

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 185 (2019)

Heft: 8

Artikel: Vielfältige Schnittstellen zur Privatwirtschaft

Autor: Müller, Peter

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-862705>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 23.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Vielfältige Schnittstellen zur Privatwirtschaft

Beim Kompetenzzentrum Fahrausbildung der Armee laufen die Vorgabe- und Ausbildungsfäden für militärische Motorfahrzeugführer zusammen. Es bestehen zahlreiche Schnittstellen zur Privatwirtschaft; der Kommandant des Kompetenzzentrums, Oberst i Gst Marlis Jacot-Guillarmod, bringt uns diese im folgenden Interview näher. Eine Herausforderung wird sein, rekrutierungsmässig dem gesellschaftlichen Wandel erfolgreich zu begegnen.

Peter Müller, Redaktor ASMZ

Werfen wir zuerst einen kurzen Blick zurück: Welches sind Ihres Erachtens die wesentlichsten Änderungen in der Fahrausbildung der Armee während der vergangenen zehn bis zwanzig Jahre?

Oberst i Gst Marlis Jacot-Guillarmod: Ausbildungsmässig denke ich da primär an die Umstellung vom uralten 2DM auf die neuen Steyr-Fahrschullastwagen sowie an die Einführung des Fahrschulsimulators FATRAN ab 1996. Ein Meilenstein war sicher die Anerkennung des militärischen Lastwagen-Fahrausweises im zivilen Bereich ab dem Jahr 2004. Mit einem ge-

wissen Bedauern muss ich schliesslich feststellen, dass mit den verschiedenen Armee-reformen die Ausbildungsdauer der Motorfahrer von 17 auf heute noch 12 Wochen zurückging.

Wenn von militärischer Fahrausbildung die Rede ist, denkt der Aussenstehende wohl am ehesten an die Verkehrs- und Transportschule 47 in Romont. Ihr Kompetenzzentrum in Thun dürfte eher unbekannt sein. Wie unterscheiden sich die Aufgaben- und Verantwortungsbereiche?

Die Verkehrs- und Transportschule 47 bildet die Motorfahrer gemäss unseren Vorgaben aus. Das Kompetenzzentrum Fahrausbildung der Armee ist darüber hinaus technischer Ansprechpartner für den gesamten Bereich Verteidigung sowie das

Bundesamt für Rüstung (armasuisse). Ferner bilden wir die Instandhaltungs-Soldaten für Lastwagen aus. Ebenfalls in unseren Organisationsbereich gehören die Fahrausbildungen der Bundesverwaltung und von etlichen kantonalen Polizeikorps. Ein weiterer sehr wichtiger Bereich ist die Fahrlehrerausbildung mit der Fahrlehrer-berufsschule und der Bereich der Grundausbildungslehrgänge für die Chefs Verkehr und Transport der Schulen.

Ihr Kompetenzzentrum ist organisatorisch in vier Bereiche unterteilt (siehe Kasten unten). Sind alle in etwa gleich gross oder sticht eine Aufgabe/Organisationseinheit speziell hervor?

Die vier Bereiche können nicht miteinander verglichen werden, deren Aufga-

Moderner Lastwagen-Fahrschul-Kombi der Armee.
Bilder: VBS/DDPS



Kompetenzzentrum Fahrausbildung der Armee: Organisationsbereiche

- **Einführungen/Versuche** (z.B. Neubeschaffungen, Werterhalt, Einführungen, Integrierte Projektteams, Ausbildungsunterlagen);
- **Fahrlehrerschule** (z.B. Fahrlehrerausbildung Kat. B und C, Ausserdienstliche Tätigkeiten, Jungmotorfahrerkurse);
- **Fahrausbildung** (z.B. Grundausbildungslehrgänge, Instandhaltungsschule, Berufsunteroffiziersschule der Armee, Freier Militärischer Vorunterricht)
- **Weiterausbildung** (z.B. Weiterbildung Fahrlehrer Bund, Grundausbildungslehrgang militärische Verkehrsexperten, Ausbildungskurse Chef Verkehr und Transport der Schulen).

ben sind zu verschieden. Zudem wird bei einer Spitzenbelastung eines Bereichs dieser immer auch von anderen Organisationseinheiten unterstützt. Die nicht selbstverständliche Durchlässigkeit besteht beispielsweise auch darin, dass wir während des Jahres bei Bedarf auf Armeefahrlehrer der VT Schule 47 zurückgreifen können. Dies ist auch deshalb unerlässlich, weil wir die Anzahl Vollzeitstellen von früher 35 auf 21 reduzieren mussten und die Aufgaben nicht geringer wurden.

Eine wichtige Schnittstelle zur Privatwirtschaft besteht beim Lastwagen-Fahrerlaubnis: Mit dessen Erwerb im Militär sind die Befreienden auch im Zivilen fahrberechtigt. Wie wichtig ist diese Durchlässigkeit für junge Rekruten? Gibt es Rekrutierungsprobleme?

Hier verfügt die Armee seit nunmehr knapp 20 Jahren zweifellos über einen wichtigen Trumpf. Diese Ausbildung ist sehr wichtig: Rund 40% aller erfolgreich Ausgebildeten absolvieren anschliessend bei der ASTAG noch die CZV-Prüfung (gemäss Chauffeur-Zulassungs-Verordnung) und stehen so dem zivilen Transportgewerbe als Lastwagen-Chauffeur zur Verfügung. Wir haben in diesem Bereich bis heute denn auch keine Rekrutierungsprobleme.

Der Erwerb des zivilen Lastwagen-Fahrerlaubnisses nach der militärischen Ausbildung sorgte früher bei den privaten Lastwagen-Fahrlehrern für rote Köpfe, weil man die Konkurrenz fürchtete. Bestehen diese Vorbehalte auch heute noch?

Nein, heute gibt es keine Vorbehalte mehr; zudem beschäftigen wir nach Bedarf temporär zivile Fahrlehrer; diese können so ihre Fahrschule wirtschaftlich optimal auslasten. Es besteht ferner eine enge fachtechnische Zusammenarbeit mit der ASTAG (z.B. bei den Ausbildungsmitteln). Wir dürfen somit für alle zivil und militärisch Beteiligten von einer erfreulichen Win-Win-Situation sprechen!

Umgekehrt erhalten jene Angehörigen der Armee, welche die Prüfung für leichte militärische Geländewagen bestehen, nicht automatisch auch den zivilen Fahrerlaubnis; den müssen sie im Gegenteil bereits in die Rekrutenschule mitbringen. Welche Überlegungen stecken dahinter?

Es ist in der Tat so, dass alle, die in der Armee respektive in der Rekrutenschule zu einer Fahrerfunktion ausgebildet werden, den zivilen Führerausweis der Katego-

Kompetenzzentrum Fahrausbildung der Armee: Beispiel Fahrlehrerschule

- Zertifiziert nach EduQua (Schweizerisches Qualitätszertifikat für Weiterbildungsinstitutionen);
- Zusammenarbeit mit dem Schweizerischen Fahrlehrerverband (SFV) und dem Verband der Schweizerischen Fahrlehrerberufsschulen (VSFB);
- Mitglied Berufsbildungsfonds des SFV (BBF-SFV);
- Mehrstufige Ausbildung, Dauer insgesamt zwei Jahre;
- Beginn mit einem Warm-up auf Personenwagen (Schulung und Prüfung einer perfekten Fahrweise);
- Fahrlehrerschule für Personenwagen an einer bundesexternen Ausbildungsinstitu-

- tion (mit sieben Ausbildungsmodulen);
- Erwerb des Eidg. Fachausweises Fahrlehrer;
- Fahrkompetenzüberprüfung mit Lastwagen und Anhänger bei der Qualitäts sicherungskommission des Schweizerischen Fahrlehrerverbandes (QSK SFV);
- Elf Monate Ausbildung zum Lastwagenfahrlehrer an der Fahrlehrerschule der Armee (mit vier Ausbildungsmodulen);
- Schlussprüfung durch die Qualitäts sicherungskommission des Schweizerischen Fahrlehrerverbandes (QSK SFV)
- Einsatz als Armeefahrlehrer an verschiedenen Standorten in der Schweiz.

gorie B mitbringen müssen. Alles andere liesse sich zeitlich und administrativ nicht vernünftig lösen. Aber es werden alle erfolgreichen Prüfungen der militärischen Kategorie 931 (Schwere Motorwagen bis 7,5 Tonnen Gesamtgewicht) automatisch zur zivilen Kategorie C1 anerkannt. Wir prüfen gegenwärtig verschiedene Überlegungen, was noch weiter gegenseitig in der Fahrausbildung angerechnet werden könnte (siehe Seite 17, Blick in die Zukunft).

Anbieters für die C- und CZV-Theorie zur Verfügung.

Bekannt sind auch die modernen Fahr Simulatoren FATRAN (Fahrausbildungs und Trainingsanlage). Wie viele solcher Ausbildungsplätze stehen Ihnen wo zur Verfügung? Wie ist die Nutzung von FATRAN in die militärische Fahrausbildung integriert? Erfolgt sie auch in den Wiederholungskursen?

An jedem Standort, wo Motorfahrer ausgebildet werden, steht eine Anlage zur Verfügung, das heisst in Burgdorf, Drogenens (2), Frauenfeld, Wangen a.A. und Thun. Somit verfügen wir über sechs stationäre Anlagen mit je fünf Ausbildungsplätzen. Alle angehenden Motorfahrer verbringen insgesamt je zehn Stunden auf dem FATRAN, schwergewichtig für die Manövrierausbildung mit und ohne Anhänger. Die Hauptausbildung erfolgt entweder mit individueller (20 Stunden) oder kollektiver Fahrschule (55 Stunden). Es gibt keine Drittnutzung und auch in den Wiederholungskursen wird FATRAN nicht eingesetzt. Dies vor allem aus Gründen der Standorte und der Termine.

Welchen ökologischen und wirtschaftlichen Nutzen erzielt die Schweizer Armee aus diesen Fahr-Simulatoren? Können Sie uns einige konkrete Zahlen nennen?

Wie bereits erwähnt, erfolgt rund ein Drittel der individuellen Fahrausbildung (10 von insgesamt 30 Stunden) auf dem Fahr-Simulator. Dies ergibt im Jahr rund 13 000 Ausbildungsstunden, welche nicht im öffentlichen Verkehr stattfinden und

«Ein Meilenstein war sicher die Anerkennung des militärischen Lastwagen-Fahrerlaubnisses im zivilen Bereich ab dem Jahr 2004.»

Gerade auch in der militärischen Fahrausbildung wird heute verbreitet mit E-Learning gearbeitet. Welche Mittel werden dabei hauptsächlich bei welchen Ausbildungsinhalten eingesetzt? Erarbeitet Ihr Kompetenzzentrum die entsprechenden Inhalte?

Das Kompetenzzentrum Fahrausbildung der Armee wirkt federführend im LMS (Learning Management System) der Armee für alle notwendigen Inhalte des Bereichs Verkehr und Transport. Theorieprüfungen werden in elektronischer Form abgelegt. In Kooperation mit der ASTAG steht den Rekruten die App eines zivilen

such keine Emissionen verursachen. Fünf Fahrschüler, die individuell arbeiten, werden durch einen einzigen Fahrlehrer betreut. Ebenfalls müssen mit dem FATRAN keine Manövierplätze für Lastwagen inklusive Anhänger gesucht werden. FATRAN könnte sehr viel mehr, als er heute genutzt wird. Dafür steht uns jedoch zu wenig Zeit zur Verfügung: Das heutige Ausbildungsprogramm ist mit 150 Stunden Allgemeine Ausbildung und 300 Stunden Fachausbildung ausgereizt und schon so kaum erfüllbar. Und man muss sich bewusst sein: Trotz verschiedenster Simulationsmöglichkeiten bleibt die Erfahrung auf dem Echtesystem unersetzbar.

Diese Zahlen mögen jetzt vielleicht etwas ernüchternd tönen; trotzdem planen Sie circa 2025 die Beschaffung neuer Fahr-Simulatoren. Welche Überlegungen stecken dahinter, um die doch recht hohen Beschaffungs- und Betriebskosten zu rechtfertigen?

Wir müssen wegkommen von den stationären Ausbildungsplätzen. Das Folgemodell soll kleiner und mobiler sein, so dass es flexibel an verschiedensten Standorten eingesetzt werden kann, wo gerade

Duro WE bei Geländefahrschule.



Bedarf herrscht. Dann wäre es auch in den Wiederholungskursen einsetzbar, zumal es die früheren Motorfahrervorkurse in der heutigen Armee nicht mehr gibt.

«Fahr-Simulator: Dies ergibt im Jahr rund 13000 Ausbildungsstunden, welche nicht im öffentlichen Verkehr stattfinden und keine Emissionen verursachen.»

Eine der Aufgaben Ihres Kompetenzzentrums besteht in der Mitarbeit bei der Beschaffung von Fahrzeugen der Armee. Welche genaue Rolle und Verantwortung fällt dabei Ihren Mitarbeitenden zu und wann kommen sie im Beschaffungsablauf hauptsächlich zum Zuge?

Wir sind bereits beim Erstellen des militärischen Pflichtenhefts im Projektteam beteiligt. Anschliessend erfolgen Fahrversuche mit Musterfahrzeugen, um die Truppentauglichkeit zu beurteilen. Nach der Lieferantenwahl durch die armasuisse

erfolgt durch uns die Erstellung der notwendigen Ausbildungsunterlagen sowie die Planung zur Einführung und Ausbildung der Miliz.

Eine möglicherweise eher unbekannte Seite Ihres Kompetenzzentrums besteht in der Gefahrengutausbildung. Müsste diese Fähigkeit nicht eher von der zivilen Seite mitgebracht werden? Worin unterscheiden sich militärische und zivile Gefahren- und Transportvorschriften?

Da gibt es keine Unterschiede; unsere Ausbildung wird vollumfänglich zivil anerkannt. In der Armee benötigen wir diese Ausbildung vermehrt, da es immer mehr Formationen gibt, welche über den Betriebsstoff-Container verfügen; oder es finden Transporte von Grossmunition statt. Allerdings bilden wir nur noch für das Kommando Ausbildung aus, und zwar in den Bereichen Basiskurs, Tankkurs, Refresherkurs und Ausbildnerkurse für die Armeefahrlehrer in der Verkehrs- und Transportschule. Die Motorfahrerrekruten absolvieren den Basis- und Tankkurs und erhalten nach bestandener Prüfung die zivile Bescheinigung.

Die Qualitätskontrolle der Fahrausbildung in den Rekrutenschulen gehört ebenfalls zum Pflichtenheft Ihres Kompetenzzentrums. Wie geben Sie dabei konkret vor und wie häufig erfolgen solche Kontrollen vor Ort?

Wir führen Statistiken über die Bestände und Ausbildungserfolge der Motorfahrer pro Kp, um die Entwicklung verfolgen zu können. Jährlich bieten wir die Chefs Verkehr und Transporte der Schulen und Lehrverbände zu Rapporten auf; es bestehen Pläne, in Zukunft wieder vermehrt Weiterbildungen anzubieten. Schliesslich organisieren wir pro Jahr mehrere zivil anerkannte Weiterbildungskurse für die Armeefahrlehrer und es findet ein regelmässiger Informationsaustausch mit dem

Tag der offenen Tür

Datum: Samstag, 17. August 2019, 09.00 bis 17.00 Uhr

Anlass: 200 Jahre Waffenplatz Thun
Ort: Thun, Kasernen und Waffenplatzareal

Mit dabei: Kompetenzzentrum Fahrausbildung der Armee

Gezeigt werden: Fahrsimulator für Lastwagen, Fahrausbildung sämtlicher Motorfahrzeuge



Oberst i Gst Marlis Jacot-Guillarmod

Kdt des Kompetenzzentrums
Fahrausbildung

Geburtsdatum: 04.11.1966

Zivil: Heizungszeichnerin

Militär: Eidg. Dipl. Berufsoffizier VBS/
ETHZ

Grad: Oberst i Gst

Funktion: Kdt Kompetenzzentrum Fahr-
ausbildung der Armee

1996–1999: Kdt Versorgungskompanie
121/1 (Hptm)

2005–2007: Kdt Logistikbataillon 101
(Oberstl i Gst)

Seit 2017: Kdt Kompetenzzentrum Fahr-
ausbildung der Armee

Seit 2018: Stv Kdt Stab Einsatzunterstüt-
zung Landesregierung

Schadenzentrum VBS, der Militärpolizei
und dem Strassenverkehrs- und Schiff-
fahrtsamt der Armee (SVSAA) statt.

*Der Verband Schweizerischer Militär-Mo-
torfahrer-Vereine (VSMMV) bietet Jung-
motorfahrer-Vorkurse an. Diese sind für
die Aushebung als Motorfahrer empfoh-
len, jedoch nicht obligatorisch. Wie gut
sind diese Kurse besucht? Steht allenfalls
ein künftiges Obligatorium zur Diskus-
sion?*

Die Kurse sind sehr gut besucht und
immer ausgebucht. Sie werden durch die
Motorfahrervereine organisiert; wir un-
terstützen sie von unserer Seite. Ein Ob-
ligatorium – oder zusätzliche Kurse – ste-
hen zurzeit nicht zur Diskussion. Man
muss sich auch bewusst sein, dass der de-
finitive Entscheid zur Motorfahrerausbil-
dung immer erst bei der Rekrutierung

im Rahmen der Gesundheits- und Ei-
gnungsprüfung fällt.

*Werfen wir zum Abschluss noch einen
Blick in die Zukunft: Welches sind Ihres
Erachtens die wichtigsten Herausforde-
rungen? Zeichnen sich allenfalls bereits
neue bzw. grundlegend geänderte Aufga-
ben und Verantwortungen Ihres Kompe-
tenzbereichs ab?*

Wir starten im Auftrag des Chefs Kom-
mando Ausbildung ein Projekt «Fahraus-
bildung der Armee 20XX, inkl. Redukti-
on in den Fahrerkategorien». Wir verfügen
über aktuell 30 (!) verschiedene militäri-
sche Fahrausweis-Kategorien; im Zivilen
unterscheidet man nur einen Bruchteil
davon. Dabei besteht keine Durchläs-
sigkeit zwischen den einzelnen Katego-
rien; es braucht stets eine neue Ausbil-
dung und Prüfung. Dieses schwerfällige
System führt heute zu fehlenden Mög-
lichkeiten für Nach- und Umschulun-
gen; den geringen Teilnehmerzahlen ste-
hen unverhältnismässig hohe Kurs- und
Administrationskosten gegenüber. Da
müssen wir über die Bücher gehen.

*Ein Problem könnte Ihnen auch aus der
gesellschaftlichen Entwicklung entstehen:
Wollten früher die Jungen den zivilen
Führerausweis möglichst früh erwerben,
so verzichten heute sehr viele auf diesen
Ausweis und ein eigenes Auto. Spüren Sie
diese Entwicklung?*

Zweifellos! Es zeichnet sich ein echtes
Bestandesproblem ab: Wer bringt heute
noch den zivilen Ausweis der Kategorie B
in die Rekrutenschule mit? Wir prüfen im
Rahmen des erwähnten Projekts verschie-
denartigste Massnahmen, um die Fahrer-
funktionen in der Armee auch in Zukunft
alimentieren zu können. Als Beispiele sei-
en genannt: Fahrausbildung in der Armee
ohne zivile Kategorie, Motorfahrervorkurs
auch für Ausbildung der Kategorie B, zivile
Anerkennung des militärischen Fahr-
ausweises, Rückzahlung der Ausbildungs-
kosten an diejenigen, welche bereits mit
einem Ausweis B und/oder C einrücken.
Ebenfalls ist die Entwicklung zu verfol-
gen, dass man neu mit Fahrzeugen mit
Automatikgetriebe die zivile Fahrausbil-
dung ohne Einschränkung absolvieren
kann. Wie gesagt: Es handelt sich um
Denkansätze; wir prüfen gegenwärtig die
Möglichkeiten und Konsequenzen; ent-
schieden ist noch gar nichts. Sie sehen:
Die Arbeit wird uns nicht ausgehen und
wir kämpfen mit den personellen Kapazi-
täten unseres Kompetenzzentrums. ■

Autoscheibe. Steinschlag.



Schlagartig ersetzt.

«Ich habe einen kleinen Stein-
schlag in der Windschutz-
scheibe. Soll ich ihn reparieren
lassen und zahlt das die
Versicherung?»

Ein Steinschlag sieht oft harmlos aus in
der Frontscheibe. Aber: 90 Prozent aller
Steinschläge reissen innerhalb von drei
Jahren. Eine intakte Windschutzschei-
be ist wichtig. Sie macht 30 Prozent der
Stabilität der Fahrzeugkarosserie aus.
Deshalb defekte Frontscheiben sofort er-
setzen. Dank moderner Technologie ist es

«Risse sollten sofort
repariert werden.»

meist nicht mehr nötig, die Frontscheibe
zu ersetzen. Oft genügt eine mobile Repa-
ratur durch einen Fachmann, die zuhause
durchgeführt werden kann. Die Motorfahr-
zeug-Kontrolle anerkennt sie selbstver-
ständlich, da sie die volle Stabilität der
Frontscheibe gewährt. Helvetia organi-
siert die Reparatur gleich für ihre Kunden
und diese bezahlen keinen Selbstbehalt.

helvetia.ch/auto



Jürg Schneider

Generalagent

Generalagentur Bern