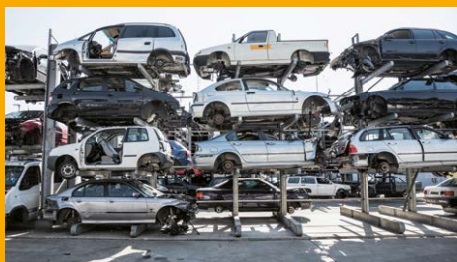




**Freiwillig den
Führerausweis abgeben**

**Restituer volontairement
son permis de conduire**



Wissen

Das EU-Verbrenner-Aus
betrifft auch die Schweiz



Motorrad

Motorradfahren ist
keine Männerdomäne



Nutzfahrzeuge

Neues Kamerasystem
MAN OptiView

let's drive

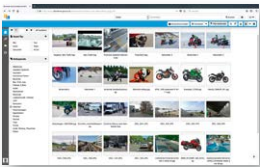
Multimedialer Verkehrskunde-Unterricht

Sorglospaket für Ihren VKU



Online-Datenbank

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



Moderatoren-handbuch

- Unterrichtsablauf
- Querverweis auf Schülerheft, Datenbank, Themenblätter

Schülerhefte

- Laufend aktuell
- Didaktisch durchdacht

USB-Stick

- Bilder, Grafiken, Videos
- Powerpoint- oder HTML-Präsentation
- Chart- und Video-finder

Themenblätter

- Zur Themenvertiefung
- Auf Datenbank: www.fl-portal.ch/login
- Mit FAQs, Links



Jetzt bestellen
und Datenbank-
Login anfordern!

Telefon 041 318 34 77
k.soevegjarto@fl-portal.ch

Brunner Medien AG
Let's drive
Arsenalstrasse 24
6010 Kriens
Telefon 041 318 34 77
www.fl-portal.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

Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer Schweiz, alle Sprachräume

Erscheinungsweise

4 Ausgaben im Jahr

Verlagsleiter

Jürg Strebel
j.strebel@fl-magazin.ch

Anzeigen

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

Abos und Adress-Mutationen:

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

Gesamtherstellung

Brunner Medien AG
Arsenalstrasse 24, 6010 Kriens

printed in
switzerland

Nächste Ausgabe FL-Magazin 4/22

Redaktionsschluss 14. November
Erscheinungstermin 5. Dezember

Bild Titelseite

Deegreez, stock.adobe.com

Liebe Leserinnen, liebe Leser

Der Krieg in der Ukraine hat die Gas- und damit die Strompreise auf ein Rekordniveau gejagt. Der Strompreis in der Schweiz wird sehr stark durch Deutschland beeinflusst und in Deutschland gibt es viele Gaskraftwerke. Im Strommarkt gilt das sogenannte «Merit-Order-Prinzip», wonach immer das teuerste Kraftwerk den Preis für alle festsetzt. Das sind im Moment die teuren Gaskraftwerke in Deutschland, die viel teures Gas verbrennen.

Laut der Energiestatistik des Bundes verbrauchte die Schweiz in den letzten fünf Wintern im Schnitt 33,8 Gigawattstunden Strom. Davon konnte die Schweizer Stromproduktion rund 90 Prozent selber abdecken. Es mussten also lediglich zehn Prozent respektive circa 3,38 Gigawattstunden aus dem Ausland importiert werden. Die Schweiz käme demzufolge relativ lange ohne ausländischen Strom aus. Nach den europäischen Preisen müssen wir uns nur richten, weil wir Teil des europäischen Marktes sind. Der freie Markt ist der freie Markt, diese Koppelung können wir nicht verhindern.

Die Energiekrise zeigt uns deutlich auf, dass die unterschiedlichen Ressourcen begrenzt sind und ein verantwortungsvoller und bewusster Umgang notwendig ist.



Jürg Strebel, Verlagsleiter FL-Magazin



Jürg Strebel



6

Verkehrsteilnehmer

- 6 Den Führerschein altershalber freiwillig abgeben?

Utilisateurs de route

- 10 Restituer volontairement son permis de conduire pour raison d'âge?

Wissen

- 14 Das Verbrenner-Aus betrifft auch die Schweiz

Motorrad

- 16 Parkieren mit dem Motorrad
- 20 Motorradfahren ist keine Männerdomäne

Nutzfahrzeuge

- 24 Rundumsicht im Wandel der Zeit – MAN OptiView

Online-Marketing

- 28 6 Massnahmen zur Onepage-Optimierung

Stellen

- 30 Offene Stellen



14



16



20



24

BILDE DICH WEITER

Buche jetzt deine Fahrlehrer Weiterbildung!



driveswiss.org

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

Lerne Leben retten

Werde Nothilfeinstruktor! Kompetent, dynamisch und motiviert

Ausbildnerin und Ausbildner für Nothilfekurse
Kursdaten und Informationen finden Sie
unter www.sanpool.ch

Tel. 061 602 06 06
info@sanpool.ch www.sanpool.ch



Fahrlehrer-Weiterbildung Herbst 2022

8500 Frauenfeld / 079 420 75 87



- | | | |
|---|------------------------------|------------|
| Kategorie A: E-Drive Elektromotorräder
(Kurs ohne eigenes Motorrad) | 31. Oktober (noch 6 Plätze) | Fr. 295.00 |
| Kategorie B: Fahrzeugtechnik/ Fahrzeugelektrik | 08. November | Fr. 295.00 |
| Kategorie B: NEU: Youtube für Fahrlehrer-Broadcast Yourself | 28. November | Fr. 295.00 |
| Kategorie B: Neuer Kurs: BE fahren und manövrieren
mit Anhänger und Ladungssicherung | 03. November (noch 6 Plätze) | Fr. 320.00 |
| Kategorie B: NEU: Ich der Fahrschüler! | 29. November | Fr. 295.00 |
| Kategorie C: Elektrische Antriebssysteme im
Schwerverkehr.
(CZV WB Tag inklusive!) | 07. November | Fr. 300.00 |
| Kategorie B: Stark unterwegs als Fahrlehrer | 12. Dezember | Fr. 295.00 |
| Kategorie B: Escape, Herausforderung der emotionalen Grenzen | 04. Oktober (noch 1 Platz) | Fr. 295.00 |

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

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



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

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



Senior:innen

Den Führerausweis altershalber freiwillig abgeben?

Die Berner Fachhochschule BFH befragte im Auftrag des Fonds für Verkehrssicherheit FVS Fahrerinnen und Fahrer ab 55 Jahren. Dabei hat sich gezeigt, dass motorisierte Mobilität einem grossen Bedürfnis entspricht. Über 50% der Befragten möchten bis zu einem Alter von 85 Jahren selbst Auto fahren, 16% sogar bis zu einem Alter von 95 Jahren. Der Wunsch nach Mobilität und Autonomie bis ins hohe Alter steht dabei im Vordergrund. Kein Wunder, dass sich viele Seniorinnen und Senioren nicht von ihrem Führerausweis trennen möchten.

Den Führerausweis freiwillig abgeben – das ist für viele ein schmerzhafter Schritt

Nicht nur Prinz Philip fiel es schwer, sich vom Führerschein zu trennen. Er tat es erst nach einem gröberen Unfall. Auch Schweizerinnen und Schweizer müssen sich mit dem Gedanken befassen, dass irgendwann der Zeitpunkt kommt, sich vom Führerausweis zu verabschieden. Doch wann das ist, darüber sind sich die Betroffenen, der Bund und die Fachleute nicht ganz einig.

Bereits 2016 hat der Bund die medizinischen Anforderungen für das Führen eines Motorfahrzeuges nach unten korrigiert und das Mindestalter für medizinische Untersuchungen von 70 auf 75 Jahre nach oben geschraubt. Das ASTRA schrieb in einer Erklärung zu den

VZV-Änderungen, Ziel sei es, die motorisierte Mobilität so lange wie möglich aufrechtzuerhalten, und beschloss, die medizinischen Mindestanforderungen dem Stand der Wissenschaft und Technik anzupassen. Die wesentlichen inhaltlichen Neuerungen betreffen das Sehvermögen. Die Sehschärfewerte und Gesichtsfeldgrenzen orientieren sich künftig an den europaweit üblichen Anforderungen, was eine Lockerung der bisherigen Mindestanforderungen zur Folge hatte. Doch was bedeutet diese Erklärung?

Fahreignung und Fahrkompetenz

Jede Person, die einen Führerschein möchte oder bereits einen hat, muss über eine sogenannte «Fahreignung» und «Fahrkompetenz» verfügen. Das ergibt sich aus Art. 14 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG).



Aktualisierte medizinische Mindestanforderungen – wichtigste Änderungen

Faktenblatt / 01.07.2015



Männer können von den Frauen lernen

Die Problematik der älteren Autofahrenden im Strassenverkehr und damit die Notwendigkeit einer Sensibilisierungskampagne für sicheres Fahren im Alter ist offenkundig. Von jüngeren Autofahrenden wird den älteren sicherheitsgefährdendes Fahrverhalten vorgeworfen, was negative Emotionen und riskante Überholmanöver der anderen Fahrzeuglenker provoziert. Bei der Zielgruppe der älteren männlichen Fahrzeuglenker ist zu beachten, dass sie sich nicht mit älteren Autofahrern identifiziert. Anders zeigt sich das Profil der Fahrzeuglenkerinnen. Ihre Selbstwahrnehmung ist realistischer,

sie sind sich eher bewusst, dass ihre Fähigkeiten abnehmen und Anpassungen im Verhalten notwendig sind. Das zeigt sich beispielsweise im rücksichtsvolleren Fahrstil, der ihnen vielfach auch von den Männern attestiert wird. Interventionen bei der Zielgruppe der Fahrzeuglenkerinnen können daher eher bei den kognitiven Bereichen ihres Einstellungs- und Verhaltenssystems ansetzen (BFH Impuls 2/2017).

Machen Sie den Fahrsicherheits-Check

Ein Auto verspricht Mobilität bis ins hohe Alter. Lässt die Fahrtüchtigkeit nach, kann sich ein Fahrtraining lohnen. Regelmässige Gesundheitschecks beim Arzt und eine Übungsfahrt mit einem speziell ausgebildeten Fahrlehrer, einem «Seniorcoach», können Einschränkungen und Defizite bei den eigenen Fähigkeiten aufdecken und helfen, Lösungen zu finden.

Der Coach entscheidet nicht über den Entzug des Ausweises

In Ländern wie Norwegen, Schweden oder den Niederlanden sind Fahrtests für Senioren bereits Realität. Auch in der Schweiz bieten viele Organisationen Fahrtrainings und Weiterbildung an. Allen voran bietet Seniodrive auf den Senior und die Seniorin abgestimmte Fahrtests an.

Beitrag: Ravaldo Guerrini
Bilder: stock.adobe.com



Fahrschulpedale

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



Trütsch-Fahrzeug-Umbauten AG
Steinackerstrasse 55, 8302 Kloten

044 320 01 53

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



Interview mit Toni Kalberer, Präsident Seniodrive

Toni Kalberer, wer ist Seniodrive, welches Tätigkeitsfeld übt die Organisation aus und wie ist sie entstanden?



Seniodrive ist im Bereich der Strassenverkehrssicherheit tätig und setzt sich insbesondere für die sichere und kompetente Mobilität der reiferen Autofahrerinnen und Autofahrer ein. Gesamtschweizerisch ist Seniodrive der einzige Verband, der Fahrlehrer in einer mehrtägigen Ausbildung zum Seniodrive-Coach schult und prüft. Dazu wird mit Ärzten, Kliniken, Versicherungen, Behörden und vielen weiteren Institutionen, die sich für die Verkehrssicherheit einsetzen, zusammengearbeitet. Damit Automobilistinnen und Automobilisten auch im Alter noch sicher unterwegs sind, engagiert sich Seniodrive für deren Mobilität und Sicherheit.

2004 organisierte Karl Seiler aus Wil mit Fahrlehrern aus der Region des OFV die erste Ausbildung zum Fahrberater. Da die Nachfrage nach dieser Ausbildung gross war, gründeten die ausgebildeten Fahrberater mit Karl Seiler 2006 den Schweizerischen Fahrberater-Verein.

Da sich der Fahrberater-Verein und die geschulten Fahrberater von nicht geschulten Fahrberatern unterscheiden wollten, entschloss man sich 2021, einen neuen Namen zu kreieren. Und damit man ein schweizweites Ansehen bekommt und der Name in allen Sprachen verständlich ist, einigte man sich auf «Seniodrive» und schloss sich dem neu gegründeten Verein Swissdrive an. Swissdrive ist eine neutrale Organisation, die sich der Verkehrssicherheit verpflichtet hat. Im Vordergrund steht dabei die Aus- und Weiterbildung der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden.

Viele ältere Fahrzeuglenkende sind überzeugt, dass ihre Fahrkompetenz noch genügend gross ist, um am Strassenverkehr teilzunehmen. Gibt es eine verlässliche Möglichkeit, die Fahrkompetenz zu überprüfen, und wenn ja: Wie erfolgt eine solche Überprüfung?

Wenn es gilt, ausserhalb der obligatorischen Fahreignungskontrolle ab 75 die Fahrerlaubnis zu erörtern, stellt die Überprüfungsfahrt eine wertvolle und gesetzeskonforme Ergänzung zur medizinischen Untersuchung dar. Besonders ältere Fahrer mit reduzierter Fahrrou-tine werden damit umfassender und sorgfältiger betreut. Bestandteile einer Überprüfungsfahrt sind: Kontrolle des korrekten und sicheren Fahrens, Suche nach den im Alter häufig vorkommenden Fahreinschränkungen, Tipps und Übungen sowie Besprechung individueller Vorsichtsmassnahmen.

Die Überprüfungsfahrt ist in sieben Teile gegliedert. Der Coach ist nicht Experte, der aufgrund der Fahrt über den Entzug des Führerausweises entscheidet. Er hält lediglich Stärken und Schwächen während der Überprüfungsfahrt fest. Empfehlungen, Vorsichtsmassnahmen, Verbesserungen und Tipps werden danach diskutiert und protokolliert.

Bei manchen Fahrern zeigt sich, dass wegen mangelhafter oder sturer Fahrweise die Fahrkompetenz nicht mehr genügend ist. Diese kritische Situation erklärt der Seniodrive-Coach klar und doch einfühlsam seinem Kunden und auf Wunsch auch dessen Angehörigen, dem Arzt oder der Versicherung. Dank dieser Beratung wird die Chance verbessert, möglichst lange sicher und unfallfrei zu fahren.

Autofahrerinnen und Autofahrer, die sich freiwillig für eine Überprü-

fungsfahrt bei einem Seniodrive-Coach melden, sind nicht die «gefährlichen» Verkehrsteilnehmer. Ihnen kann man Tipps geben und sie schulen. Seniodrive macht sich Gedanken, wie man die «risikoreichen» Autolenkerinnen und Autolenker frühzeitig aus dem Verkehr ziehen kann, bevor es zu einem Unfall kommt. Aus diesen Gedanken startet Seniodrive ein Projekt mit einer Versicherung, das in Planung ist.

Art. 14 SVG besagt, dass Motorfahrzeugführer über Fahreignung und Fahrkompetenz verfügen müssen. Trotz Interventionen von Seniodrive ist es leider immer noch so, dass ab einem Alter von 75 Jahre alle zwei Jahre nur die Fahreignung, also das Medizinische beim Autofahrer geprüft wird. Die Fahrkompetenz, das Fahren im Verkehr, wird nicht geprüft. Hier muss ein Fahrzeuglenker zuerst die Verkehrssicherheit gefährden oder sich auffällig im Verkehr verhalten, bevor er zu einer Untersuchung oder Kontrollfahrt aufgefordert wird.

Wie ist Ihre Meinung zur Möglichkeit nach Art. 34 ZVZ, den Führerausweis mit Beschränkung zu beantragen, statt den Führerausweis abzugeben?

Die kantonale Behörde kann den Führerausweis von Personen, welche die medizinischen Mindestanforderungen auch mit Hilfsmitteln nicht mehr vollständig erfüllen, beschränken, statt ihn ganz zu entziehen. Ein Arzt mit der Anerkennung der Stufe 4 muss beurteilen, mit welchen Beschränkungen eine sichere Teilnahme am Verkehr noch möglich ist. Gemäss einer Umfrage von Seniodrive gibt es sehr wenige Kantone, die für den Führerausweis mit Beschränkung Werbung machen. Es fehlt das Interesse, da die Umsetzung und Kontrolle durch die Polizei erschwert ist. Zudem braucht es ein Gesuch für eine Beschränkung, das vor dem Arztbesuch oder vor der amtlichen Kontrollfahrt eingereicht werden muss. So kennt der Kunde diese Möglichkeit nicht. Und wenn er bei einem Seniodrive-Coach die Überprüfungsfahrt gemacht hat, ist es für eine Beschränkung meistens zu spät.

Wie bereite ich mich auf den Zeitpunkt der freiwilligen Abgabe des Führerausweises vor? Was sollte ich beachten?

Für jeden kommt früher oder später der Moment, den geliebten Führerausweis abzugeben. Jemandem zu erklären, dass er auf sein Fahrzeug verzichten soll, braucht vom Seniodrive-Coach viel Einfühlungsvermögen. Ist die Überprüfungsfahrt negativ verlaufen, sucht der Seniodrive-Coach das Gespräch mit seinem Kunden und erklärt ihm, dass der Zeitpunkt für eine freiwillige Abgabe gekommen ist. Er informiert den Arzt oder die Familienmitglieder über dieses Gespräch. Für die meisten ist dies ein einschneidendes Ereignis, denn die öffentlichen Verkehrsmittel sind nicht überall gleich gut und zudem ist der Senior vielfach körperlich oder auch geistig nicht mehr in der Lage, auf Bus, Tram oder Bahn umzusteigen. Arztbesuch, Einkauf und auch persönliche Kontakte werden schwierig oder sind nicht mehr eigenständig möglich. Es wäre wichtig, dass sich die reifere Generation frühzeitig mit E-Bike-Fahren und öffentlichen Verkehrsmitteln auseinandersetzt.

Vielen Dank für das Interview.



Personnes âgées

Restituer volontairement son permis de conduire pour raison d'âge?

Sur mandat du Fonds de sécurité routière FSR, la Haute école spécialisée bernoise BFH a interrogé des conducteurs âgés de 55 ans et plus. Il s'est avéré que la mobilité motorisée répond à un besoin important. Plus de 50% des personnes interrogées souhaitent conduire elles-mêmes jusqu'à l'âge de 85 ans, et 16% jusqu'à l'âge de 95 ans. Le désir de mobilité et d'autonomie jusqu'à un âge avancé est ici au premier plan. Il n'est donc pas étonnant que de nombreux seniors ne souhaitent pas se séparer de leur permis de conduire.

Remettre volontairement son permis de conduire – une étape douloureuse pour beaucoup de gens

Prince Philip n'était pas le seul à avoir eu du mal à se séparer de son permis de conduire. Il ne l'a fait qu'après un accident grave. Les Suisses aussi doivent se faire à l'idée qu'un jour ou l'autre, le moment viendra de dire adieu à leur permis de conduire. Mais quand cela arrivera, les personnes concernées, la Confédération et les spécialistes ne sont pas tout à fait d'accord sur ce point.

En 2016 déjà, la Confédération a revu à la baisse les exigences médicales pour la conduite d'un véhicule à moteur et a fait passer l'âge minimum pour les examens médicaux de 70 à 75 ans. Dans une déclaration relative aux modifications de l'OAC, l'OFROU a écrit que l'objectif était de maintenir la mobilité motorisée aussi long-

temps que possible. Il a décidé d'adapter les exigences médicales minimales à l'état de la science et de la technique. Les principales nouveautés en termes de contenu concernent la vision. Les valeurs d'acuité visuelle et les limites du champ visuel s'orienteront à l'avenir sur les exigences en vigueur dans toute l'Europe, ce qui a entraîné un assouplissement des exigences minimales en vigueur jusqu'à présent. Mais que signifie cette déclaration?

Aptitude et compétence à la conduite

Toute personne qui souhaite obtenir un permis de conduire ou qui en possède déjà un doit disposer de ce que l'on appelle «aptitude à la conduite» et «compétence de conduite». Cela découle de l'article 14 de la loi sur la circulation routière (LCR).



Mise à jour des exigences médicales minimales – principales modifications

Fiche d'information / 01.07.2015

Aptitude à la conduite signifie:

- La personne a atteint l'âge minimum requis pour la catégorie de permis de conduire concernée.
- La personne remplit les conditions médicales minimales pour conduire un véhicule à moteur en toute sécurité.
- La personne offre la garantie, sur le plan du caractère, de respecter les règles de la circulation et d'avoir des égards pour les autres.

Compétence de conduite signifie:

- Compétence de conduite veut dire que la personne connaît les règles de la circulation et qu'elle est capable de maîtriser en toute sécurité les véhicules à moteur de la catégorie de permis de conduire correspondante.

Jusque-là, tout serait clair, s'il n'y avait pas le «permis de conduire light» pour les seniors.

Le permis de conduire soumis à des restrictions

En fait, la Confédération voulait aider le «permis de conduire light» à percer après 2016. Avant juillet 2016, les services des automobiles disposaient déjà de principes juridiques généraux permettant de délivrer des permis de conduire limités dans le temps ou dans l'espace. Mais cela n'a été que très peu pratiqué par les cantons. Le nouveau règlement a donc mis l'accent sur la possibilité de laisser aux personnes concernées leur permis de conduire avec des restrictions, plutôt que de supprimer totale-



ment leur droit de conduire.

Ainsi, l'autorité d'immatriculation peut par exemple lier l'autorisation de conduire à une interdiction de circuler sur l'autoroute ou la nuit.

Il est également possible de limiter l'autorisation de conduire à des véhicules spécialement équipés (par ex. avec assistance au freinage, boîte automatique) ou à des trajets à l'intérieur d'un certain rayon ou pour un certain parcours (hameau-village).

Mais l'encouragement de l'OFROU à délivrer davantage de permis de conduire limités n'a pas eu le résultat escompté auprès des autorités cantonales. L'al. 2 de l'art. 34 OAC a toutefois donné lieu à des discussions controversées, car l'évaluation de la compétence professionnelle doit être évaluée «uniquement» par un médecin de niveau 4 et non par une course de contrôle pratique, ce qui est incompréhensible pour de nombreux professionnels.

Mobilité versus sécurité routière?

La personne qui doit aujourd'hui rendre son permis de conduire pour des raisons d'âge fait partie de cette génération pour laquelle la voiture est et a été plus qu'un simple moyen de locomotion. Elle a astiqué son véhicule le samedi pour pouvoir sillonner les routes de col le dimanche et s'évader de son quotidien habituel. Avoir sa propre automobile était l'expression de la prospérité, de la liberté et de la mobilité. C'est profondément ancré dans la génération des plus de 80 ans.

Les campagnes de sensibilisation à la conduite sûre des personnes âgées peuvent porter sur les attitudes ou le comportement des automobilistes. Des études de l'Institut de l'âge de la Haute école spécialisée bernoise le montrent: les femmes et les hommes doivent être abordés différemment. Le point crucial d'une campagne de sensibilisation réside dans l'attitude subjective d'une personne vis-à-vis de la conduite automobile. Par exemple, une cognition peut être: «Conduire une voiture à un âge avancé est très important pour mon autonomie, ma mobilité et mon indépendance.» Une cognition dissonante, c'est-à-dire une attitude contradictoire par rapport à cela, serait: «Les conducteurs âgés sont un risque sur la route.» La personne pourrait résoudre cette dissonance désagréable en ajoutant la cognition suivante à son système d'attitude: «Conduire en toute sécurité

Art. 34 OAC

¹ Au lieu de retirer le permis de conduire des personnes qui ne remplissent plus pleinement les exigences médicales minimales fixées à l'annexe 1, même avec des moyens auxiliaires, l'autorité cantonale peut soumettre celui-ci à des restrictions.

² Un médecin ayant obtenu la reconnaissance de niveau 4 devra évaluer quelles restrictions permettront de garantir la sécurité de la circulation.

³ Le permis de conduire peut notamment être limité géographiquement, temporellement, à certains types de routes ou de véhicules, ou encore à des véhicules adaptés ou équipés spécifiquement.



n'a rien à voir avec l'âge, je vois aussi beaucoup de jeunes conducteurs qui représentent un risque pour la circulation.»

Les hommes peuvent apprendre des femmes

La problématique des conducteurs âgés dans la circulation routière et, par conséquent, la nécessité d'une campagne de sensibilisation à la conduite sûre des personnes âgées sont évidentes. Les jeunes automobilistes reprochent aux plus âgés un comportement au volant dangereux pour la sécurité, ce qui peut provoquer des émotions négatives et des manœuvres de dépassement risquées de la part des autres conducteurs. En ce qui concerne le groupe cible des conducteurs masculins âgés, il convient de noter qu'il ne s'identifie pas aux conducteurs âgés. Le profil des conductrices se présente différemment. Leur perception d'elles-mêmes est plus réaliste, elles sont plus conscientes que leurs capacités diminuent et que des adaptations de leur comportement sont nécessaires.

Cela se traduit par exemple par un style de conduite plus respectueux, ce qui est souvent attesté par les hommes également. Les interventions auprès du groupe cible des femmes conductrices peuvent donc plutôt porter sur les domaines cognitifs de leur système d'attitudes et de comportements (BFH Impuls 2/2017).

Contrôle de sécurité routière recommandé

Une voiture est une promesse de mobilité jusqu'à un âge avancé. Si l'aptitude à la conduite diminue, un stage de conduite peut s'avérer utile. Des contrôles de santé réguliers chez le médecin et une conduite d'exercice avec un moniteur d'auto-école spécialement formé, un «coach senior», peuvent mettre en évidence les limitations et les déficits de ses propres capacités et aider à trouver des solutions.

Le coach ne décide pas du retrait du permis

Dans des pays comme la Norvège, la Suède ou les Pays-Bas, les tests de conduite pour les seniors sont déjà une réalité. En Suisse aussi, de nombreuses organisations proposent des stages de conduite et des formations continues. Seniordrive, en particulier, propose des tests de conduite adaptés aux seniors.

Contribution: Ravaldo Guerrini
Image: stock.adobe.com



Double commande

Avec transmission par arbre ou par câble
Également sur mesure
Voitures, camions et autobus
Service d'enlèvement et de livraison
Modifications depuis 1951



Trütsch-Fahrzeug-Umbauten AG
Steinackerstrasse 55, 8302 Kloten

044 320 01 53

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



Entretien avec Toni Kalberer, président de Seniordrive

Toni Kalberer, qui est Seniordrive, quel est le champ d'activité de l'organisation et comment a-t-elle été créée?



Seniordrive est actif dans le domaine de la sécurité routière et s'engage en particulier pour une mobilité sûre et compétente des conducteurs d'âge mûr. Dans toute la Suisse, Seniordrive est la seule association qui forme et examine les moniteurs de conduite dans le cadre d'une formation de plusieurs jours pour devenir un coach Seniordrive. Pour ce faire, nous collaborons avec des médecins, des cliniques, des assurances, des autorités et de nombreuses autres institutions qui s'engagent en faveur de la sécurité routière. Seniordrive s'engage en faveur de la mobilité et de la sécurité des automobilistes afin qu'ils puissent continuer à rouler en toute sécurité même à un âge avancé.

En 2004, Karl Seiler de Wil a organisé la première formation de conseiller à la conduite avec des moniteurs de conduite de la région de l'OFV. Comme la demande pour cette formation était importante, les conseillers en conduite formés ont fondé en 2006 avec Karl Seiler l'Association suisse des conseillers en conduite.

Comme l'association et les conseillers en conduite formés voulaient se distinguer des conseillers en conduite non formés, il a été décidé en 2021 de créer un nouveau nom. Et afin d'obtenir une renommée dans toute la Suisse et que le nom soit compréhensible dans toutes les langues, on s'est mis d'accord sur «Seniordrive» et on s'est affilié à la nouvelle association Swissdrive. Swissdrive est une organisation neutre qui s'engage pour la sécurité routière. L'accent est mis sur la formation et le perfectionnement des différents usagers de la route.

De nombreux conducteurs âgés sont convaincus que leurs compétences de conduite sont encore suffisantes pour participer à la circulation routière. Existe-t-il un moyen fiable de vérifier les compétences de conduite et, si oui, comment s'effectue une telle vérification?

Lorsqu'il s'agit de discuter du permis de conduire en dehors du contrôle obligatoire de l'aptitude à la conduite à partir de 75 ans, la conduite supervisée constitue un complément précieux et conforme à la loi à l'examen médical. Les conducteurs âgés, en particulier, dont la routine de conduite est réduite, bénéficient ainsi d'une assistance plus complète et plus minutieuse. Les éléments d'un trajet de contrôle sont les suivants: contrôle de la conduite correcte et sûre, recherche des limitations de conduite fréquentes avec l'âge, conseils et exercices ainsi que discussion des mesures de précaution individuelles.

Le trajet de contrôle est divisé en sept parties. Le coach n'est pas un expert qui décide du retrait du permis de conduire sur la base de la conduite. Il se contente de noter les points forts et les points faibles pendant la conduite de contrôle. Les recommandations, les mesures de précaution, les améliorations et les conseils sont ensuite discutés et consignés.

Chez certains conducteurs, il apparaît que les compétences de conduite ne sont plus suffisantes en raison d'une conduite déficiente ou obstinée. Le coach Seniordrive explique cette situation critique de manière claire mais empathique à son client et, sur demande, à ses proches, au médecin ou à l'assurance. Grâce à ces conseils, les chances de conduire le plus longtemps possible en toute sécurité et sans accident sont améliorées.

Les automobilistes qui se portent volontaires pour un trajet de contrôle auprès d'un coach Seniordrive ne sont pas les usagers de la route «dangereux». Il est possible de leur prodiguer des conseils et de les former. Seniordrive réfléchit à la manière dont les conducteurs «à risque» peuvent être retirés de la circulation à temps, avant qu'un accident ne se produise. De ces réflexions, Seniordrive lance un projet avec une assurance, qui est en cours de planification.

L'art. 14 LCR stipule que les conducteurs de véhicules à moteur doivent disposer d'aptitude à la conduite et de compétence de conduite. Malgré les interventions de Seniordrive, il est malheureusement toujours vrai qu'à partir de 75 ans, seule l'aptitude à la conduite, c'est-à-dire l'aspect médical chez l'automobiliste, est examinée tous les deux ans. La compétence de conduite, la conduite dans le trafic, n'est pas examinée. Dans ce cas, un conducteur doit d'abord mettre en danger la sécurité routière ou se comporter de manière inhabituelle dans le trafic avant d'être invité à effectuer une enquête ou une course de contrôle.

Que pensez-vous de la possibilité offerte par l'art. 34 OAC de demander un permis de conduire soumis à des restrictions au lieu de restituer le permis de conduire?

L'autorité cantonale peut limiter le permis de conduire des personnes qui ne remplissent plus entièrement les exigences médicales minimales, même avec des moyens auxiliaires, plutôt que de le retirer complètement. Un médecin reconnu au niveau 4 doit évaluer avec quelles restrictions une participation sûre à la circulation est encore possible.

Selon une enquête de Seniordrive, il y a très peu de cantons qui font de la publicité pour le permis de conduire avec restrictions. L'intérêt fait défaut, car la mise en œuvre et le contrôle par la police sont plus difficiles. De plus, il faut une demande de restriction qui doit être déposée avant la visite chez le médecin ou avant la course de contrôle officielle. Ainsi, le client ne connaît pas cette possibilité. Et lorsqu'il a fait le trajet de vérification auprès d'un coach Seniordrive, il est généralement trop tard pour imposer une limitation.

Comment puis-je me préparer à la date de remise volontaire du permis de conduire? À quoi dois-je faire attention?

Pour tout le monde, le moment de rendre son cher permis de conduire arrive tôt ou tard. Expliquer à quelqu'un qu'il doit renoncer à son véhicule demande beaucoup d'empathie de la part du coach Seniordrive. Si le trajet de contrôle s'est révélé négatif, le coach Seniordrive cherche à discuter avec son client et lui explique que le moment est venu pour lui de se rendre volontairement. Il informe le médecin ou les membres de la famille de cet entretien. Pour la plupart, il s'agit d'un événement décisif, car les transports publics ne sont pas partout de la même qualité et, de plus, le senior n'est souvent plus en mesure, physiquement ou même mentalement, de prendre le bus, le tram ou le train. Les visites chez le médecin, les achats et même les contacts personnels deviennent difficiles ou ne sont plus possibles de manière autonome. Il serait important que la génération plus mûre s'intéresse très tôt à la pratique du vélo électrique et aux transports en commun.

Merci beaucoup pour cette interview.



Ab 2035

Das EU-Verbrenner-Aus betrifft auch die Schweiz

Ab dem Jahr 2035 werden in der EU keine neuen Benzin- und Dieselaautos mehr zugelassen. Mit dem Plan «Fit für 55» soll Europa bis 2050 klimaneutral sein, also nicht mehr CO₂ produzieren, als kompensiert werden kann. Das Verbot im Strassenverkehr soll dafür ein entscheidender Hebel sein. Autos machen rund 20 Prozent der CO₂-Emissionen in Europa aus.

Ziel des Beschlusses

Gemäss Berechnungen entstehen in der EU mehr als 20% aller Emissionen des klimaschädlichen CO₂ im Strassenverkehr. Dies indem fossile Kraftstoffe wie Benzin und Diesel verbrannt werden. Dieser Anteil soll nach den Plänen der EU-Kommission deutlich gesenkt werden, um das Ziel eines klimaneutralen Europas im Jahr 2050 zu erreichen. Europa soll bis zu diesem Zeitpunkt der erste Kontinent werden, welcher nur noch unvermeidbare Treibhausgase ausstösst und die wenigen Emissionen vollständig ausgleicht. Verfolgt wird der Vorschlag, den die EU-Kommission als Teil des angestrebten Klimapakets «Fit for 55» vorgelegt hatte.

Beschluss des EU-Parlaments

Die Mehrheit der Abgeordneten des Europaparlaments hat dafür gestimmt, dass ab 2035 die EU-Fahrzeughersteller nur noch Autos und Transporter auf den Markt bringen dürfen, welche keine klimaschädlichen Treibhausgase ausstossen. Ebenfalls sprach sich die Mehrheit im EU-Parlament dafür aus, dass keine synthetischen Kraftstoffe angerechnet werden kön-

nen, mit denen ein klassischer Verbrennermotor klimaneutral betrieben werden könnte.

Zu guter Letzt unterstützte die Mehrheit der Politiker aus 27 EU-Staaten auch den Vorschlag der EU-Kommission, ab 2035 nur noch Pkws neu zuzulassen, welche kein CO₂ ausstossen. Damit ist das Aus für Pkws und leichte Nutzfahrzeuge mit Verbrennungsmotoren besiegelt. Zusätzlich haben sich die EU-Regierungen auf einen Kompromiss verständigt, der ein vages Versprechen der Kommission vorsieht, Ausnahmen für Fahrzeuge mit E-Fuels zu prüfen. In einem weiteren Schritt müssen nun die EU-Staaten und das EU-Parlament zusammen verhandeln. Sie müssen sich auf eine gemeinsame Position einigen.



Lithium-Akkupacks für Elektroautos.

Welche Fahrzeuge sind davon betroffen?

Ab 2035 müssen neu zugelassene Autos CO₂-neutral sein. Zugelassen werden nur Elektroautos oder Fahrzeuge mit Brennstoffzelle. Nicht erlaubt sind Pkws und Nutzfahrzeuge mit bis zu 3,5 Tonnen Gewicht mit Verbrennermotor (Benzin, Diesel und Hybrid). Für Spezialfahrzeuge, für die es einen Verbrennermotor braucht, wie Land- und Baumaschinen, gibt es Ausnahmen. Auf Privatgelände, wie z. B. einer Rennstrecke, sind Benzinler auch weiterhin erlaubt. Für Motorräder und Oldtimer gibt es ebenfalls kein Verbot. Der Einsatz von synthetischen Treibstoffen in Ausnahmefällen soll nochmals geprüft werden.

Was bedeutet das EU-Verbot für die Schweiz?

Die Schweiz ist nicht Mitglied der EU und muss sich somit nicht an die vom EU-Parlament beschlossenen Verbote halten. In der Praxis müssen die verkauften Neuwagen in der Schweiz jedoch bereits heute den EU-Vorschriften entsprechen – so z. B. auch bezüglich der CO₂-Emissionen. Zudem wird kein Hersteller für den Schweizer Markt speziell Autos mit Verbrennungsmotor produzieren, wenn sie in der EU verboten werden. Somit werden die fossil betriebenen Fahrzeuge auch ohne ein Verbrennerverbot aus unseren Strassen verschwinden.

Welche Fragen ergeben sich?

Klar ist, dass die EU und auch die Schweiz den Schadstoffausstoss im Strassenverkehr massiv reduzieren müssen, wenn wir die Klimaziele erreichen wollen. Nur selten ist es eine gute Idee, eine Technologie zu verbieten. Viel zu wenig stellen wir uns jedoch die Frage, woher der Treibstoff kommt und wie dieser hergestellt wird. Solange der Strom aus fossilen Energiequellen produziert wird, sind Elektrofahrzeuge nicht emissionsfrei – dies ist leider noch zu oft der Fall. In der Summe wird für die Elektrofahrzeuge eine Menge an zusätzlichem emissions-



Laden eines Elektroautos an Solartankstelle.

freiem Strom benötigt. Woher beziehen wir diesen? Denn zum jetzigen Zeitpunkt herrscht eher Stromknappheit.

Aus Russland oder aus anderen unsympathischen Autokratien beziehen wir unser Benzin und Diesel. Noch zu oft kommen Batterien oder zumindest wichtige Rohstoffe für ihre Herstellung aus China. Wir ersetzen eine Abhängigkeit durch eine andere. Dies zumindest solange wir in Europa nicht nennenswerte Produktionsketten für Fahrzeugbatterien aufgebaut haben und diesbezüglich in die Ausbildung von Mitarbeitenden investieren.

Elektroautos sind zudem immer noch viel zu teuer und nicht für alle erschwinglich. Die sozialen Fragen und damit verbundene Auswirkungen werden zu wenig berücksichtigt. Das Verbot des Verbrennungsmotors könnte zu einer Zweiklassengesellschaft führen, sofern Elektroautos bis 2035 nicht für alle erschwinglich sind.

Fazit

Für einen erfolgreichen Abschied vom Verbrenner müssen die EU wie auch die Schweiz in nächster Zeit massive Investitionen (z. B. in den Ausbau erneuerbarer Energien, die Ladeinfrastruktur, Batterieproduktion, Ausbildung von Mitarbeitenden usw.) tätigen.



Korrekt parkieren

Parkieren mit dem Motorrad

Wo parkiere ich mein Motorrad oder meinen Roller, wenn es keine ausgewiesenen Motorradparkplätze gibt? Während Autofahrer genau wissen, wo sie parkieren dürfen, und auch regelmässig Parkplätze vorhanden sind, fehlen Motorradparkplätze meistens. Auch Fahrräder sind diesbezüglich bessergestellt, da sie auf dem Trottoir parkieren dürfen, sofern 1,5 m freier Platz übrig bleibt (Art. 41 Abs. 1 VRV).

Zudem werden die sehr raren Motorradparkplätze vielfach von Fahrrädern benutzt. Wohin nun mit den immer mehr werdenden Motorrädern und Rollern? Der Motorradbestand ist in der Schweiz in den letzten Jahren kontinuierlich auf einen Bestand von 788 800 Motorräder gestiegen (2021). Dazu gesellen sich die zahlreichen ausländischen Besucher:innen im «Motorradland» Schweiz.

Wo sollen die Motorradfahrer also hin?

- Auf die leeren Fahrradparkplätze? Achtung: Parkiert ein Motorrad auf einem Veloparkplatz, droht eine Busse.
- Auf das angrenzende Trottoir? Auch wenn 1,5 m freier Platz bleibt, droht eine Busse. Gemäss Art. 41 der VRV ist es nur Fahrrädern erlaubt, auf dem Trottoir zu parkieren.

- Wer denkt, er könnte sein Motorrad/seinen Roller auf einem Autoparkplatz oder am Ende eine Parkplatzreihe parkieren und die ordentliche Parkgebühr entrichten, liegt komplett falsch. Das Parkieren eines Motorrads auf Autoparkplätzen ist strikte verboten, wiederum ist mit einer Busse zu rechnen.

Selbst dort, wo das Parkieren ausdrücklich erlaubt ist, gibt es Regeln

Grundsätzlich darf ein Motorrad auf öffentlichem Raum nur auf für Motorräder gekennzeichneten Parkplätzen abgestellt werden. Gemäss Art. 79 Abs. 1 der Signalisationsverordnung dürfen Fahrzeuge nur auf Parkplätzen parkiert werden, die für die Fahrzeugart grössenmässig bestimmt sind. Das heisst, ein Roller/Motorrad darf nicht auf einen Autoparkplatz gestellt werden. Genauso verhält es sich mit Autos, die auf Lkw-Parkplätze gestellt werden. Dasselbe gilt auch für Veloparkplätze. Auch dort ist mit einer Busse zu rechnen.

Parkgebühren für Roller und Motorräder

Während in unseren EU-Nachbarländern ein Signal für Motorradparkplätze existiert, fehlt ein solches in der Schweiz, was bezeichnend für den Parkplatz-Missstand in der Schweiz ist. Trotz dieser Tatsache hat der Bund (ASTRA) bei der Teilrevision der VRV und SSV die Möglichkeit geschaffen, Parkgebühren für Motorräder, Roller und E-Bikes zu erheben. Wird jetzt alles besser?

Auf Wunsch des Städteverbands können auch Parkplätze für Motorräder der Gebührenpflicht unterstellt werden. Um den kantonalen und kommunalen Signalisationsbehörden bei der Einführung der Gebührenpflicht einen möglichst grossen Spielraum einzuräumen, ist Art. 48b Abs. 1 SSV dahingehend erweitert worden, dass der Anwendungsbereich des Signals «Parkieren gegen Gebühr» (4.20) auf alle Fahrzeuge ausgedehnt wird. Somit haben die



Auch Parkplätze für Motorräder können gebührenpflichtig sein.

Signalisationsbehörden unter anderem auch die Möglichkeit, gebührenpflichtige Parkfelder für Motorräder, Roller, klassische Mofas und schnelle E-Bikes vorzusehen, was aufgrund der für diese Fahrzeuge bestehenden Kontrollpflicht auch gut kontrollierbar ist.

Art. 79 SSV, der in seiner heutigen Fassung alle Markierungen für den ruhenden Verkehr regelt, wurde in zwei Artikel unterteilt. Art. 79 SSV regelt Parkflächen, auf denen das Halten und Parkieren grundsätzlich gestattet ist, und Art. 79a SSV regelt das Anhalten und Parkieren, wo es grundsätzlich nicht gestattet ist. Bisher hat sich die Berechtigung, auf einem Parkfeld zu parkieren, ausschliesslich aus der grössenmässigen Bestimmung des jeweiligen Parkfeldes ergeben. In Art. 79 Abs. 4 SSV werden die neuen Möglichkeiten, ein Parkfeld einzig mit einem Symbol für bestimmte Fahrzeugarten und Benutzergruppen reservieren zu können, beschrieben. Sind diese Symbole auf einem Parkfeld markiert, bedarf es keiner zusätzlichen Signalisation, um das Parkfeld für die angesprochenen Benutzergruppen zu reservieren.

Wer vor 2021 mit dem Töff unterwegs war, konnte sich auch die Parkgebühren sparen. Denn in der Schweiz mussten Töff-, Roller- und E-Bike-Fahrer bisher nichts bezahlen, wenn sie ihr Fahrzeug parkiert haben. Die Stadt Luzern hat von dieser neuen Möglichkeit Gebrauch gemacht, zunächst im Rahmen eines Pilotprojekts am Löwengraben: Dort soll es künftig 24 Motorrad-Parkplätze geben, deren Benutzung 60 Rappen pro Stunde kostet. Wenn sich das Konzept bewährt, könnte das Gebührenmodell auf weitere Motorrad-Parkplätze in der Stadt Luzern und anderen Städten ausgedehnt werden.

Beitrag: Ravaldo Guerrini
Quelle: Kantonspolizei St. Gallen
Bilder: Ravaldo Guerrini



Experteneinschätzung durch Ulrich Bärtsch, Stv. Leiter Verkehrstechnik bei der Kantonspolizei St. Gallen

Für Motorräder ist – im Gegensatz zu Fahrrädern – keine Zwischenlösung vorgesehen und stellt tatsächlich ein ungelöstes Problem dar.

Grundsätzliches

Wie bekannt ist, besagt Art. 37 Abs. 2 SVG, dass Fahrzeuge nicht angehalten oder abgestellt werden dürfen, wo sie den Verkehr behindern oder gefährden könnten. Wo möglich sind sie auf Parkplätzen aufzustellen. Die Details sind in Art. 18 ff. VRV geregelt. Nun ist es aber so, dass die Artikel 18 ff. in der VRV nur das Parkieren und Halten auf Strassen bzw. Fahrbahnen regeln. Die Parkplätze gelten zwar als Verkehrsflächen (Art. 1 VRV), jedoch nach Lesart nicht als Strassen/Fahrbahn. Folglich würden die in Art. 18 ff. VRV beschriebenen Regeln mit Bezug auf Strassen (dazu gehört auch das Trottoir)/Fahrbahnen auf Parkplätzen nicht zur Geltung kommen. Hingegen spielt auf öffentlichen Verkehrsflächen die Regel mit, dass Fahrzeuge nur innerhalb markierter Feldern parkiert werden dürfen (VRV 79 Abs. 6).

Belegung Parkfelder

Die Bestimmung von Art. 79 Abs. 6 SSV wird tatsächlich so ausgelegt, dass die Mehrfachbelegung eines Pw-Parkfeldes durch einspurige Fahrzeuge grundsätzlich nicht zulässig ist. Der Vollzug (Toleranzgrenze) wird gemäss meinen Nachfragen unterschiedlich gehandhabt. Hier bestehen selbst in der Ostschweiz Unterschiede. Aus rechtlicher Sicht ist Durchsetzung der Bestimmung betreffend Parkfeldgrösse und Fahrzeugart für jedes einzelne Fahrzeug jedoch gegeben.

Private Parkflächen/Gebührenbezug

Der Vollzug auf privaten Parkierungsflächen liegt beim Grundstückbesitzer und kann im Kanton St. Gallen nur gestützt auf ein gerichtliches Verbot geahndet werden. Wie und ob dies zur Anzeige gelangt (Parkgebühr) ist Sache des Besitzers. Auf jeden Fall muss das Verbot so erlassen worden sein, dass die Gebührenpflicht und evtl. das Parkieren auf den Parkfeldern (wo vorhanden) angewendet werden kann. Die rechtlichen Grundlagen dazu finden sich in Art. 113 der SSV und Art. 258 der ZPO (Zivilprozessordnung). Der Vollzug dieser Bestimmungen liegt beim Grundstückbesitzer.

Gebühren auf öffentlichen Flächen

Der Gebührenbezug auf öffentlichen Verkehrsflächen ist im Kanton St. Gallen im Strassengesetz (sGS 732.1) geregelt. Gemäss Art. 20 / 21 StrG kann eine Gemeinde das Abstellen unter Gebührenpflicht stellen. Dazu ist ein Reglement (z.B. Parkierungsreglement) erforderlich. Darin wird u. a. auch festgehalten, welche Fahrzeuge der Gebührenpflicht unterstehen. Viele Reglemente sind noch nicht auf den neuen Artikel, wonach sämtliche Fahrzeuge der Gebührenpflicht unterstehen (Art. 48b SSV), abgestimmt. Dies kann bewusst oder unbewusst sein.

Aufgrund des «ungelösten Problems» beim Parkieren von Motorradern wird das Thema Motorradparkieren bei der nächsten Sitzung des Signalisationsforums SigFor (Veranstaltung von ASTRA/bfu), das im November 2022 stattfindet, eingebracht und die Handhabung nach- und hinterfragt.



auch
mit

35 kW



MT-09. Straight from the darkness.

www.yamaha-motor.ch

YAMAHA MOTOR
U SERVICES

MY GARAGE
BUILDING BIKES TO BELIEVE IN

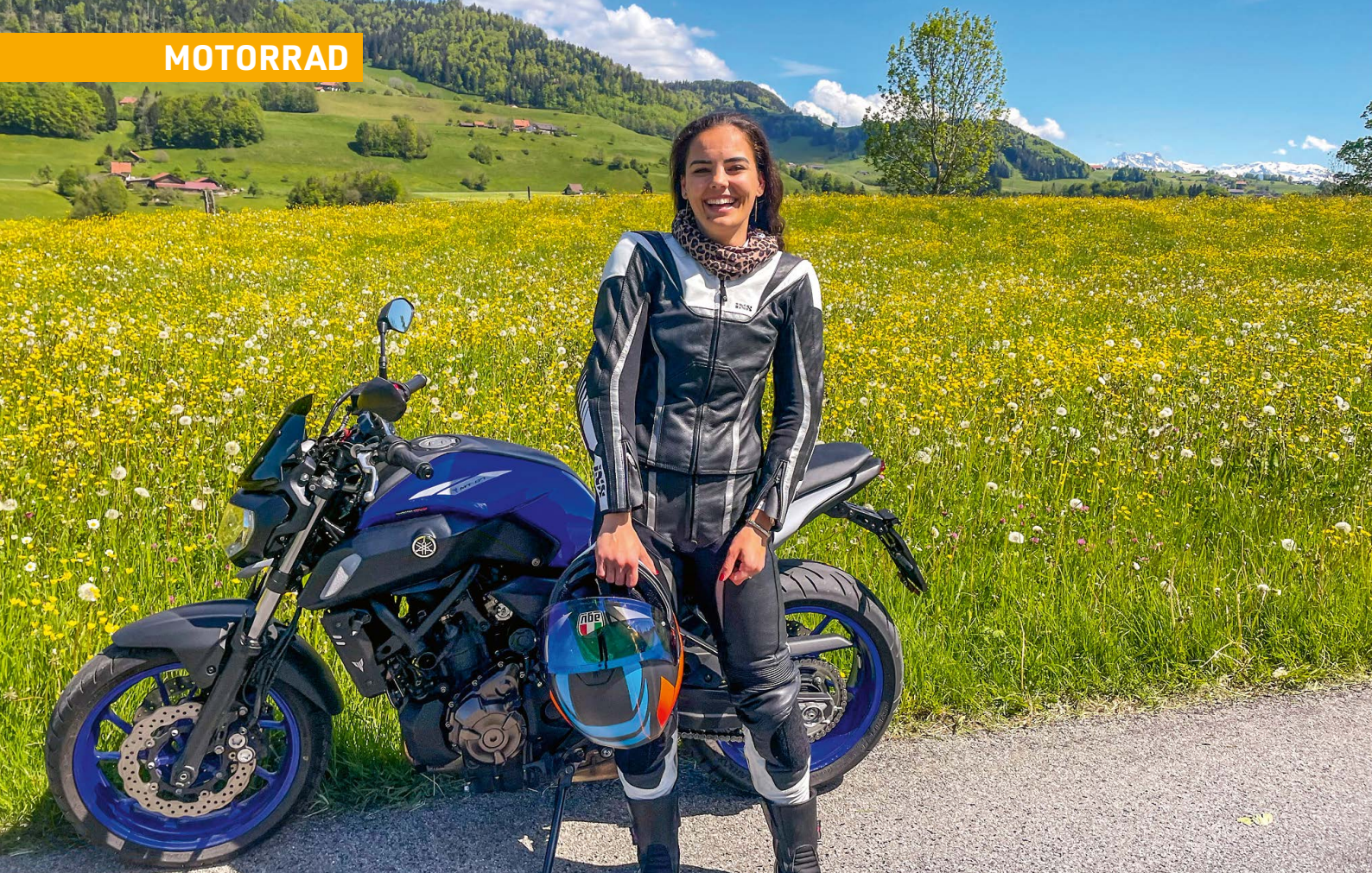
MOTUL



 **YAMAHA**
Revs Your Heart

Revolution einer Ikone.

Die MT-09 bietet einen kompakten 889-cm³-CP-3-Motor, satte Leistung und starkes Drehmoment kombiniert mit geringem Gewicht und stabilem Aluminium-Chassis. Hinzu kommen klassenbeste elektronische Fahrassistenzsysteme wie Traktionskontrolle, Slidekontrolle, Wheeliekontrolle und Kurven ABS. Der bidirektionale Quickshifter gewährleistet nahtlose Kraftübertragung beim Rauf- und Runterschalten. Fein dosierbare Radialbremsen packen kraftvoll zu. Ihr Auftritt im radikalen «Dark Side of Japan Style» untermauert den hohen Anspruch als ultimative Hyper Naked. Erlebe die einzigartige Yamaha MT-09 – jetzt bei deinem Yamaha Partner ab CHF 10'990.–



Bikerinnen

Motorradfahren ist keine Männerdomäne

Die Zeiten, als Motorradfahrende kräftig sein mussten, sind schon lange vorbei. Moderne Motorräder und Roller sind einfach zu bedienen, zuverlässig und individuell anpassbar. Deshalb hat auch das weibliche Geschlecht das Töff- und Rollerfahren längst für sich entdeckt und vom Sozios- in den Fahrersattel gewechselt. Zehntausende von Schweizerinnen jeglichen Alters sind heute im Alltag oder in der Freizeit auf motorisierten Zweirädern aller Grössen und Klassen unterwegs.

2021 ist die Anzahl neu zugelassener Motorräder und Roller auf eine Rekordzahl von über 56 000 gestiegen. Ein Anstieg war ebenfalls bei der Anzahl der Motorradführerscheine zu beobachten. Im Jahr 2021 wurden gemäss Bundesamt für Statistik über 25 000 Motorradführerscheine ausgestellt. Über 14 000 davon waren Frauen, lediglich rund 11 000 waren Männer. Insgesamt besitzen 1 794 264 Frauen und 2 436 150 Männer einen Motorradführerschein. Grundsätzlich ist es nicht neu, dass

Frauen Motorrad fahren. Der Boom der letzten Jahre ist jedoch aussergewöhnlich und hat nachhaltigen Einfluss auf die Szene.

«Motorradfahren ist viel zu schön, um es allein den Männern zu überlassen»

Die Schweiz ist ein Motorradland. Über vier Millionen Menschen besitzen hierzulande einen Motorradführerschein. Bereits vor der Pandemie stieg diese Zahl rasant an. Interessant ist:



Es sind vor allem Frauen, die den Boom rund um das Motorrad aktiviert haben. Haben auch Frauen entdeckt, dass Motorradfahren das Gefühl von Freiheit vermittelt? Gründe, warum Frauen Motorrad fahren wollen, gibt es viele.

Selbständigkeit, Freiheit und Selbstbewusstsein

Für Bikerin Bettina, 26 Jahre, vermittelt Motorradfahren ein Gefühl von Freiheit und ist ein willkommener Ausgleich, wenn die Tage im Beruf stressig waren. «Als ich Motorradfahren lernte, wurde mir immer und immer wieder gezeigt: Zieh dein Ding durch! Es stärkt dich, dein Selbstbewusstsein und prägt deinen Charakter.»

Bikerinnen sind beliebt

Nicht nur Frauen selbst wissen das coole Image der weiblichen Biker zu schätzen. Viele Männer mutieren zu wahren Gentlemen, wenn eine Frau mit dem Motorrad auf einen Rastplatz oder vor ein Restaurant fährt.

Moderne Motorräder und Roller sind handlicher und bedienungsfreundlicher geworden

Die Motorradindustrie hat zur Entwicklung des hohen Frauenanteils beim Motorradfahren entscheidend beigetragen, indem sie individuell anpassbare Sitzhöhen, ein leichtes Motorradgewicht, Elektro-Starter und eine leichtgängige Bedienung von Motorrädern eingeführt hat. Das geht so weit, dass die Motorräder richtiggehend auf den Geschmack der weiblichen Käuferschaft zugeschnitten werden. Das Motorrad wird zum Lifestyle-Objekt und so für die weiblichen Kunden interessant. Doch wer nun glaubt, den Bikerinnen gehe es nur um das gemütliche Fahren mit Kolleginnen, täuscht sich. Auch das dynamische bis sportliche Fahren mit viel Leistung findet bei den Bikerinnen Anklang. Und auch die neue Generation von Rollern/Vespas konnte bei ihnen massiv punkten. Die Anschaffungspreise und die Nebenkosten bei einem Roller sind zudem moderat. Er fährt sich in der Stadt handlich, verfügt über ein geringes

Gewicht und über eine Automatikschaltung. Auch die Suche nach einem Parkplatz fällt vielfach weg und die einzelnen Stadtteile können auch bei starkem Verkehr befahren werden. So wurde aus dem Motorrad-Trend ein Motorrad-Boom!

Die Motorrad-Branche wie auch die Bekleidungs- und Zubehörhersteller reagieren mit neuem Marketing auf diese Entwicklung. Peter Hostettler, der grösste Motorradimporteur der Schweiz, erklärte in einem Interview mit SRF: «Vor etwa zwei Jahren haben wir eine Veränderung festgestellt und damit begonnen, gezielt mehr Frauen einzustellen. Denn es kann nicht sein, dass Männer Motorradzubehör für Frauen entwickeln oder sie in der Auswahl des passenden Motorrads und der Bekleidung beraten.»

Frauen fühlen sich in der Motorrad-Szene «willkommen»

So verwundert es nicht, dass auch die weiblichen Motorrad-Communities stetig wachsen. Nebst den seit Jahrzehnten bestehenden Motorrad-Clubs, die viel Pionierarbeit geleistet haben, gibt es immer mehr weibliche Motorrad-Communities, die ihre Leidenschaft, das Motorradfahren, mit anderen Frauen teilen wollen.

Weibliche Motorrad-Community der Schweiz

Für weibliche Motorradfans gibt es in der Schweiz seit geraumer Zeit eine Motorrad-Community.

- WIMA – Womens International Motorcycle Association (WIMA Schweiz)
- Girls on Bike
- kultur & kilometer (kuk)
- Töff Ladies
- MotoLadies



Erfahren Sie mehr über die weibliche Motorrad-Community der Schweiz.

Beitrag: Ravaldo Guerrini
Quellen: ASTRA, SRF, grazie-magazin
Bilder: Ravaldo Guerrini, Patricia Räss, stock.adobe.com



Interview mit Patricia Räss

Auto- und Motorrad-Fahrlehrerin aus Lömmenschwil

Hobbys: Motorradfahren, Bogenschiessen, Malen und Gestalten, Theaterspielen.

Tätigkeitsfeld: Fahrschulunterricht Auto und Motorrad, teilweise Lkw-Fahren (aushilfsweise).

Woher stammt Ihr Interesse am Motorradfahren und wie lange fahren Sie schon Motorrad?

Schon in meiner Jugend fuhr ich gerne mit Kollegen auf dem Motorrad, allerdings nur als Sozia. Das Bedürfnis, selbst Motorrad zu fahren, kam erst viele Jahre später, im April 2007.

Der Grund damals war eine mühsame Baustelle auf meinem Arbeitsweg. Ich habe die Motorradfahrer immer darum beneidet, dass sie sich an der frischen Luft aufhalten konnten, um auf das Grün der Baustellensignalisation zu warten. So ging ich kurz entschlossen an einem Mittag nach Hause und rief meine Kollegin an, ob ich ihr Motorrad kaufen könne. Noch am selben Abend habe ich mir die Maschine mit einem Kollegen angeschaut und auch gleich gekauft. Drei Monate später hatte ich dann auch schon die Prüfung gemacht.

Der Frauenanteil bei den Motorradfahrenden ist in den letzten Jahren stetig gestiegen und hat 2021 mit 1 794 294 ausgestellten Motorrad-Führerausweisen den Höhepunkt erreicht. Was ist Ihre These, weshalb so viele Frauen in der Schweiz das Motorradfahren entdeckt haben?

Ich kann mir vorstellen, dass die Frauen mutiger und dominanter in ihrem Leben geworden sind. Motorradfahren bringt eine Unmenge an Freiheitsgefühl mit sich. Freiheit, die sich auch die selbstbewusste Frau nehmen will. Oder vielleicht ist eine ältere Frau, Mutter, wieder berufstätig und das Motorrad ist die Lösung für den Arbeitsweg.

Wie sehen Sie die Akzeptanz der Motorradausbildung bei Frauen und Männern? Gibt es Unterschiede?

Ich stelle keinen Unterschied fest. Frauen wie Männer nehmen meine Schulung an und sind immer mit vollem Elan mit dabei. Das Feedback an jedem Kursende ist bei Frau und Mann etwa gleich, jedes Geschlecht



hat viel Neues dazugelernt. Oft bekomme ich auch von beiden Seiten nach dem Kurs Fotos von ihren Ausfahrten mit dem Dank für ein Element, das ich geschult habe und das sie auf ihrer Tour anwenden konnten.

Was setzen die Kursteilnehmerinnen eines Motorrad-Kurses für Prioritäten beim Kauf eines Motorrads und der Motorradausrüstung? Und wie verhält es sich bei den Kursteilnehmern, gibt es Unterschiede?

Ich erlebe, dass das Motorrad klein und leicht sein soll, damit die eher zierliche Frau das Fahrzeug gut bedienen und beherrschen kann. Dass sie mit den Füßen guten Stand auf dem Boden hat. In vielen Fällen findet die Frau auch das passende Motorrad.

Teilweise erlebe ich aber auch, dass Frauen eine zu grosse Maschine kaufen, eine Sportmaschine, Harley oder sonst einen Chopper. Die Motivation ist oft der Mann oder Freund, der ebenfalls ein solches Motorrad fährt. Nicht immer ist die Auswahl des Motorrads passend für den Einstieg der Person: zu gross, zu schwer, zu schwierig für Manöver in der Anfangsphase.

Die Motorradbekleidung bei der Frau ist deutlich sicherer und überlegter als teilweise bei den Männern. Sicherheit geht klar vor. Nur wenige junge Frauen, sondern eher die Rollerfahrer:innen, haben eine ungenügende Schutzausrüstung.

Ich vergleiche die Motorradausrüstung mit dem Equipment eines Tauchers. Es würde sich kein Anfänger etwas Günstiges kaufen, was nicht sicher ist. Doch mit der Motorradbekleidung ist diese Sicherheit wohl nicht immer das Wichtigste. Noch nie erlebte ich in meinen Grundkursen Inakzeptanz, Unverständnis oder Belustigung gegenüber Frauen auf dem Motorrad, im Gegenteil, meistens bekommen sie Lob von anderen Teilnehmenden. Auch ich als Fahrlehrerin werde von allen Kursteilnehmenden beider Geschlechter ernst genommen.



NUR DAS BESTE FÜR SEINE FAHRSCHÜLER (S)TIERISCH GUT!

PRESSEMITTEILUNG
JULI 2022

Unlängst hat Markus Rubatscher einen Renault Trucks T HIGH 520 P6x2 EVO in die Flotte seiner Fahrschule im schwyzerischen Seewen aufgenommen. Zum Ausdruck kommt damit seine Treue zu dieser Marke und seine Affinität zur Technik.

Markus Rubatscher macht kein Geheimnis daraus, dass er ein Technik-Freak ist. «Die Quantensprünge, welche Renault Trucks in den letzten Jahren vollzogen hat, faszinieren mich», gibt er freimütig zu. «Das Zusammenspiel der Technik oder auch die immer neuen Sicherheitsmerkmale lösen bei mir immer wieder von Neuem Begeisterung aus.» Besonders positiv wertet er auch die Tatsache, dass allenfalls bemängelte Punkte durch den Hersteller auf schnellstem Weg ausgemerzt werden.

Vor zwei Jahren hatte er einen Renault Trucks T HIGH 520 P6x2 EVO in Betrieb genommen. Schon damals hätte er auf die Beschaffung des Renault Trucks T HIGH 520 P6x2 EVO gespientzelt, doch sei er damals noch nicht lieferbar gewesen – und jetzt sei er halt da.

«Meine Fahrschüler sollen auf dem aktuellsten und besten Gerät geschult werden können.» Ganz im Zeichen dieses Anspruchs verweist Rubatscher auch auf die Geräumigkeit der Kabine: «Grosszügig, saubere Anordnung der Bedienelemente, nicht überladen.»

Das Fahrzeug verfügt über einen 13-Liter-Motor mit 520 PS bei einem maximalen Drehmoment von 2550 U/min. Markus Rubatscher hat den Renault Trucks T HIGH 520 P6x2 EVO in Komplettausstattung geordert. Dazu gehören Zusatzausstattung auf der Beifahrerseite für direkte Fahreingriffe, Fahrschul-Kamerasystem für eine optimale Rundsicht, gesondertes Fahrschuldisplay für Fahrlehrer usw. Im Aufbau der Firma Birrer, einem Curtainsider, befindet sich ein Rungensystem zur Schulung verschiedener Ladungssicherungssysteme.

Für alle weiteren
Informationen:
www.renault-trucks.ch

Renault Trucks –
Daniela Schifferle
Tel. +41 44 746 65 65
daniela.schifferle@
renault-trucks.com



BIS ZU 10% WENIGER TREIBSTOFFVERBRAUCH

Mit drei Neuheiten legen wir den Fokus ganz auf die Rentabilität: die neue Turbo-Compound-Technologie, Verbesserungen am Antriebsstrang und ein Update des Optidriver-Getriebes. So können Sie bis zu 10% Treibstoff einsparen und die CO₂-Emissionen reduzieren.

renault-trucks.ch





Neues Kamerasystem

Rundumsicht im Wandel der Zeit – MAN OptiView

Die Nutzfahrzeugbranche horchte auf, als der erste spiegellose Lastwagen von Mercedes-Benz auf den Markt kam. Statt Spiegel gab es ein kamera- und monitorgesteuertes System an Bord. Zwischenzeitlich gibt es weitere Nutzfahrzeuganbieter, die ihre Errungenschaften gleich in neue Fahrzeugmodelle einbauten und zum Einsatz freigaben.

Technik und Entwicklungen

Ich hatte die Möglichkeit, die Entwicklungen mitzuverfolgen. Den ersten «Spiegellosen», einen Mercedes-Benz Actros, konnte ich einst nahe Barcelona auf einem Rundkurs fahren. Ein ungewohntes, aber äusserst spannendes Erlebnis. Die Meinungen in der Branche waren anfangs sehr geteilt, wie dies bei Neuentwicklungen oftmals der Fall ist.

Zwischenzeitlich hat sich einiges verändert. Diverse Transportbetriebe und unzählige Lenkende haben sich der neuen Technologie zugewandt. Dadurch ist sich die Transportbranche noch mehr der Gefahren der sogenannten «toten Winkel» bewusst geworden, welche beim steigenden Verkehrsvolumen vermehrt auftreten. Natürlich haben auch die Mitbewerber die Zeit sinnvoll genutzt, z. B. um eigene Techniken für das spiegellose Unterwegssein zu entwickeln. Dabei standen technologische Verbesserungen und der damit verbundene Produktvorteil im Fokus.

MAN Truck & Bus

Kürzlich wurde mir durch zwei engagierte MAN-Damen, Doris, Manager MAN Solution und Sandra, Marketing und Kommunikation Manager, die Möglichkeit geboten, mehr über das Neuste zu erfahren. Dabei konnte ich mich an einem Lkw, dem MAN TGX, von der Echtheit des Geschriebenen zu MAN OptiView überzeugen. Vorweggenommen – ich war regelrecht baff von den aktuellen Entwicklungen. Zusätzlich hatte ich noch die Möglichkeit, einen «spiegellosen» ÖV-12-Meter-Bus, einen MAN Lion's City 12, unter die Lupe zu nehmen. Besonders interessant waren dabei auch die Aussagen von Theo Widmer, weil er Fahrzeugüberführungen mit unterschiedlichen Fahrzeugen (Trucks, Busse und leichte Nutzfahrzeuge) diverser Marken durchführt.

MAN OptiView im Test

Neue technische Systeme werden vor der Markteinführung auf Herz und Nieren geprüft.



Gemäss gut unterrichteten Quellen wurde das MAN-OptiView-System, der Spiegelersatz des deutschen Nutzfahrzeugherstellers, verschiedenartigsten Erprobungen unterzogen. Beispielsweise wurde in Südeuropa bei 40 Grad Celsius und im hohen Norden bei fast so vielen Grad im Minusbereich getestet. Dabei sind einige Mängel aufgetaucht, welche behoben werden konnten. Wesentliche Problemkreise waren bei verschiedenen Temperaturen und bei unterschiedlichen Lichtverhältnissen zu erwarten. Die verantwortlichen Entwickler waren sich von Anfang an im Klaren, dass man erst bei realen Erprobungen die Problemkreise aufdecken konnte, auf welche man in der Theorie nicht gestossen wäre.

Optimalstes Sichtfeld

Mit dem neuartigen, digitalen Spiegelersatzsystem MAN OptiView entfallen klassische Spiegelarme. Das System leistet weitaus mehr als konventionelle Spiegelsysteme. Durch den Einsatz von Aussenkameras vergrössert sich das Sichtfeld für den Fahrer beim Blick aus den Seitenfenstern. Gesetzlich vorgeschriebene Sichtfelder werden über die Displays abgebildet. Zudem kann bei bestimmten Fahrsituationen (z. B. Abbiegevorgängen oder Rangieren) eine angepasste Zoom- oder Weitwinkelansicht bereitgestellt werden. Dadurch wird der Fahrer ideal unterstützt. Das digitale Spiegelersatzsystem ist eine optionale, kostenpflichtige Zusatzausstattung.

Funktion von MAN OptiView

Türsteuermodul

An der Fahrer- und Beifahrerseite befindet sich jeweils ein Türsteuermodul. Damit werden manuelle Displayeinstellungen oder ein Wechsel der Displayansicht geregelt. Zusätzlich kann über das Türsteuermodul sowie über die Fern-

bedienung im Bereich der unteren Liege auch der Überwachungsmodus aktiviert werden. Damit lässt sich das Fahrzeugumfeld auch bei einem parkenden Fahrzeug und geschlossenen Vorhängen beobachten.

Aussenkamera

Über dem Türrahmen auf beiden Fahrzeugseiten ersetzen die Weitwinkel- und Nahbereichskameras die Aussenrück-, Weitwinkel- und Bordsteinspiegel.

Eine zusätzliche Kamera an der A-Säule der Beifahrerseite ersetzt den Frontspiegel. Die Kameras lassen sich manuell einklappen, sind spritzwassergeschützt und automatisch beheizt. Durch eine Filterung der Blendwirkung werden auch bei tiefstehender Sonne oder blendendem, rückwärtigem Verkehr gleichbleibend gute Bilder an die Fahrzeugdisplays übermittelt.

Das 12-Zoll-Display auf der Fahrerseite

Das Display in HD-Qualität hat eine Auflösung von 1920×1080 Pixel. Helligkeit und Kontrast passen sich automatisch an die Umgebungshelligkeit an. Zusätzlich können Hilfslinien eingeblendet werden, um Abstände und Fahrzeuglängen besser einschätzen zu können.

15-Zoll-Display auf der Beifahrerseite

Auf der Beifahrerseite ist das Display etwas grösser als auf der Fahrerseite, um die weitere Entfernung zum Fahrer auszugleichen. Der Bildschirm ist ebenfalls in HD-Qualität, Helligkeit und Kontrast passen sich auch hier automatisch an die Umgebungshelligkeit an. Die Helligkeit des Displays kann auch über die «Config»-Taste manuell angepasst werden. Zudem können ebenfalls Hilfslinien eingeblendet werden, um Abstände und Fahrzeuglängen besser einschätzen zu können.



Aussenkameras ersetzen den Rückspiegel.



Display auf der Fahrerseite.



Je nach Fahrsituation

MAN OptiView kann drei unterschiedliche Kameraansichten generieren, sodass jederzeit für eine optimale visuelle Einstellung für den Fahrer gesorgt ist. Der Wechsel zwischen den Ansichten auf den Displays im Fahrzeuginneren wird in Abhängigkeit von Fahrtrichtung, der Fahrgeschwindigkeit und dem Lenkwinkel automatisch gesteuert, kann aber auch manuell via Aktivierung/Deaktivierung im Kombi-Instrument (Boardcomputer) über das Türsteuermodul auf Fahrer- und Beifahrerseite erfolgen.

Standardansicht

Die in der Standardansicht dargestellten Sichtbereiche sind vergleichbar mit dem Sichtfeld von konventionellen Spiegeln. Eine vertikale und horizontale Trennlinie teilt die Displayansicht in vier asymmetrische Quadranten. In den Quadranten werden die Sichtfelder von Aussenrückspiegel, Weitwinkel- und Bordsteinspiegel angezeigt. Die Kamerabilder werden digital zu einer durchgängigen Darstellung

zusammengefügt, sodass die Bereiche neben und hinter dem Fahrzeug schnell und sicher erfasst werden können.

Zoomansicht

In der Zoomansicht können weiter entfernte Objekte, wie beispielsweise herannahende Fahrzeuge auf der Nebenspur, früher erkannt werden. Dazu wird im Quadranten für den Aussenrückspiegel ein deutlich vergrößerter Bildausschnitt dargestellt. Die Zoomansicht startet automatisch bei einer Geschwindigkeit über 60 km/h und lässt sich auch manuell, beispielsweise beim Rückwärtsrangieren, aktivieren.

Weitwinkelansicht

Bei dieser Ansicht wird auf den Bildschirmen nur noch der Weitwinkelbereich angezeigt, sodass das direkte Fahrzeugumfeld ohne toten Winkel erfasst wird. Der Fahrer kann zwischen zwei Modi wählen: Mit der Stadt-Automatik wird die Weitwinkelansicht bis zu einer Geschwindigkeit von 50 km/h automatisch akti-



Theo Widmer testete für uns MAN OptiView.



Doris Rindlisbacher ist begeistert vom neuen Kamerasystem.

viert, bei der Kurven-Automatik wird die Ansicht bis zu einer Geschwindigkeit von 50 km/h aktiviert, wenn der Blinker gesetzt wird oder ein bestimmter Winkel zwischen Fahrzeug und Auflieger erreicht wird.

Doris Rindlisbacher zum MAN OptiView

Die langjährige und erfahrende Fahrtrainerin bei MAN, Doris Rindlisbacher, kann über technische Einrichtungen und Assistenzsysteme bestens Auskunft geben. Ihr wird auch immer wieder die Möglichkeit geboten, Neuerungen der Mitbewerber unter die Lupe zu nehmen. So natürlich auch bei den spiegellosen Lkws! Fein säuberlich hat sie sich die Details aufgelistet und mit ihren persönlichen Erfahrungen akribisch verglichen. Doris Rindlisbacher ist als offene und direkte Person bekannt.

Betreffend OptiView ist sie vollen Lobes für das System und die Entwickler von ihrem Arbeitgeber. Man könne den spiegellosen Ersatz sozusagen als makellos bezeichnen. Es zeige sich, dass die etwas längere Entwicklungszeit sich keinesfalls als Nachteil für den Markteintritt erwiesen habe. Das OptiView habe genau das, was es in der Praxis brauche – absolut einfach im Handling, definitiv keinen toten Winkel und eine höchst qualitative Wiedergabe, selbst bei unterschiedlichen Lichtverhältnissen. Alles diene letztendlich der Sicherheit und den Lenkenden. Sie sei vom neuen System total begeistert.

Theo Widmer zum MAN OptiView

Er profitiert bei Beurteilungen irgendwelcher Art von seiner langjährigen Berufserfahrung als Transportunternehmer und letztlich durch seine heutige Tätigkeit mit Fahrzeugüberfüh-

rungen. Übrigens, die Widmer Transporte & Logistics AG in Volketswil führt inzwischen sein Sohn Markus.³

Im Auftrag von Garagen, Händlern und Importeuren überführt Theo Widmer im Bereich Nutzfahrzeuge, inklusive Busse, unterschiedlichste Modelle und Marken, daher betrachten wir ihn im hohen Masse auch als legitimiert zu einer Aussage über das angebrochene Zeitalter der Spiegellosigkeit.

Er meint, dass es am MAN OptiView absolut nichts auszusetzen gebe. Es sei ein makelloses Assistenzsystem, das wirklich Freude bereite. Auf die noch üblichen Spiegel könne man gestrost verzichten. Die Umgewöhnungszeit sei für ihn nur von kurzer Dauer gewesen. Dies könne daran liegen, dass die Nähe zum Praktischen und zum Unkomplizierten unverkennbar sei. Auf jeden Fall diene so ein System den Chauffierenden ungemein. Die heutigen Verkehrsverhältnisse, welche nicht einfacher wurden, und der ständige Zeitdruck sind herausfordernd.

Theo Widmer ist überzeugt, dass durch den Einsatz von MAN OptiView auch zahlreiche Unfälle und schadhafte Zwischenfälle vermieden werden können. Das Ganze diene nicht nur den Lenkenden, sondern auch den Transportunternehmen, welche weniger Schäden an ihren Fahrzeugen hätten. Ohne die Spiegel zu verdammern, könne er das kamera- und monitorgestützte System nur empfehlen. Das Angebotene mache Sinn.

Entwicklungen wie MAN OptiView seien im Markt stetig und logisch. Ohne laufende Fortschrittsbemühungen könne kein Nutzfahrzeuganbieter noch eine Scheibe im Markt abschneiden.

Beitrag: Rolf Grob, Publikationen Mobilität®, CH-Winterthur

Quelle/Bilder: MAN/Rolf Grob, Publikationen Mobilität®, CH-Winterthur



Mehr Besucher:innen auf Ihrer Webseite

6 Massnahmen zur Onpage-Optimierung

Onpage-Optimierungen sind Massnahmen, die auf einer Webseite vorgenommen werden und die Positionierung dieser Webseite in den Suchmaschinen verbessern sollen. Sie gehören also in den Bereich der Suchmaschinenoptimierung (SEO). Solche Massnahmen können inhaltlicher, technischer und struktureller Art sein. Sie steigern damit das Ranking zu bestimmten Keywords und erhöhen die organische Sichtbarkeit in der Suchmaschine. Die SEO verfolgt aber noch weitere Ziele. Sie will auch die Klickrate auf eigene Suchergebnisse heben, über organische Suchergebnisse mehr Besucher:innen auf die Webseite bringen und die Nutzererfahrung (User Experience) optimieren.

1. Individuelle H1-Überschriften einsetzen

Die Webseite sollte eine leicht verständliche Struktur aufweisen. Diese Struktur wird durch den Einsatz von Überschriften erreicht. Jede Überschrift auf einer Webseite hat ein sogenanntes H-Tag – damit definiert man die Grösse einer Überschrift. Der H1-Titel ist die grösste und zugleich auch wichtigste Überschrift und gilt als Haupttitel pro Seite. Nutzerinnen und Nutzer erkennen beim Lesen der H1-Überschrift, welches Thema hier behandelt wird. Auch für die Suchmaschine ist die H1-Überschrift ein wichtiges Indiz für den Inhalt der Seite. Aus diesem Grund sollten Schlüsselbegriffe aus dem Inhalt, sogenannte Keywords, möglichst in den H1-Titel eingebaut werden. Zudem sollte es pro Seite jeweils nur eine H1-Überschrift geben und der Wortlaut dieses Haupttitels sollte nicht für weitere Titel übernommen werden.

2. Meta-Angaben pflegen

Meta-Tags sind Informationen zu einer Webseite und werden von Suchmaschinen ausgespielt, wenn eine dazu passende Suchanfrage

gestellt wird. Diese Informationen sollten für jede URL im Backend der Webseite hinterlegt werden. Die zwei wichtigsten sind der Meta-Title und die Meta-Description.

Der Meta-Title wird als Überschrift in den Suchergebnissen angezeigt und soll nach Eingabe eines Suchbegriffes im besten Fall das Ergebnis zeigen, das zum Klick auf das Suchergebnis animiert. Er sollte auf die Inhalte der jeweiligen Seite ausgerichtet sein und möglichst am Anfang das wichtigste Keyword enthalten. Ein weiteres wichtiges Meta-Tag in der Suchmaschinenoptimierung ist die Meta-Description. Hier wird mit maximal 160 Zeichen so gut und informativ wie möglich der Inhalt der Seite zusammengefasst.

Meta-Titel und Meta-Beschreibung bilden das Informationspaket, das als Suchergebnis auf dem Bildschirm zu sehen ist. Für die suchenden Nutzerinnen und Nutzer ist es der erste Berührungspunkt mit der Webseite. Finden sie hier die zur Sucheingabe passenden Informationen, werden sie auf das Suchergebnis klicken.

3. Bilder mit Alt-Attributen ausrüsten

Alt-Attribute sind Alternativtexte für Bilder, die auf der Webseite eingebunden sind. Sie spielen vor allem bei der Optimierung von barrierefreien Internetseiten eine wichtige Rolle, da Screenreader diese Texte anstelle der Bilder vorlesen. Auch Suchmaschinen nutzen Alt-Attribute, um Informationen über den Inhalt von Bildern und die allgemeine Relevanz der jeweiligen Seite zu erhalten.

Das Alt-Tag wird von Suchmaschinen berücksichtigt, wenn Bilder oder Grafiken einmal nicht angezeigt werden. Der hinterlegte Alternativtext ist eine kurze Beschreibung des nicht geladenen Bildes und sollte einen Umfang von 40 bis 80 Zeichen nicht überschreiten.

In einem Alternativtext setzt man ebenfalls eine Überschrift, den Alt-Titel. Er wird angezeigt, wenn man mit dem Mauszeiger auf einem Bild stehen bleibt. Alt-Titel sollten auch wieder das wichtigste Keyword enthalten und inhaltlich auf das Bild fokussieren. Jedes Bild sollte letztlich einzigartige und individuelle Alt-Attribute haben.

4. 404-Fehler vermeiden

404-Seiten sind Seiten oder Dokumente, auf die Nutzende und Crawler nicht mehr zugreifen können. Sie sind leicht an ihrem 404-Fehlercode zu erkennen. Weil die User in einer Sackgasse landen, mögen auch die Suchmaschinen keine defekten Links. Zu viele solcher fehlerhaften Verknüpfungen können sich negativ auf das Ranking auswirken. Diese Links sollten repariert oder entfernt werden.

5. Für kurze Ladezeiten sorgen

Die Ladezeit (Pagespeed) ist die benötigte Zeit, um eine angeforderte URL auf dem Bildschirm eines Geräts vollständig und funktional darzustellen. Sie ist einer der wichtigsten Faktoren für ein gutes Nutzererlebnis. Aber sie beeinflusst auch das Google-Ranking – insbesondere bei der mobilen Suche.

Lädt eine URL zu langsam, werden viele ungeduldig und kehren schnell zu den Suchergebnissen zurück, um den nächsten Treffer anzu-

klicken. Bei Seiten, die länger als drei Sekunden laden müssen, liegt die Absprungrate bereits bei satten 40 Prozent. Weiter zu berücksichtigen ist, dass eine grosse Webseite mit einer langsamen Ladezeit Crawling-Probleme haben kann.

Idealerweise lädt eine Webseite innerhalb einer Sekunde. Die Grenze von drei Sekunden sollte nicht überschritten werden. Die Ladezeit kann meist deutlich verringert werden, wenn Bilder optimiert und Dateien komprimiert sind. Wer die Ladezeit seiner Webseite überprüfen möchte, findet hier ein praktisches Messinstrument.

6. Optimierte URLs verwenden

Die URL ist die Adresse einer Webseite. Sie wird in den Browser eingegeben oder über eine Suchmaschine aufgerufen. URLs sollten kurz und einfach zu verstehen sein und das Keyword enthalten, für das die Seite optimiert ist. Und sie sollten Grossbuchstaben und Sonderzeichen vermeiden. Besteht eine URL aus mehreren Worten, können diese durch einen Bindestrich getrennt werden.

Fazit

Onpage-Optimierung kommt einem als graue Theorie vor, bis man die Wirkung in der Praxis erlebt. Viele kleine Bausteine führen zu einer erfolgreichen Suchmaschinenoptimierung. Hat Ihr Webauftritt bereits eine gründliche Onpage-Optimierung durchlaufen? Machen Sie den Test und nutzen Sie die genannten Massnahmen als Checkliste.

Fragen?

Unsere erfahrenen Spezialist:innen helfen Ihnen gerne bei der Onpage-Optimierung.




Petra Joller


Online-Marketing-Managerin
Brunner Medien AG
T 041 318 34 61
marketing@bag.ch

Offene Stellen

Fahrlehrer*in Auto	Fahrschule Aare	Bern
Fahrlehrer*in Motorrad	Fahrschule Aare	Bern
Nothilfe-Instruktor*in	Fahrschule Aare	Bern
LKW/CAR-Fahrlehrer/in	Fahrschule RUFER GmbH	Frauenfeld (TG)
Motorrad Fahrlehrer/in	Fahrschule RUFER GmbH	Frauenfeld (TG)
Nothelferinstruktor/in	fahrstiL Verkehrsschule GmbH	Region Zug
Fahrlehrer:in Kat. B	fahrstiL Verkehrsschule GmbH	Region Zug
Fahrlehrerpraktikant Kat. B	Fahrschule Florin AG	Aargau/Zürich
Selbständige/r Fahrlehrer/in Kat. B / Kat. A	Fahrschule Florin AG	Aargau und/oder Zürich
Fahrlehrer Kat. B, 100%	AGORAS	Zürich
WAB-Moderator	Driving Center Sennwald	Sennwald



Weitere Stelleninserate



Stelleninserate aufgeben



Fallen Sie auf mit einer Anzeige im FL-Magazin!

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



druckdrache.ch

einfach. stark. von hier.

Webshop für Ihre Drucksachen

Produkte



Briefpapier



Couverts



Visitenkarten



Einzahlungsscheine /
QR-Rechnung



Flyer



Karten



Blöcke



Broschüren

... und vieles mehr.

Nutzen Sie den Webshop
von Brunner Medien AG



verkehrstheorie.ch

2022/23 Fahrschul-Rabatt

Das Schweizer Theorie-Lehrmittel mit den offiziellen asa-Prüfungsfragen 2022!

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 mikhail verlag gmbh
Kirchmätteliweg 2
3653 Oberhofen


verkehrstheorie.ch