nur im Kurzstreckenbetrieb mit leichten Kleinfahrzeugen Sinn.

## Brennstoffzellenantrieb

Wasserstoff (H) durch Elektrolyse von Wasser (H<sub>2</sub>O) herstellen und diesen in einer Brennstoffzelle wieder zu Wasser reagieren lassen

und gleichzeitig elektrische Energie für den Antrieb eines Fahrzeuges erzeugen: auf den ersten Blick technisch bestechend. Die Elektrolyse benötigt aber viel elektrische Energie, könnte bis 2050 im Wirkungsgrad auf über 80 Prozent gepusht werden. Weitere Herausforderung: der hohe Bedarf an elektrischer Energie, die wie beim BEV aus regenerativen Quellen stammen muss. Der Treibstoff ist aufgrund seiner Reaktionsfreudigkeit keineswegs ungefährlich und Brennstoffzellen haben Mühe, bei tiefen Aussentemperaturen einen annehmbaren Wirkungsgrad zu erzielen. Auch die Betankungsmöglichkeiten sind noch bescheiden, eine Infrastruktur fehlt. Aktuell noch eine Nischentechnik, die es aber zu verfolgen gilt.

Beitrag: Werner Kirschbaum

Quelle: agvs-upsa.ch,

AGVS-Newsdesk der Viva AG, Zürich

Brennstoffzellenantrieb





## Fahrerassistenzsysteme

# Abschalten birgt Gefahren

Fahrerassistenzsysteme (FAS) können helfen, schwere Unfälle zu verhindern. Auch wenn Sicherheitsassistenten den Autokauf verteuern können, zahlt sich die Wahl später aus. Viele Autofahrerinnen und Autofahrer schalten die FAS bewusst aus. Jede zehnte Person gibt an, einige der eingebauten Assistenten gar nie einzuschalten.

In der Schweiz steigt die Anzahl Fahrzeuge, die mit technischen Fahrerassistenzsystemen ausgestattet sind. Dank ihnen sinkt die Zahl der Unfälle auf Schweizer Strassen. Ab 2022 werden alle neu zugelassenen Motorfahrzeuge in der EU gemäss einer neuen Verordnung mit modernen Fahrerassistenzsystemen ausgestattet sein. Dieser Entscheid ist ein wichtiges Signal für die Unfallprävention. Es ist daher aus Sicht der BFU unerlässlich, dass die Schweiz diese Vorgaben übernimmt.

Je mehr Fahrzeuge mit FAS ausgestattet sind, desto grösser ist der Einfluss auf die Strassenverkehrssicherheit. Eine aktuelle Untersuchung der BFU zeigt jedoch, dass gewisse Systeme von den Automobilistinnen und Automobilisten bewusst ausgeschaltet werden. Nur gut jede zweite Person aktiviert beispielsweise immer den Spurhalteassistenten, der bei Bedarf aktiv ins Lenken eingreift. Jede zehnte Person, deren Fahrzeug über einen solchen Assistenten verfügt, hat diesen noch gar nie eingeschaltet.

### Vor allem Männer schalten Assistenten aus

Der Notbremsassistent ist laut Umfrage bei 80 Prozent der Autofahrerinnen und Autofahrer immer aktiv. In zwei von drei Fahrzeugen sind

ausserdem die intelligente Verkehrszeichen-erkennung mit aktivem Bremsengriff sowie der Fernlichtassistent immer eingeschaltet. Grundsätzlich schalten Männer die Fahrerassistenzsysteme häufiger aus als Frauen.

Ein Grund fürs Ausschalten der Systeme könnte sein, dass sich diese fälschlicherweise während der Fahrt aktiviert haben. Während die ersten Fahrerassistenzsysteme nicht immer funktioniert hätten, seien die aktuellen Systeme auf dem Markt aufgrund grosser technischer Fortschritte aber sehr zuverlässig. Sie sind deshalb ein echter Gewinn für die Sicherheit auf der Strasse.

### Anwendung von FAS gezielt schulen

Gerade weil in neuen Fahrzeugen immer mehr Systeme und Prozesse automatisiert werden, kommt der Ausbildung und dem praktischen Erfahren von Fahrerassistenzsystemen eine hohe Bedeutung zu. Denn nur wenn bereits im praktischen Fahrunterricht der korrekte Umgang dieser Systeme geschult wird, profitieren der Anwender und alle Verkehrsteilnehmer vom Einsatz der FAS.

Beitrag: Werner Kirschbaum

Quelle: [www.bfu.ch](http://www.bfu.ch)



## Verkehrssicherheit im Sommer

Mit Flip-Flops und Badehose auf dem Motorrad oder am Steuer des Autos? Das Schlauchboot auf dem Autodach? Die Vorschriften im Strassenverkehr sind klar. Für die richtige Kleidung hinter dem Steuer oder auf dem Motorrad gibt es jedoch kaum Bestimmungen.

Auf dem Weg zur Badi tragen einige Automobilisten Flip-Flops, Schlappen, sind barfuss im Auto unterwegs oder sind wegen der Wärme nicht angegurtet. Was sagt das Gesetz dazu? Klar geregelt ist das Angurten von Fahrer und Passagieren. Es gibt aber kein Gesetz, welches das Tragen von Schuhen am Steuer regelt.

### Schuhe

Autofahrer müssen Kupplung, Brems- und Gaspedal jederzeit gut und sicher bedienen können.



Laut Experten lieferten bei der Notbremsung Flip-Flops und Barfussfahren die schlechtesten Ergebnisse. In beiden Fällen konnte der erforderliche rasche Druck auf die Pedale nicht ausgeübt werden. Wer in einen Unfall verwickelt wird und dabei Flip-Flops, Stöckelschuhe oder Bergschuhe trug oder barfuss unterwegs war, hat mit strafrechtlichen Konsequenzen zu rechnen. Es kann gut sein, dass die Versicherung in diesem Fall Leistungen kürzt und Schadenersatzforderungen erhoben werden.

### Kleidung

Kein Gesetz regelt, was man hinter dem Steuer zu tragen hat und was nicht. Wichtig ist, dass man durch die Kleidung nicht behindert wird, vor allem nicht in der Sicht. In seltenen Fällen hat die Polizei bei Kontrollen sogar nackte Autofahrer angehalten. Diese Personen verstossen mindestens gegen die guten Sitten.

### Schlauchboot auf dem Autodach?

Was tun, wenn die aufgepumpte Luftmatratze und das Schlauchboot nicht ins Auto passen?



Bei einem Transport auf dem Dach genügt es nicht, das Schlauchboot mit einem Seil provisorisch festzubinden oder nur festzuhalten.

Die Ladung ist so zu sichern, dass sie niemanden gefährdet oder belästigt und nicht herunterfallen kann (Art. 30 Abs. 2 SVG). Der Fahrzeugführer hat dafür zu sorgen, dass er weder durch die Ladung noch auf andere Weise behindert wird (Art. 31 Abs. 3 SVG). Bestandteile, Arbeitsgeräte oder Ladungsstücke, die bei Zusammenstössen gefährlich werden könnten, namentlich wegen Spitzen, Schneiden oder Kanten, müssen mit Schutzvorrichtungen versehen werden (Art. 58 Abs. 1 VRV). Wer fährt, ist grundsätzlich für die Ladung und deren Sicherung verantwortlich. Eine ungenügende Ladungssicherung gefährdet andere Verkehrsteilnehmer (nebst der Selbstgefährdung) und kann einen Verkehrsunfall verursachen. Die daraus entstehenden Folgen für den Lenker oder die Lenkerin (Strafanzeige, Busse, Versicherungsansprüche der Geschädigten und eventuelle Administrativmassnahmen) können gravierend sein.

### Tiere auf dem Beifahrersitz?

Für Hunde gibt es in der Schweiz gemäss einem Bundesgerichtsurteil von 2011 keine Gurtpflicht, jedoch gelten für das Mitführen von Hunden dieselben gesetzlichen Bestimmungen wie für die Ladungssicherung von Fahrzeugen.



### Kinder und Tiere bei geschlossenen Fenstern im Auto

Kinder oder Haustiere im geparkten Auto zu lassen, ist absolut tabu. Denn schnell können die Temperaturen im Inneren des Autos durch die Sonneneinstrahlung auf über 60 Grad Celsius ansteigen und somit lebensgefährlich werden. Wer Kinder oder Haustiere in einem verschlossenen Auto bemerkt, muss daher sogar umgehend die Polizei informieren, um zu helfen und den Vorwurf unterlassener Hilfe zu vermeiden.

### Auf dem Motorrad

In der warmen Jahreszeit verzichten viele Motorrad- und Rollerfahrer im städtischen Bereich auf die wichtige Schutzbekleidung. Wer barfuss, mit Badehose, nacktem Oberkörper, ohne Handschuhe, aber mit einem geprüften Helm auf einem Motorrad unterwegs ist, macht sich in der Schweiz nicht strafbar. Diese Regelung steht im krassen Gegensatz zu den Prüfungsanforderungen. Dort wird in vielen Kantonen für alle Motorradkategorien eine komplette Schutzausrüstung gefordert. Auch in der Grundschulung (PGS) folgen die meisten Fahrschulen den kantonalen Vorschriften.

Nur die gesetzliche Grundlage zur Helmpflicht ist in Art. 57 Abs. 5b SVG verankert. Präzisiert wird die Helmtragepflicht im Art. 3b Abs. 1 ff der VRV. Doch aufgepasst: Wer sich nicht angemessen gekleidet auf ein Motorrad setzt, riskiert bei einem Unfall nicht nur schwere Verletzungen, sondern auch eine Leistungskürzung durch die Unfallversicherung.

Für Motorradfahrerinnen und -fahrer ist die richtige Schutzausrüstung überlebenswichtig. Denn leider sind Motorradfahrende auf Schweizer Strassen häufig von schweren Unfällen betroffen. Trotz rückläufiger Tendenz weist die Statistik jedes Jahr über 1000 Unfälle mit schweren Verletzungen aus. Nur mit der richtigen Schutzkleidung hat man die Chance, die Folgen eines Unfalls in Grenzen zu halten. Helm, Motorradjacke und -hose (inklusive Protektoren), Stiefel und Handschuhe gehören zu jeder guten Schutzausrüstung: auch im Sommer. Keinesfalls soll hier gespart werden. Um mit Risikosituationen richtig umgehen zu können, ist ebenso ein regelmässiges Fahrtraining wichtig. Erhöhte Aufmerksamkeit und Sichtbarkeit aller Verkehrsteilnehmer tragen massgeblich zur Sicherheit bei.

Beitrag: Ravaldo Guerrini



## Widerhandlungen im Strassenverkehr

# Fahrlässiges und grobfahrlässiges Verhalten

Für die Beurteilung von Administrativmassnahmen ist das Ausmass der Verkehrsregelverletzung massgebend. Unterschieden wird zwischen einer leichten, mittelschweren und einer schweren Widerhandlung.

### Leichte Widerhandlung

- Sie trifft nur eine geringe Schuld und haben die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer nur in geringem Mass gefährdet.
- Sie sind mit einer nicht qualifizierten Alkoholkonzentration gefahren und haben dabei keine weiteren Verstösse begangen.
- Sie sind nur mit geringer Alkoholkonzentration gefahren und haben gegen das Alkoholverbot verstossen.

Wenn Sie einen leichten Verstoss begangen haben, erhalten Sie in der Regel eine Verwarnung, sofern in den vorangegangenen zwei Jahren der Ausweis nicht entzogen war und keine andere Administrativmassnahme verfügt wurde.

### Mittelschwere Widerhandlung

- Sie haben Verkehrsregeln verletzt und damit eine Gefahr für die Sicherheit anderer hervorgerufen.
- Sie sind mit einer nicht qualifizierten Alkoholkonzentration gefahren und haben dabei zusätzlich einen leichten Verstoss begangen.
- Sie sind nur mit geringer Alkoholkonzentration gefahren und haben zusätzlich einen leichten Verstoss begangen.
- Sie haben ein Motorfahrzeug gefahren, ohne einen Führerausweis für die entsprechende Kategorie zu besitzen.

- Sie haben ein Motorfahrzeug zum Gebrauch entwendet.

Bei einem mittelschweren Verstoss müssen Sie den Führerausweis für mindestens einen Monat abgeben, sofern Sie in den vorangegangenen zwei Jahren keine anderen Verstösse begangen haben, die zu einer Administrativmassnahme führten.

### Schwere Widerhandlung

- Sie haben durch grobe Verletzung von Verkehrsregeln eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorgerufen oder in Kauf genommen.
- Sie sind mit einer qualifizierten Atem- oder Blutalkoholkonzentration gefahren.
- Sie sind unter Einfluss von Betäubungs- oder Arzneimitteln gefahren.
- Sie haben sich einer Blutprobe, einer Atemalkoholprobe oder einer anderen Untersuchung widersetzt oder diese vereitelt.
- Sie haben nach Verletzung oder Tötung eines Menschen die Flucht ergriffen.
- Sie haben ein Motorfahrzeug trotz Ausweisentzug geführt.

Bei einem schweren Verstoss müssen Sie den Führerausweis für mindestens drei Monate abgeben, sofern Sie in den vorangegangenen fünf

Jahren keine anderen Verstösse begangen haben, die zu einer Administrativmassnahme führten.

### Grobfahrlässig bei der Haftpflichtversicherung

Falls ein Autolenker grobfahrlässig gegen die Verkehrsregeln verstösst, kann oder muss die Haftpflichtversicherung von ihrem Rückgriffsrespektive Regressrecht Gebrauch machen. Dies hat zur Folge, dass die Versicherung einen Teil der verursachten Kosten vom Autolenker zurückverlangt.

### Versicherungsrecht

*Fahrlässigkeit:*

Kann passieren = keine Leistungskürzung

*Grobfahrlässigkeit:*

Darf nicht passieren = Leistungskürzung

### Leistungskürzung im Strassenverkehr ohne Alkoholeinwirkung

*Fussgänger*

- Nichtbenützen von Trottoirs/Fussgängestreifen: 10 %
- Kopfloses Betreten der Fahrbahn: 10 %
- Missachten von Lichtsignalen: 10 %

*Lenker eines Motorfahrzeuges*

- Überfahren doppelte Sicherheitslinie: 30 %
- Stark übersetzte Geschwindigkeit: 10-50 %
- Missachten von Stop oder Lichtsignalen: 10-30 %
- Missachten des Vortrittsrechts in klaren Situationen: 20 %
- Essen beim Fahren mit Unfallfolge: 20 %
- Geisterfahrer auf der Autobahn: 20-50 %
- Gefährliches Überholen: 20-40 %
- Fahren in übermüdetem Zustand: 20-40 %
- Fahren mit nichtverkehrssicherten Fahrzeugen: 10-30 %
- Nichttragen der Sicherheitsgurten oder des Helms: 20 %
- Fahren ohne Licht: 20 %
- Fahren mit «Guckloch»: 30 %
- SMS schreiben während der Fahrt: 30-50 %
- Fahrerflucht: 20-40 %

- Waghalsiges Rechtsüberholen auf der Autobahn: 20-40 %
- Abstand unter 0,8 Sekunden: 20-40 %
- Telefonieren mit Unfallfolge: 10-30 %
- Fahrlässige Tötung: 20-50 %

Quelle: www.bger.ch /UVG

### Leistungskürzung im Strassenverkehr mit Alkoholeinwirkung

Beim Fahren eines Motorfahrzeuges im ange-trunkenen Zustand mit 0,50 bis 0,79 Promille erhält die versicherte Person eine Verwarnung und eine Busse. Es handelt sich nicht um ein Vergehen gemäss Art. 37 Abs. 3 UVG.

Verstösst die versicherte Person gleichzeitig gegen das Strassenverkehrsgesetz, wird eine Kürzung infolge Grobfahrlässigkeit geprüft.

### Grobfahrlässigkeit mit Leistungskürzung von 10 % bis 50 %

Bei vielen Versicherungen kann die Grobfahrlässigkeit mit einer Zusatzversicherung abgedeckt werden. In den folgenden Fällen kann die Grobfahrlässigkeit jedoch aufgrund einer Gesetzesverschärfung per 1.1.2015 nicht ausgeschlossen werden. Die Versicherungen sind in diesen Fällen gesetzlich verpflichtet, die Kosten vom Versicherungsnehmer zurückzuverlangen.

- Raserdelikte gemäss Art. 90 Abs. 4 SVG (z. B. 70 km/h in 30er-Zone)
- Alkohol am Steuer: 0,80 Promille und mehr
- Fahren im fahruntüchtigen Zustand

Beitrag: Ravaldo Guerrini



Fiat 600 Multipla

# Der Pionier aus Turin



Weder Volkswagen noch Opel haben den Minivan erfunden, diese Ehre gebührt eher Fiat. Denn schon 1956 präsentierte der italienische Hersteller den 600 Multipla, der auf nur 3,5 Metern Länge sechs Personen transportieren konnte.

Im Jahr 1955 löste der Turiner Autohersteller den beliebten Fiat 500 C mit dem Fiat 600 ab. Im Gegensatz zum Vorgänger hatte der neue Wagen nun einen Vierzylinder-Heckmotor und eine damals viel modernere Form. Er wurde begeistert empfangen. Er konnte vier Personen befördern und war dank minimaler Grösse und wenig Gewicht günstig und sparsam. Was wollte man mehr?

Nun, die Anhänger der Giardinera-Variante des Fiat 500 verlangten nach einem praktischen Gerät, das dem Handwerker während der Woche als Allzweckfahrzeug dienen konnte und am Wochenende auch für den Familienausflug tauglich war.

## **Vielseitigkeit**

«Multipla» stand für die vielfältigen Einsatzmöglichkeiten des neuen Wagens, der natürlich auf dem Fiat 600 aufsetzte, aber doch recht anders war, was man ihm allerdings von hinten kaum ansah. Denn das Heck orientierte sich an

der Form des Fiat 600 und auch der 633 cm<sup>3</sup> grosse Motor war wie bei jenem hinten zu finden. Die Front wurde verlängert, das Lenkrad setzte man vor, Fahrer und Beifahrer auf die Vorderachse. Ohne den Radstand zu verlängern, schuf man so viel Platz und Variabilität. Bestellen konnte man den Multipla mit zwei oder drei Sitzreihen (je nach Variante), welche man umlegen konnte und viel Nutzraum damit schaffte.

## **Revolutionär**

So viel Variabilität, wie sie der Multipla offerierte, war damals ziemlich einmalig. Auf einer Grundfläche von knapp über fünf Quadratmetern sechs Personen unterzubringen, glänzt fast an Zauberei. Zum Vergleich: Ein moderner Smart beansprucht die Grundfläche von 4,2 Quadratmetern, und dies für maximal zwei zu transportierende Personen. Der moderne Mini ist sogar 6,23 Quadratmeter gross und mehr als vier Leute passen trotzdem nicht hinein.

Um auf nur 3,5 Metern Länge drei Sitzreihen anordnen zu können, mussten Fahrer und Beifahrer weit nach vorne rücken. Sie saßen auf der Vorderachse, die Lenksäule wurde geknickt, et voilà: ein Frontlenker im Kleinformat.

Und um bei knapp über 700 kg Leergewicht – dank der selbsttragenden Bauweise – weitere 400 kg zuladen zu können, waren anspruchsvolle Aufhängungskonstruktionen vorne und hinten nötig. An der Vorderachse übernahm man eine Variante vom Fiat 1100 mit Trapez-Dreieckquerlenkern, hinten montierte man die Einzelradaufhängung mit schrägen Dreieckquerlenkern vom normalen Fiat 600. Mit Schraubenfedern rundum, kombiniert mit Teleskopstossdämpfern, setzte man sich klar von allfälligen Nutzfahrzeugkonkurrenten ab.

**Mehr als ein Nutzfahrzeug**

Wer nun aufgrund der Form und der Bauweise als Frontlenker den Multipla in der Nutzfahrzeugecke positionierte, sah sich spätestens nach einem Augenschein eines Besseren belehrt. Der Multipla war qualitativ hochstehend gebaut und wies viele Eigenschaften auf, die man auch bei manch teureren Limousinen vermisste. So war das Heizungs- und Belüftungssystem über alle Zweifel erhaben, jede Türe war verriegelbar und sogar der Motorraum war beleuchtet.

**Wie er sich wohl fährt?**

Die Autojournalisten der Fünfzigerjahre nahmen das neue Fiat-600-Derivat begeistert auf. Dipl.-Ing. W. Buck hetzte den Kleinen für die Zeitschrift «Auto Motor und Sport» im Jahr 1956 über deutsche Autobahnen und Landstrassen. «Natürlich hat man durch das Fehlen der Motorhaube und den unmittelbaren Blick auf die Strasse sowie durch den relativ hohen Sitz stets das Bewusstsein, nicht in einem



Personenwagen, sondern in einem Kleintransporter zu fahren. Man sitzt jedoch als Fahrer bequemer, als es die beängstigend dünne Polsterung der Fahrerbank vermuten liesse. Aber die tadellose Federung des Wagens lässt die Sitzbank als solche offenbar erträglich werden. Auch die Lenkungeigenschaften erinnern an den Kleintransporter, da die Vorderäder direkt unter der Sitzfläche einschwenken. Es ist dies aber keineswegs unangenehm und bedarf nur kurzer Umstellung», schrieb Buck. Er beschleunigte den Fiat in 44 Sekunden auf Tempo 80 km/h und lockte eine Höchstgeschwindigkeit von 95 km/h aus dem Wagen heraus.

**Sparsam**

Als Durchschnittsverbrauch wurden im deutschen Test 7,7 Liter pro 100 km ermittelt. Mit 4990 DM stand in Deutschland die Sechssitzer-Variante, für 100 DM weniger die Version mit zwei Sitzreihen auf der Preisliste. In beiden Fällen waren für die Heizung allerdings zusätzliche 180 DM hinzulegen.





In der Schweiz kostete der 6-Personen-Multipla 6300 Franken oder 100 Franken weniger als 4/5-Plätzer und die Tester der Automobil Revue fühlten ihm über 4640 km (im Winter) auf den Puls. Im Schnitt verbrauchte der «Schweizer» Multipla 7,5 Liter pro 100 km.

**Auch die AR-Tester kamen zu einem überaus positiven Fazit**

«Der Multipla bildet als Kleinfahrzeug mit einer Ladekapazität, die sechs Personen entspricht, heute noch eine Ausnahmeerscheinung in der billigsten Wagenkategorie. Da er als Transportmittel benützt werden soll, treten alle jene Eigenschaften wie brillante Beschleunigung, hohe Spitzengeschwindigkeit, Anklänge an luxuriöse Innengestaltung hier auch für den Besitzer in den Hintergrund. Die Vereinigung des Komforts eines Personenwagens und der Strapazierfähigkeit des Kastenwagens einerseits und die selbst bei nicht voll ausgenützter Kapazität immer noch geringe Budgetbelastung andererseits machen den Multipla auch für Personen interessant, deren Transportbedürfnisse nicht genau umschrieben werden können, die aber in der Kleinwagenkategorie bleiben möchten ... Das Ergebnis der langen und strengen Prüfung liess erkennen, dass der Multipla sich auch auf die Dauer bewähren wird.»

**Nischenprodukt**

Gekauft wurde der Fiat 600 Multipla nicht nur von Handwerkern, sondern auch von Taxifahrern und Freizeitsportlern.

Trotzdem blieb der Wagen mit zwischen 1956 und 1969 129 994 produzierten Exemplaren ein

Nischenprodukt, daran konnte auch die erstarkte Ausführung 600 D Multipla nichts ändern, die 1960 eingeführt wurde und deren wassergekühlter Vierzylinder nun dank etwas mehr Hubraum statt der 19/20 Pferdestärken 25/23 PS leistete.

Für Leistungshungrige gab es allerdings Abarth-Tuningsätze, die dem Kleinbus mit 38 PS tüchtig die Sporen gaben und ihn auf über 120 km/h beschleunigen konnten.

Nicht zuletzt der Preis und die ungewohnte Form standen dem Multipla für den ganz grossen Erfolg im Weg.

**Fahrspass der anderen Art**

25 PS tönen nun ja nicht gerade nach viel angesichts der Fähigkeit, sechs Personen transportieren zu können. Aber zumindest mit nur dem Fahrer an Bord wirkt der Fiat Multipla durchaus munter, er wirkt eigentlich kräftiger, als die Leistungsdaten es erahnen lassen. Man kann mit dem Landstrassenverkehr mithalten und erst, wenn die Strasse steiler wird, geht dem Fiat langsam die Puste aus. Die Platzausnutzung ist fast unglaublich, allerdings ist die Sitzposition des Fahrers schon etwas kompromissbehaftet, zumal er ja die Lenksäule zwischen den Beinen hat. Vom Heck her ertönt das typische Fiat-Motorgeräusch, das man auch vom 850 kennt. Dank seines kurzen Radstands und der bescheidenen Gesamtlänge ist der Wagen sehr handlich, die Rundumsicht ist perfekt. Es macht einfach Spass, den kleinen Fiat zu fahren, und das Schöne daran ist, dass man diese Freude noch mit fünf Freunden teilen kann.



### Ein echter Klassiker

Viele Multipla haben, dem Wagencharakter als Nutztier entsprechend, wohl nicht überlebt. Darum werden sie vielleicht heute ganz besonders geliebt. RM Auctions verkaufte 2013 einen gelben Multipla mit drei Sitzreihen aus dem Jahr 1960 in den USA für 66 250 USD, was damals 49 594 Euro oder 60 835 Franken entsprach. Nur wenige Klassiker erreichen das Zehnfache ihres damaligen Neu-preises.

Über die Jahre lag der mittlere Erlös für einen guten Multipla an Versteigerungen bei rund 30 000 bis 35 000 Franken.

1999 kamen der Name und auch die Grundidee übrigens zurück, es gab wieder einen Fiat Multipla und wiederum hatte er sechs Sitze, allerdings in zwei Reihen. Ob er optisch so hübsch wie sein Vorgänger war, darf diskutiert werden, auffällig aber war er auf jeden Fall und er wurde bis 2010 gebaut. Damit verschwand der Name dann, zumindest bis heute.

Wir danken der Oldtimer-Galerie Toffen, die uns den späten Fiat 600 D Multipla von 1967 für eine Fotosession zur Verfügung stellte.

Text: Bruno von Rotz, Fotos: Daniel Reinhard

Quelle: SwissClassics



Helden der Strasse

# Von Menschenrechten und Hygiene

Meines Erachtens ist es in Zeiten der Corona-Pandemie müssig, über Statistiken mit endlosen Zahlensammenstellungen in der Öffentlichkeit zu debattieren oder zu spekulieren. Statistische Interpretationen sind ebenso wenig zielführend wie die Gebete der Schlechtwetterpropheten. Sie verändern die Situation nicht. Fakt ist die Situation jedes Einzelnen.

## Fahrschulen

Werfen wir einen Blick ins Fahrschulwesen. Die vom Bundesrat erlassenen Sicherheitsvorschriften legten die Berufstätigkeit der Fahrschulen lahm. Somit wurde auch die Berufsausbildung der so dringend benötigten Chauffierenden gestoppt. Dabei sollen in der Schweiz 25 000 Chauffierende fehlen.

## Transportwesen

Sehr oft wurde das Transportgewerbe diskreditiert und belastet. Diskriminierungen hatten oftmals Tagesordnungscharakter. Mir fehlen auch jetzt die Worte in der Diskussion über den angeblichen Fachkräfte- und Fahrermangel.

## Systemrelevanz

In der Corona-Diskussion sind plötzlich einzelne Berufsgruppen systemrelevant. Für die Götter in Weiss und die Spitalangestellten erfand man umgehend das Klatschen auf den Balkonen. Grundsätzlich habe ich keine Einwände gegen die Anerkennung der Leistungen einzelner Berufsgruppen.

## Chauffierende

Vergessen hat man bei den Jubelgesängen um die Systemrelevanz jedoch die Fahrer und Fahrerinnen der Nutzfahrzeuge. Ganz zu schweigen vom teils unattraktiven Lohngefüge. Kaum vorstellbar die Situation, wenn Chauffeusen und Chauffeure für nur ein paar Tage einmal den Schlüssel nicht gedreht hätten. Dann wären Nahrungsmittel, Toilettenpapier, Medikamente und Schutzmaterial sprichwörtlich auf der Strecke geblieben.

## Interpretation

Statistiken können sehr nützlich sein, aber auch missbraucht werden. Gerade in Ausnahmesituationen – zweifellos darf man eine Pandemie so bewerten – suchen Menschen nach Anhaltspunkten. Passt das Resultat den Betrachtenden, wird es entsprechend positiv interpretiert. Entspricht es nicht der eigenen Vorstellung, wird es oft negativ interpretiert. Und unsere digitalen Medien lassen eine kritiklose Verbreitung ebenso zu wie deren Konsumierung. Freigemäss dem Motto: «Traue keiner Statistik, die du nicht selbst gefälscht hast.»

## Anerkennung

Ein unschätzbare Wert. Ein einfaches DANKE-SCHÖN kann sehr wirkungsvoll und wichtig sein. Es hebt die Stimmung beim Einzelnen und letztlich bei ganzen Gruppen und der Gesellschaft insgesamt.

Schön, dass man es in Corona-Zeiten wiederentdeckt hat. Hoffen wir, dass daraus ein kontinuierlicher Zustand wird. Wir alle können mit einem DANKESCHÖN zur Anerkennung für erbrachte Leistung beitragen.

Für Chauffierende sind in den vergangenen Wochen einige Aktionen gestartet worden. So haben die Nutzfahrzeuganbieter Renault Truck und MAN Truck & Bus auf einigen Rastplätzen für die Abgabe von Essen und Getränken gesorgt. Die Videocrew Change Moments sorgte neben der Verpflegung für ganz besondere Überraschungen. Mehr dazu folgend.

### Renault Truck schreibt

Am 30.4.2020 durften sich Hunderte von Nutzfahrzeuglenkenden aller Marken über ein echtes und freundschaftliches Zeichen der Dankbarkeit freuen!

Entlang der Hauptverkehrs-Autobahn A1 wurden auf den Parkplätzen Birrfeld, Hurst und St-Prex von 08.00 bis 10.00 Uhr gratis Kaffee und Gipfeli ausgegeben und ab 10.00 Uhr gab es für jeden Fahrer einen Hotdog oder Hamburger mit Getränk. Und natürlich wurden auch die Transit-Fahrer aus dem Ausland kostenlos verpflegt.

Die Renault Trucks (Schweiz) AG wollte sich bei den Fahrern dafür erkenntlich zeigen, dass gerade sie in diesen schwierigen Zeiten wahre Helden sind. Ohne deren täglichen und unermüdlichen Einsatz wäre es nicht möglich gewesen, die Lebensmittelversorgung in der Schweiz aufrechtzuerhalten. Dank der Logistikindustrie blieben auch andere Wirtschaftszweige aktiv wie beispielsweise das Baugewerbe. Dadurch konnten weitere massive wirtschaftliche Schäden eingegrenzt werden.

Der Geschäftsführer von Renault Trucks (Schweiz) AG, Tarcis Berberat, meint dazu: «Es ist rührend und nett, wenn wir Balkonkonzerte veranstalten, aber unsere Lastwagenfahrer



haben mit ihrem bedingungslosen Einsatz überhaupt erst die Basis geschaffen, dass wir relativ glimpflich durch diese Krise kommen werden. Unter anderem wurden die Spitäler mit lebensnotwendigem Therapiematerial wie Sauerstoff beliefert! Mit dieser Aktion wollten wir ein handfestes und greifbares Zeichen setzen und uns einfach nur bedanken.»

### Aktion von MAN Truck & Bus

Auch bei MAN entschloss man sich, in einer kurzfristig anberaumten Überraschungsaktion den Nutzfahrzeuglenkenden aller Marken unterwegs ein Dankeschön in Form eines Geschenksackes zu überreichen. In der ersten Hälfte Mai gab es drei Aktionen auf mehreren Rastplätzen in Richtung Ostschweiz, Tessin und Welschland. Simone Kaiser, bei MAN für die Kommunikation zuständig, zeigte sich begeistert über die durchgehende Dankbarkeit mit überaus herzlichen Reaktionen von den Fahrern und Fahrerinnen. Weiter meinte sie: «Einfach berührend, wie man mit wenig Aufwand Menschen glücklich machen kann.»

### Auch das gab zu reden

Die Berner Zeitung berichtete am 8. Mai unter dem Titel «Youtuber bedanken sich im Grauholz bei LKW-Fahrern».

Ohne Lastwagen-Chauffierende liefes insbesondere zu Corona-Zeiten nicht viel. Die Videoaktivisten von Change Moments zogen deshalb mit Grill, Transparent und Kamera los, um Danke zu sagen.



«Ausgerechnet ich!» «Das ist herrlich!» «Hammer!» Mit solchen und ähnlichen Aussprüchen reagierten die LKW-Fahrer auf der Autobahnraststätte Grauholz, als ihnen die Videocrew Change Moments den roten Teppich unter der Führerkabine ausrollte.

«Heute wollen wir den Lastwagen-Chauffeuren Merci sagen, weil sie dafür schauen, dass wir immer genug von allem haben», moderiert der Berner Stefan Pfister das Video an. Die Dankbarkeit wurde den Fahrern ausgedrückt, indem sie mitten auf der Raststätte an einen eigens bereitgestellten Tisch gesetzt und mit einem per mobiler Grillstation frisch zubereiteten Menü überrascht wurden. Mit versteckter Kamera hielten die Macher dann die Reaktionen auf das unverhoffte Zmittag fest und schnitten diese zu einem Video zusammen.

Die Chauffeure mochten die Geste der Dankbarkeit sichtlich. Als die beiden Moderatoren ein Transparent mit der Aufschrift «Danke, liebe LKW-Fahrer. Ohne euch geht gar nichts!» von einer Autobahnbrücke her in Richtung Fahrbahn streckten, hupten die Brummifahrer anerkennend.

Die Mitglieder der Videocrew Change Moments haben es sich zum Ziel gesetzt, Menschen zu überraschen und ihnen etwas Aussergewöhnliches zu bieten. Gründer des Videokollektivs ist der Berner Stefan Pfister. Mehr dazu unter: [www.changemoments.ch](http://www.changemoments.ch)

## Menschenrechte und Hygiene

Am 10. Dezember 1948 verabschiedeten die Vereinten Nationen die Allgemeine Erklärung

der Menschenrechte (AEMR). «Alle Menschen sind frei und gleich an Würde und Rechten geboren», lautet der erste Artikel der Erklärung. Sie gilt gemäss Artikel 2 unabhängig von Rasse, Geschlecht oder Religion für jeden Menschen. Nach dem Shutdown in Europa stellte sich schnell die Frage, wie die Fahrer ihre Verpflegung und Hygiene aufrechterhalten können. Als Bundespräsidentin Sommaruga den Umgang mit systemrelevanten Berufen zu überdenken anmahnte, sprach sie von den Berufen in der Pflege und dem logistischen Drumherum. Die fahrende Zunft, welche Toilettenpapier oder Medikamente von A nach B transportiert, schien sie vergessen zu haben. Nur so lässt sich erklären, dass am Zoll oft nur noch ein oder zwei Abfertigungsschalter geöffnet hatten oder dass es nahezu unmöglich schien, saubere Toiletten und Duschen zu finden, geschweige denn eine warme Mahlzeit zu bekommen. Und gestraft wurden Chauffierende, welche ihre Einkäufe mit Bargeld statt mit Kreditkarten bezahlen wollten.

Wie ist das nun mit der Hygiene? Die Gesundheitsminister aller Länder fokussierten permanent und mit hoher Dringlichkeit auf die Einhaltung der vorgeschriebenen Hygienemassnahmen. Wie ist es jedoch zu erklären, dass die Fahrer und Fahrerinnen unterwegs nur sehr wenige Möglichkeiten haben, die Hände zu waschen, geschweige denn regelmässig zu duschen?

Beitrag: Rolf Grob, Publikationen Mobilität

CH-Winterthur

Quellen: vermerkt

Bilder: Change Moments, Renault Trucks,

MAN Truck & Bus



## Gestion des crises

# Les moniteurs de conduite dans la crise (Corona)?

Du 17 mars au 10 mai 2020, les auto-écoles ont été interdites de travail en raison de la crise de Corona. Le 11 mai, l'interdiction a de nouveau été levée, sous réserve des mesures de protection strictes.

### Comment le secteur des moniteurs d'auto-école a-t-il fait face à la crise jusqu'au 11 mai?

Le 16 mars, le service des médias du Conseil fédéral a annoncé que la situation avait changé de façon spectaculaire à cause de Covid-19. Il y a eu une grande confusion lorsque l'ASMC a annoncé avant les services des automobiles (StVA) et l'OFROU que les cours de conduite ne seraient plus autorisés après le 17 mars. Cela signifie que les StVA n'ont pas pu non plus effectuer de tests de conduite. Cependant, comme l'OFROU n'avait pas encore émis de directive officielle à ce moment-là, le 17 mars ne s'est pas déroulé comme prévu pour les StVA et les moniteurs de conduite.

### Compensation

Lorsque, le 18 mars, les moniteurs d'auto-école ont compris que cette interdiction de travailler pouvait durer plus longtemps, ils ont immédiatement appelé qui allait payer pour cela. Là aussi, l'ASMC a agi rapidement en arrière-plan et a annoncé dès le 18 mars au soir que la «branche des moniteurs d'auto-école» avait droit à une aide financière de la Confédération. Le 20 mars, la compensation maximale pour perte de revenus a été fixée à 196 francs par jour et, à quelques exceptions près, elle a été versée de manière très peu bureaucratique par les caisses de compensation en avril. D'autres négociations menées par



Michael Gehrken,  
président de l'ASMC

les associations professionnelles ont ensuite abouti au fait que le Conseil fédéral a prolongé jusqu'au 16 mai les exigences des indépendants qui ont pu rouvrir leur entreprise le 27 avril ou le 11 mai.

### Reprise avec le concept de protection

Un concept de protection devait être mis en place pour la reprise de l'activité de moniteur d'auto-école conforme aux recommandations de l'OFSP. L'ASMC a déjà présenté le concept de protection aux moniteurs de conduite le 9 avril dernier. Le 29 avril 2020, le Conseil fédéral a décidé d'assouplir encore les mesures de protection contre le coronavirus. Le Conseil fédéral a pris en compte plusieurs facteurs de risque pour l'assouplissement. Il s'agit de l'évolution épidémiologique, du nombre de nouvelles infections, des admissions à l'hôpital, de l'élaboration de mesures d'espacement et d'hygiène, et des décès causés par la pandémie de corona.

### Tout est bien fait?

Il ne fait aucun doute que l'ASMC et les associations régionales ont fait un très bon travail. Cela est démontré non seulement par l'allocation pour perte de gain reçue, mais aussi par la perception des moniteurs d'auto-école en tant que secteur par les autorités et les bureaux en cette situation de crise. Par rapport à d'autres secteurs jusqu'à présent, celui des moniteurs de conduite s'en est tiré avec une tape sur les doigts. L'ASMC a assumé la responsabilité avec les associations régionales et a souvent été critiqué à tort.

Les interviews suivantes reflètent le point de vue sur la crise de Corona dans le secteur des moniteurs d'auto-école dans les trois régions linguistiques. FL-Magazin a interviewé le président de l'ASMC Michael Gehrken, le président régional du Tessin Adam Ferrari et le moniteur d'auto-école valaisan Elvis Clavien.

### L'ASMC a consacré beaucoup de travail et d'informations à la crise de Corona. Quel a été le plus grand défi pour vous et l'équipe de l'ASMC?

*Michael Gehrken, président l'ASMC:* Il y avait et il y a toujours trois défis principaux:

Premièrement: [...] Chaque information – qu'elle provienne des autorités ou de nous – a toujours été associée à des points d'interrogation et à des incertitudes. Il en va de même, d'ailleurs, des mesures prises, qui ont un impact majeur sur l'économie. Ces mesures aussi, comme le «lockdown» (l'interdiction de travailler) ou les mesures de soutien, étaient des territoires inexplorés pour tout le monde. Tout cela a entraîné une grande incertitude – pour nous aussi: Ce que nous avons décidé et informé aujourd'hui est-il encore correct et valable demain? Aujourd'hui encore, de nouveaux résultats sont ajoutés chaque jour, mais ils soulèvent également de nouvelles questions – tant en ce qui concerne COVID-19 que la reprise des activités avec le concept de protection sectorielle.

D'autre part, nous avons eu de nombreux moniteurs d'auto-école qui s'attendaient à ce que nous soyons capables de leur fournir exactement ce niveau de sécurité et de développer des mesures de protection pour eux afin qu'ils soient autorisés à travailler à nouveau.

Ensuite, il y a eu la rapidité des événements et les conséquences massives que les mesures prises ont entraînées. [...] Il est logique que de nombreuses questions se posent encore et encore, auxquelles même ceux qui ont pris les décisions ne connaissaient pas les réponses. Et enfin, le troisième facteur était que nous étions confrontés à de nombreuses personnes qui – au contraire – savaient exactement ce qui se passait. Contrairement à ces «experts», cependant, l'association devait toujours être extrêmement prudente: Les existences dépendaient et dépendent de notre travail. Mais aussi la santé des élèves conducteurs et des moniteurs de conduite eux-mêmes. Dans ce contexte, je suis extrêmement heureux que nous puissions compter sur une équipe très engagée au bureau de l'ASMC, qui a effectué à plusieurs reprises un travail supplémentaire jour et nuit de manière exemplaire pendant toutes ces semaines.

# Plus de réussite au «Sensi» avec

# let's drive

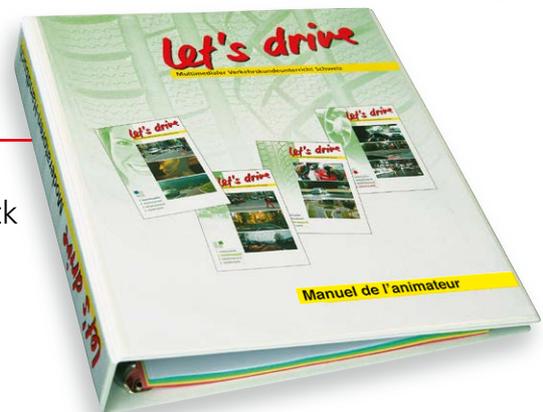
## Livrets élève

- Avec de nombreuses illustrations et graphiques
- Approuvé par l'asa
- Simple – compréhensible – pratique



## Manuel animateur

- Développé par des spécialistes
- Avec toutes les illustrations et graphiques du DVD/du USB-Stick
- Avec des renvois au livret de l'élève



## DVD/USB-Stick

- Fonctionne sur PC, MAX, lecteur DVD
- Avec des illustrations, des graphiques et des films
- Est synchronisé avec le manuel de l'animateur



[www.vku-letsdrive.ch](http://www.vku-letsdrive.ch)

Passez vos commandes auprès de Karin Sövegjarto,  
Brunner Verlag, 6010 Kriens, téléphone 041 318 34 77  
k.sovegjartho@fl-portal.ch, [www.fl-portal.ch](http://www.fl-portal.ch)

# let's drive

Enseignement multimédia de la circulation routière

**Pendant la crise de Corona, comment s'est déroulé le contact a) avec les autorités et b) avec les régions et les membres et comment vous sentez-vous par rapport à la communication de l'OFROU avec vous et les moniteurs de conduite?**

Si la crise de Corona a apporté quelque chose de positif, [...] c'est que l'association dans son ensemble sortira sans doute renforcée de cette pandémie: nous avons été en contact quotidien avec les autorités et les organisations partenaires. [...] L'association a dû jouer un double rôle à cet égard: D'une part, nous avons représenté les intérêts des moniteurs d'auto-école auprès des autorités. Le contact et les réactions des membres et des associations régionales ont été très importants. Il en va de même pour le fait que les associations régionales nous ont toujours tenus en haleine lorsque nous n'étions pas en mesure de fournir des informations, par exemple. D'autre part, nous avons soulagé les autorités [...] en étant en mesure de clarifier nombre de ces questions ouvertes pour nos membres. Cela a aidé tant les autorités que les membres.

**Lorsque les associations régionales ont interrogé les StVA, il s'est avéré que ces derniers étaient moins rapidement informés que l'ASMC. Quelle en était la raison? Que peut-on faire de mieux?**

La «ligne directe» mentionnée ci-dessus, en particulier vers l'OFROU et les organisations partenaires, a été très utile. Même si c'est juste que de temps en temps vous apprenez que l'administration fédérale n'en sait pas plus que le public. [...] De telles rumeurs ont donné lieu à de nombreuses discussions et à un travail supplémentaire. Cela ne signifie pas que les services des automobiles ont fait du mauvais travail ici. Au contraire ! [...] Mais peut-être qu'à un moment ou à un autre, ils ont cédé aux demandes constantes du public (et des moniteurs d'auto-école) de temps en temps un peu trop rapidement. Les conclusions à en tirer sont claires pour moi: en situa-

tion de crise, c'est un organisme qui communie et non chacun pour soi. Pour l'avenir, cela signifie que la Confédération devra probablement disposer d'une «task force» pour chaque domaine spécialisé tel que la circulation routière – composée de représentants de la Confédération, des associations et des cantons préalablement désignés – et d'un plan d'urgence clair pouvant être activé en cas de crise. Il est inacceptable que nous devions d'abord nous organiser et discuter des tâches et des responsabilités [...].

**Dès le 9 avril, l'ASMC a présenté à l'OFSP, entre autres, un concept de protection pour les moniteurs d'auto-école. Est-ce la raison pour laquelle le redémarrage pourrait déjà avoir lieu le 11 mai?**

Le fait que l'ASMC y pensait déjà au début du mois d'avril [...] n'était certainement pas faux. Ici, tout le conseil d'administration de l'ASMC, avec son travail en arrière-plan, a agi avec clairvoyance. C'est peut-être l'une des raisons pour lesquelles les moniteurs d'auto-école [...] ont pu retourner au travail plus tôt que prévu. Je suis conscient que tout le monde n'est pas non plus satisfait de cela: beaucoup auraient préféré attendre jusqu'au 8 juin. D'autres sont aux prises avec des problèmes existentiels depuis le début et auraient aimé recommencer à la fin du mois d'avril. Mais la raison principale du redémarrage le 11 mai devrait être claire: la pandémie en Suisse [...] n'a pas été aussi forte que ce que l'on craignait. [...]

**Tous les moniteurs d'auto-école doivent-ils avoir un concept de protection aussi élaboré? Que se passe-t-il si le concept de protection n'est pas correctement respecté dans les opérations des auto-écoles?**

[...] Les experts supposent que nous devons vivre avec pendant encore un an ou deux. [...] Mais cela signifie que nous devons nous protéger les apprentis conducteurs, mais aussi la société. Au moins jusqu'à ce qu'il y ait une vac-

cination. En principe, chaque entreprise peut développer et mettre en œuvre son propre concept de protection. Toutefois, le gouvernement fédéral ou l'OFSP n'approuveront aucun concept de protection. Les cantons se contenteront plutôt de contrôler la mise en œuvre. Et ici, le concept de protection sectorielle de l'ASMC sera certainement utilisé comme référence. Dans cette situation, l'ASMC a estimé qu'il est plus facile d'avoir un concept prêt à l'emploi pour tous, qui répond à toutes les exigences. De cette manière, nous pouvons également empêcher l'un ou l'autre de prendre l'avantage sur le marché en ne mettant pas en œuvre certaines mesures et en se mettant en danger, ainsi que ses apprentis conducteurs. Mais surtout, nous évitons que l'ensemble du secteur ne tombe dans le discrédit si des mesures de protection ne sont pas mises en œuvre. Il est clair que ces mesures font actuellement l'objet de discussions controversées. Les mesures ne sont pas gravées dans le marbre pour toujours. [...]

**De quoi vous souviendrez-vous personnellement lorsque vous penserez à la crise de Corona?**

Je qualifierais certainement la coopération avec les autorités (OFROU) d'extrêmement positive. Surtout le fait que nous sommes pris au sérieux en tant qu'association professionnelle. Cela se traduit par exemple par le fait que les organisations partenaires se basent sur notre concept sectoriel. [...] Je voudrais également mentionner tout particulièrement les autorités cantonales avec l'Association des services des automobiles (ASA), qui nous a toujours soutenus. [...] Et là, nous avons certainement pu compter sur les associations régionales, qui ont fait beaucoup de travail de persuasion sur le terrain. [...]

**La fermeture du 16 mars n'était-elle pas trop tardive pour les moniteurs d'auto-école du Tessin? Et le redémarrage le 11 mai n'est-il pas trop tôt?**

*Adam Ferrari, président régional du Tessin:* Dans le canton du Tessin, certains villages ont été beaucoup plus touchés que d'autres. La seule chose qui est certaine, c'est qu'il était déjà dangereux pour la santé de donner ou de suivre des cours de conduite le 16 mars. Certaines auto-écoles étaient [...] déjà fermées avant cette mesure. En ce qui concerne la reprise des activités des moniteurs d'auto-école, je peux toutefois dire que cette date est considérée comme une première étape pour une période nouvelle mais difficile. Bien sûr, il n'y a pas de consensus sur la question de savoir si cela aurait été mieux tôt ou tard [...]. Peut-être qu'une différenciation des catégories de conduite aurait été préférable [...]. La solution à long terme n'en est qu'une: continuer à respecter strictement les règles de sécurité bien connues. Tout le monde – une fois de plus – doit s'adapter et contribuer à la lutte finale contre le virus. Après tout, c'est une question de travail d'équipe.

**Quelle est l'acceptation des moniteurs de conduite tessinois concernant le concept de protection de l'OFSP, qui peut être commandé à l'ASMC?**

[...] Je peux évaluer les réactions comme étant très positives dans l'ensemble. Bien sûr, l'obligation désormais déclarée superflue de porter des gants n'a pas été bien accueillie dès le départ, mais elle n'est plus d'actualité.

**Que pensez-vous, vous et les moniteurs d'auto-école tessinois, de la communication de l'OFROU et d'autres autorités à l'égard des moniteurs d'auto-école dans la crise de Corona?**

[...] La communication spécifique aux moniteurs d'auto-école est certainement arrivée trop tard. À mon avis, cela montre une fois de plus qu'une association forte est cruciale pour les moniteurs d'auto-école. Sans les informations de l'ASMC, les moniteurs d'auto-école auraient très probablement été informés peu avant le 11 mai qu'ils pouvaient à nouveau travailler avec certaines restrictions. [...]



*Adam Ferrari, président régional du Tessin*

**Quel est le souvenir le plus marquant que vous garderez personnellement de la crise de Corona?**

Comme j'aime conduire des voitures anciennes, je me suis toujours demandé comment se passait la conduite sur nos routes dans les années 60 et 70. [...] J'avais le sentiment qu'on faisait un voyage dans le passé dans ce sens. Ce qui ne me réjouira pas, ce sont les annonces dans les journaux, [...] que malheureusement beaucoup de gens avaient perdu la lutte contre ce virus. Et enfin: l'aide inlassable du personnel médical et la mobilisation de l'armée, le soutien de nombreux jeunes qui ont contribué à ce que le 11 mai, il soit possible de redémarrer progressivement.



Elvis Calvien,  
moniteur de conduite  
valaisan

**Le 16 mars, était-il trop tard pour les moniteurs d'auto-école valaisans? Et le redémarrage le 11 mai est-il trop tôt pour le Valais?**

*Elvis Calvien, moniteur de conduite valaisan:* Le «lockdown» n'est à mon sens pas arrivé trop tard. Cela seuls les spécialistes peuvent en témoigner, mais la reprise est sûrement trop tôt pour nous, les moniteurs de conduite.

**Quelle est l'acceptation des moniteurs d'auto-école en Valais concernant le concept de protection de l'OFSP, qui peut être commandé à l'ASMC?**

Cette question il faudrait la poser aux membres du comité de l'FRE-AVAE. C'est eux qui sont en

contact permanent avec les principaux intéressés. Trouver un concept pour nous n'est sûrement pas évident à mettre sur pied, mais je suis persuadé qu'ils ont fait de leur mieux afin de nous protéger. Est-ce que c'est exagéré? L'avenir nous le dira.

**Comment vous et les moniteurs d'auto-école valaisans ressentez-vous la communication d'OFROU et d'autres autorités envers les moniteurs d'auto-école dans la crise de Corona?**

À nouveau, cette question devrait être posée au comité de l'FRE-AVAE.

**Qu'est-ce que vous retiendrez le plus personnellement lorsque vous penserez à la crise de Corona?**

Point négatif: la perte financière est sûrement le point clé pour nous tous. Les familles touchées par des décès dus à la pandémie nous laissent bien-sûr pas indifférents.

Point positif: en tant que papa de trois enfants, ce fut un privilège de passer deux mois avec eux. De devoir partager des moments intenses, sans devoir penser au travail, cela ne se reproduira sûrement plus. C'est dans ces moments là qu'on voit réellement les points les plus importants: la famille.

Contribution: Ravaldo Guerrini



## Gestione delle crisi

# Gli istruttori di guida nella crisi (Corona)?

Dal 17 marzo al 10 maggio 2020, le scuole guida sono state interdette dal lavoro a causa della crisi di Corona. L'11 maggio il divieto è stato nuovamente revocato con severe misure di protezione.

### Come ha fatto il settore degli istruttori di guida ad affrontare a crisi fino all'11 maggio?

Il 16 marzo il Dipartimento dei media del Consiglio federale ha annunciato che la situazione è cambiata drasticamente a causa di Covid-19. C'è stata grande confusione quando l'ASMC ha annunciato prima alle StVA e all'USTRA che le lezioni di guida non sarebbero più state permesse dopo il 17 marzo. Ciò significava che le StVA non erano in grado di condurre anche gli esami di guida. Tuttavia, poiché all'epoca USTRA non aveva ancora emanato una direttiva ufficiale, il 17 marzo non è andato secondo i piani per le StVA e gli istruttori di guida.

### Compensazione

Quando il 18 marzo gli istruttori di guida hanno capito che questo divieto di lavoro poteva durare più a lungo, hanno subito chiesto chi lo avrebbe pagato. Anche in questo caso, l'ASMC ha agito rapidamente e ha annunciato già la sera del 18 marzo che «il settore degli istruttori di guida» aveva diritto all'assistenza finanziaria della Confederazione. Il 20 marzo è stato fissato un indennizzo massimo per la perdita di guadagno di 196 franchi al giorno e, salvo poche eccezioni, è stato versato in aprile dalle casse di compensazione in modo molto poco burocratico. Ulteriori trattative da parte di diverse associazioni hanno poi portato il Consiglio federale a prorogare fino al 16 maggio il diritto dei lavoratori autonomi che hanno potuto riaprire la loro attività il 27 aprile o l'11 maggio.

## Ripresa con il concetto di protezione

Per la ripresa dell'attività di istruttore di guida era necessario un concetto di protezione che fosse in linea con le raccomandazioni dell'UFSP. L'ASMC ha già presentato il concetto di protezione agli istruttori di guida il 9 aprile. Il 29 aprile 2020 il Consiglio federale ha deciso di allentare ulteriormente le misure di protezione contro il coronavirus. Il Consiglio federale ha tenuto conto di diversi fattori di rischio per il rilassamento. Questi sono stati lo sviluppo epidemiologico, il numero di nuove infezioni, i ricoveri ospedalieri, lo sviluppo di misure per la spazatura e l'igiene, e i decessi causati dalla pandemia di corona.

## Tutto fatto bene?

Non c'è dubbio che l'ASMC e le associazioni regionali abbiano fatto un ottimo lavoro. Ciò è dimostrato non solo dalla compensazione del mancato guadagno, ma anche dalla percezione degli istruttori di guida come settore da parte delle autorità e degli uffici nella situazione di crisi. Rispetto ad altri settori fino a questo punto, il settore degli istruttori di guida se l'è cavata con uno schiaffo. L'ASMC si è assunta la responsabilità con le associazioni regionali ed è stata spesso criticata a torto.

Le seguenti interviste riflettono la visione della crisi della corona nel settore degli istruttori di guida nelle tre regioni linguistiche. FL-Magazin ha intervistato il presidente dell'ASMC Michael Gehrken, il presidente regionale ticinese Adam Ferrari e l'istruttore di guida vallesano Elvis Clavien.



Michael Gehrken,  
presidente dell'ASMC

## L'ASMC ha investito molto lavoro e informazioni nella crisi di Corona. Qual è stata la sfida più grande per lei e per il team dell'ASMC?

Michael Gehrken, Presidente dell'ASMC: Ci sono state e ci sono ancora tre sfide principali: In primo luogo: [...] Ogni informazione – sia da parte delle autorità che da parte nostra – è sempre stata associata a punti interrogativi e incertezze. Lo stesso vale, tra l'altro, anche per le misure adottate, che hanno un forte impatto sull'economia. Anche queste misure, come il «blocco» (il divieto di lavoro) o le misure di sostegno, erano un territorio inesplorato per tutti. Tutto questo ha portato con sé una grande incer-

tezza – anche per noi: quello che abbiamo deciso e informato oggi è ancora corretto e valido domani? Ancora oggi si aggiungono ogni giorno nuove scoperte, ma sollevano anche nuovi interrogativi – sia per quanto riguarda COVID-19 sia per la ripresa delle attività con il concetto di protezione settoriale.

D'altra parte, abbiamo avuto molti istruttori di guida che si aspettavano che fossimo in grado di fornire loro esattamente questo livello di sicurezza e di sviluppare misure di protezione per loro in modo che potessero lavorare di nuovo.

In secondo luogo, c'era la velocità degli eventi e le enormi conseguenze che le misure adottate avevano portato con sé. [...] È logico che molte domande sorgano ancora e ancora, di cui nemmeno chi ha preso le decisioni conosceva le risposte.

E infine, il terzo fattore è stato che ci siamo confrontati con molte persone che – al contrario – sapevano esattamente cosa stava succedendo. Al contrario di questi «esperti», però, l'associazione doveva sempre essere estremamente attenta: Le esistenze dipendevano e dipendono dal nostro lavoro. Ma anche la salute degli studenti di guida e degli stessi istruttori di guida. In questo contesto, sono estremamente lieto di poter contare su un team molto impegnato presso la sede dell'ASMC, che in tutte queste settimane ha svolto più volte un lavoro supplementare giorno e notte in modo esemplare.

## Durante la crisi della Corona, come sono stati i contatti a) con le autorità e b) con le regioni e i membri e come si sente riguardo alla comunicazione dell'USTRA con lei e con gli istruttori di guida?

Se la crisi della Corona ha portato qualcosa di positivo, [...] che l'associazione nel suo insieme uscirà indubbiamente più forte da questa pandemia: siamo stati quotidianamente in contatto con le autorità e le organizzazioni partner. [...] L'associazione ha dovuto svolgere un doppio ruolo in questo: Da un lato, abbiamo rappresentato gli interessi degli istruttori di guida presso le autorità. Il contatto e il feedback dei membri e delle associazioni regionali è stato molto importante. Lo stesso vale per il fatto che le associazioni regionali ci hanno sempre tenuti all'erta

quando non eravamo in grado, ad esempio, di fornire informazioni. D'altra parte, abbiamo sollevato le autorità dal fatto di poter chiarire molte di queste questioni aperte per i nostri membri. Questo ha aiutato sia le autorità che i membri.

**Quando le associazioni regionali hanno chiesto alle StVA, si è constatato che le StVA sono stati informati meno rapidamente dell'ASMC. Qual è stato il motivo di tutto questo? Cosa si potrebbe fare di meglio?**

La «linea diretta» di cui sopra, specialmente all'USTRA e alle organizzazioni partner, è stata molto utile. Anche se di tanto in tanto si viene a sapere che l'amministrazione federale non sa più di quanto non sappia il pubblico. [...] Tali voci hanno portato a una grande discussione e a un lavoro supplementare. Ciò non significa che gli servizi della circolazione abbiano fatto un cattivo lavoro qui. Al contrario! [...] Ma forse ad un certo punto o ad un altro hanno ceduto alle continue richieste del pubblico (e degli istruttori di guida) di tanto in tanto un po' troppo frettolosamente. Le conclusioni da trarre da questo mi sono chiare: in una situazione di crisi, è un organismo che comunica e non tutti per se stessi. Per il futuro, ciò significa che la Confederazione dovrà probabilmente disporre di una «task force» per ogni settore specialistico come la circolazione stradale – composta da rappresentanti della Confederazione, delle associazioni e dei Cantoni precedentemente designati – e di un chiaro piano d'emergenza che possa essere attivato in caso di crisi. È inaccettabile che dobbiamo prima organizzarci e discutere di compiti e responsabilità [...].

**Già il 9 aprile, l'ASMC ha presentato all'UFSP e ad altri organismi un concetto di protezione per gli istruttori di guida. È questo il motivo per cui il riavvio potrebbe già arrivare l'11 maggio?**

Il fatto che l'ASMC ci pensasse già all'inizio di aprile [...] non era certamente sbagliato. Qui l'intero consiglio di amministrazione dell'ASMC, con il suo lavoro sullo sfondo, ha agito con lungimiranza. Forse questo è stato uno dei motivi per cui gli istruttori di guida [...] hanno potuto tornare al lavoro prima del previsto. Sono consapevole che non tutti sono soddisfatti anche di questo: molti avrebbero preferito aspettare fino all'8 giugno. Altri hanno avuto problemi esisten-

ziali fin dall'inizio e avrebbero voluto ricominciare alla fine di aprile. Ma il motivo principale per cui il riavvio è avvenuto l'11 maggio è probabilmente abbastanza chiaro: la pandemia in Svizzera [...] non era così forte come si temeva. [...]

**Tutti gli istruttori di guida devono avere un concetto di protezione così elaborato? Cosa succede se il concetto di protezione non viene osservato correttamente nelle operazioni della scuola guida?**

[...] Gli esperti suppongono che dovremo convivere per un altro anno o due. [...] Ma questo significa che dobbiamo proteggere noi stessi e gli automobilisti, ma anche la società. Almeno fino a quando non ci sarà una vaccinazione. In linea di principio, ogni azienda può sviluppare e attuare un proprio concetto di protezione. Tuttavia, il governo federale o l'UFSP non approverà alcun concetto di protezione. I cantoni si limiteranno piuttosto a monitorare l'attuazione. E qui il concetto di protezione del settore dell'ASMC sarà certamente utilizzato come punto di riferimento. In questa situazione, l'ASMC ha ritenuto che sia più facile avere un concetto pronto all'uso pronto per tutti, che soddisfi tutti i requisiti. In questo modo possiamo anche evitare che l'uno o l'altro ottenga un vantaggio sul mercato non attuando determinate misure e mettendo in pericolo se stessi e i propri apprendisti. Soprattutto, però, evitiamo che l'intero settore cada in disgrazia se non vengono attuate misure di protezione. E' chiaro che queste misure sono ora oggetto di un dibattito controverso. Le misure non sono incastrate nella pietra per sempre. [...]

**Cosa ricorderà personalmente quando penserà alla crisi di Corona?**

Considererei certamente estremamente positiva la collaborazione con le autorità (USTRA). Soprattutto per il fatto che siamo presi sul serio come associazione di settore. Ciò si evince, ad esempio, dal fatto che le organizzazioni partnersi basano sul nostro concetto di settore [...] Vorrei anche menzionare in particolare le autorità cantonali con l'Associazione dei servizi della circolazione (ASA), che ci ha sempre sostenuto. [...] E qui abbiamo sicuramente potuto contare anche sulle associazioni regionali, che hanno fatto molto persuadere a livello di base. [...]



Adam Ferrari,  
presidente regionale  
Ticino



Elvis Calvien,  
istruttore di guida  
vallesano

**Il blocco del 16 marzo non era troppo tardi per gli istruttori di guida in Ticino? E la ripresa dell'11 maggio non è troppo presto?**

*Adam Ferrari, presidente regionale Ticino:* Nel Cantone Ticino, ci sono stati villaggi che sono stati colpiti molto più di altri. L'unica cosa certa è che era già pericoloso per la salute dare o frequentare lezioni di guida il 16 marzo. Alcune scuole guida erano [...] già chiuse prima di questa misura. Per quanto riguarda la ripresa dell'attività di istruttore di guida, tuttavia, posso dire che questa data è vista come un primo passo per un nuovo ma difficile momento. Naturalmente, non c'è consenso sul fatto che sarebbe stato meglio prima o poi [...]. Forse sarebbe stato meglio differenziare le categorie di guida [...]. La soluzione a lungo termine è una sola: continuare a rispettare rigorosamente le ben note norme di sicurezza. Tutti – ancora una volta – tutti devono adattarsi e contribuire alla lotta finale contro il virus. Dopotutto, è una questione di lavoro di squadra.

**Qual è l'accettazione degli istruttori di guida ticinesi per quanto riguarda il concetto di protezione dell'UFSP, che può essere ordinato all'ASMC ?**

[...] Posso valutare il feedback come molto positivo nel complesso. Naturalmente, l'obbligo, ora dichiarato in modo superfluo, di indossare i guanti non è stato accolto con favore fin dall'inizio, ma non è più un problema.

**Come vi sentite voi e gli istruttori di guida ticinesi nei confronti della comunicazione dell'USTRA e delle altre autorità nei confronti degli istruttori di guida nella crisi della Corona?**

[...] La comunicazione specifica per gli istruttori di guida è arrivata troppo tardi. A mio parere, questo dimostra ancora una volta che un'associazione forte è fondamentale per gli istruttori di guida. Senza le informazioni dell'ASMC, gli istruttori di guida sarebbero stati probabilmente informati poco prima dell'11 maggio che avrebbero potuto lavorare di nuovo con alcune restrizioni. [...]

**Cosa ricorderà personalmente di più quando penserà alla crisi di Corona?**

Dato che mi piace guidare auto d'epoca, mi sono sempre chiesto come fosse la guida sulle nostre strade negli anni '60 e '70. [...] Avevo la sensazione che si facesse un viaggio nel passato in

questo senso. Quello di cui non sarò contento sono gli annunci sui giornali, [...] che purtroppo molte persone hanno perso la lotta contro questo virus. E infine: l'aiuto instancabile del personale medico e la mobilitazione dell'esercito, il sostegno di molti giovani che hanno contribuito a far sì che fosse possibile ripartire gradualmente l'11 maggio.

**Il blocco del 16 marzo è arrivato troppo tardi per gli istruttori di guida in Vallese? E la ripresa dell'11 maggio è troppo presto per il Vallese?**

*Elvis Calvien, istruttore di guida vallesano:* Secondo me il «blocco» non è troppo tardi. Solo gli specialisti possono rispondere a questo, ma il riavvio è certamente troppo presto per noi, gli istruttori di guida.

**Qual è l'accettazione degli istruttori di guida nel Vallese per quanto riguarda il concetto di protezione dell'UFSP, che può essere ordinato dall'ASMC?**

La questione dovrebbe essere sottoposta alla commissione FRE-AVAE. Sono loro che sono in costante contatto con le principali parti interessate. Non è certo facile trovare un concetto per noi, ma sono sicuro che hanno fatto del loro meglio per proteggerci. È un'esagerazione? Il tempo lo dirà.

**Come vi sentite voi e gli istruttori di guida del Vallese in merito alla comunicazione dell'USTRA e di altre autorità nei confronti degli istruttori di guida nella crisi della Corona?**

La questione dovrebbe essere sottoposta anche alla commissione FRE-AVAE.

**Cosa ricorderà personalmente di più quando penserà alla crisi di Corona?**

Negativo: la perdita finanziaria è certamente il punto decisivo per tutti noi. Naturalmente non siamo indifferenti alle famiglie colpite dai decessi dovuti alla pandemia.

Punto positivo: come padre di tre figli è stato un privilegio passare due mesi con loro. Se dovete condividere momenti intensi l'uno con l'altro senza dover pensare al lavoro, questo non succederà di certo più. È in questi momenti che si vedono le cose veramente importanti: la famiglia.

Contributo: Ravaldo Guerrini

Inserenten	Seite
Brunner Medien AG	5, 31
Driveswiss AG, Wohlen	11
Grädel Auto AG, Bern	8
Hänni Mikhail Verlag GmbH, Oberhofen	40
Localsearch, Zürich	2
Sanpool, Basel	11
Trigan, Frauenfeld	11
Trütsch Fahrzeug-Umbauten, Kloten	11
WAB Zentralschweiz	10

Autoren	Seite
Grob, Rolf	26
Guerrini, Ravaldo	6, 18, 20
Kirschbaum, Werner	12, 14, 17
Lehmann, Philip	39
Reinhard, Daniel	22
Von Rotz, Bruno	22

**Verlag****Inserate:**

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

**Abos und Adress-Mutationen:**

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

**Auflage/Verbreitung**

Druck: 4000 Exemplare  
Verbreitung: 3872 Exemplare

**Nächste Ausgabe FL-Magazin**

Redaktionsschluss 14. August 2020  
Erscheinungstermin 4. September 2020



## Volle Fahrt voraus: das Leben nach der Krise

Die Schweiz stand still: Die Corona-Krise hat die Wirtschaft in einen Dornröschenschlaf gezwungen, aus dem sie nur Schritt für Schritt erwacht. Betroffen waren und sind vor allem kleine, eigenständige Unternehmen mit kundenbezogenen Dienstleistungen – also genau Sie als Fahrlehrer/-in und Inhaber/-in einer eigenen Fahrschule!

Seit Ende April kehrt das normale Leben langsam zurück – nach und nach wurden Geschäfte wieder geöffnet und Dienstleistungen angeboten. Für Sie heisst es jetzt: Fahrt aufnehmen! Ihre Fahrschüler brauchen Fahrunterricht, benötigen ein paar Wiederholungseinheiten und sehnen sich nach ihrem Führerausweis! Stehen Sie ihnen dort zur Seite, wo sie Ihr Angebot suchen: online.

Nutzen Sie die Zeit des Wiedererwachens und sorgen Sie für einen ansehnlichen Online-Auftritt Ihrer Fahrschule: Mit einer gepflegten Online-Präsenz inklusive vollständigen Kontakt- und Informationsdaten machen Sie Fahrschüler auf sich aufmerksam – gerade dann, wenn sie viel recherchieren. Bilder,

Bewertungen, detaillierte Leistungsbeschreibungen und Preisauszeichnungen helfen zusätzlich dabei, zukünftige Fahrschüler für sich zu gewinnen.

Trauen Sie sich auch an hervorgehobene Platzierungen wie Werbebanner und bemühen Sie sich darum, auf den oberen Plätzen der Ergebnislisten grosser Suchmaschinen und Vergleichsplattformen zu erscheinen. So finden Ihre Fahrschüler Sie jederzeit online, ehe sie zu Ihnen ins Auto steigen dürfen.



Philip Lehmann betreibt den Schweizer Fahrlehrervergleich und ist Experte für Online-Marketing.  
[www.fahrlehrervergleich.ch](http://www.fahrlehrervergleich.ch)

# verkehrstheorie.ch

## 2020/21 Fahrschul-Rabatt

**Das Schweizer Theorie-Lehrmittel mit den offiziellen asa-Prüfungsfragen 2020!**

Verkehrstheorie.ch – zum Beispiel als Arbeitshefte, um im praktischen Unterricht Verkehrsregeln bildlich zu veranschaulichen.



# 35% RABATT



Arbeitsbücher  
(Prüfungsfragen und Verkehrsregeln)  
VP: CHF **39.-** / EK: CHF **25.35**



Lernsoftware\*  
VP: CHF **59.-** / EK: CHF **38.35**



Set (Arbeitsbücher & CD)\*  
VP: CHF **72.-** / EK: CHF **46.80**



Lernsoftware (USB)\*  
VP: CHF **69.-** / EK: CHF **44.85**



iPhone App «Auto Theorie»  
Verkehrsregeln +  
10 Demofragen (gratis)

\*inkl. App-Code (für offizielle Prüfungsfragen  
in der App «Auto Theorie»)

**FREE  
APP**



Mehr Infos und Bestellungen:



www.verkehrstheorie.ch  
info@verkehrstheorie.ch  
Telefon 033 243 21 05  
Mobile 079 404 48 55

**Offizieller asa-Lizenznehmer**  
hänni mikhaïl verlag gmbh  
Kirchmätteliweg 2  
3653 Oberhofen

  
verkehrstheorie.ch