



ABACUS Motorradfahrerschule

ABACUS
Inhaber: Urs Tobler
Apfelbaumtrasse 28
8050 Zürich - Oerlikon
Tel. 044 313 13 33
Fax 044 311 72 35
urs.tobler@datacomm.ch
www.tramstrasse100.ch

Winterbrief 2020
zum
«Jahreswechsel 2020/2021»

Zürich-Oerlikon, 8.Dez. 2020

*Liebe Fahrlehrerinnen, liebe Fahrlehrer
Liebe Töff-Händlerinnen, liebe Töff-Händler*

In Anbetracht der momentanen Lage ist es schwierig, positive Formulierungen zu finden; trotzdem versuche ich es zu tun. Man kann den Fokus darauflegen, was im vergangenen Jahr nicht möglich war, wie das unbeschwerte Reisen als Beispiel, oder dann eben, was alles trotzdem möglich war. Davon gibt's ganz viel Tolles zu berichten! Wann beispielsweise konnten wir das letzte Mal in der Schweiz für Fr. 1.25 einen Liter Benzin kaufen? Auch waren wir innerhalb unseres Landes immer Töff-mobil, als Einzelfahrer war es nie verboten, auszufahren. Davon haben auch ganz viele Gebrauch gemacht. Die Gruppenausfahrten begannen wir Mitte Mai, unsere regelmässigen Donnerstags-Abendausfahrten. Im Anhang findest Du einen Rückblick auf das vergangene Jahr, den ich in erster Linie für jene Fahrschüler/innen verfasst habe, die bei mir das Töfffahren erlernt oder ihre Karriere als Töff-Lernfahrer/in abgeschlossen haben. Für erstere, was der weitere Ausblick ist und für die andern, was ihnen von meiner Seite alles noch an Möglichkeiten zur Verfügung stehen.

Die abgelaufene Saison hat uns, vor allem nach dem Ende des Shutdowns im Mai, viel Arbeit beschert. Durch die Werbekampagnen der Importeure wurden neue Kunden angelockt, die zum grossen Teil vorher nichts mit Töff am Hut hatten. Nicht nur die Töff-Händler, die bei einigen Einstieger-Modellen schon bald ausverkauft waren, auch wir Fahrlehrer erlebten einen riesigen Ansturm: Es gab Fahrschulen, die waren auf Wochen hinaus ausgebucht. Da man sich bei mir nicht auf dem Internet in die Kurse einschreiben kann, muss man sich per Mail oder Telefon melden. So bin ich sicher, dass die Schüler schon die notwendige Fahrerfahrung haben, die es in den Gruppenkursen braucht. Es waren auch viele darunter, die bei Null, also ohne jegliche Fahrerfahrung auf 2 Rädern, beginnen mussten! Diese konnten bei mir recht kurzfristig zum ersten Termin kommen, für sie stehen insgesamt 8 Fahrzeuge der Kat. A1 zum Üben zur Verfügung. Ab Ende Mai konnte ich mehrere Grundschulungskurse durchführen. Für den Teil 3, meinen Kurventechnik-Kurs auf dem Niveau eines Weiterbildungskurses, stelle ich höhere Anforderungen und so kam bei mir der erste Kurs erst Ende Juli zustande. Danach folgten deren fünf, der letzte Ende November. Für mich war also die Corona-Situation ein Segen, da ich nach vier schwierigen Geschäftsjahren, nach dem Ableben meiner langjährigen Lebenspartnerin mit ALS, nun deutlich mehr Arbeit hatte als in den Vorjahren.

Nun noch ein paar Beobachtungen der Situation aus meiner Sicht: Mit Statistiken könnte man wahrscheinlich beweisen, dass viele dieser Neufahrer/innen sich mit Youtube-Filmchen schlau gemacht haben, wie man Töff fährt. Denn im Gegensatz zu den 70er-Jahren, als ich mit töfffahren begann, kann heute ein Händler kaum mehr dem Kunden bei seinen ersten Fahrversuchen helfen. Es gibt heute nicht mehr die Freiräume, die wir damals hatten, unsere eigenen ersten Fahrten zu machen. Im Unterschied zu damals gibt es aber inzwischen spezialisierte Töff-Fahrlehrer, die diese Aufgabe übernehmen können. Doch es gibt viele Fahrschulen, die zwar obligatorischen Kurse anbieten, ohne dass sie weder eine entsprechende Infrastruktur, noch ein aufrichtiges Interesse dafür haben. Ich habe immer wieder Schüler, die mir berichten, dass ihnen zwar am Telefon gesagt wurde, dass sie für den Kurs fahren können müssen, aber die Schule keine Angebot gemacht hat, ihnen dabei zu helfen. Die Gruppenkurse schenken besser ein, Einzelunterricht ist mit Aufwand verbunden. Denn Autofahrstunden sind leichter und einfacher zu erteilen. Das ist leider die Situation heute! Seit 2003 müssen alle Töff-Fahrer die obligatorischen Kurse absolvieren, der Kuchen ist grösser geworden und mehr, immer mehr haben davon profitiert. Die Qualität der meisten Fahrschulen ist aber derart kläglich, dass in den letzten Jahren die Prüfungsdurchfallquoten weit über 50% liegen.

Seit 1987 «Töff, Töff – nüt als Töff!»

Nun geht es um alles oder nichts, denn wer die Führerprüfung mit dem jetzt gültigen Lernfahrausweis nicht spätestens bis Mitte November schafft, wenn die nächste Winterpause beginnt, der kann nicht mehr von der bisherigen Regelung des Direkteinstiegs in die offene Motorradkategorie profitieren: Alle nach dem 1.1.2021 ausgestellten Lernfahrausweise berechtigen nur noch für Maschinen von maximal 35 kW Leistung. Wer jetzt eine Maschine besitzt, dies betrifft vor allem ältere Modelle, die man nicht drosseln kann, wird mit einem neuen Lernfahrausweis nicht mehr damit fahren dürfen. Wer so verkaufen muss, verliert Geld, teilweise viel Geld! Das muss den Fahrern klar vermittelt werden, denn sonst sind sie «die Bschiessene»: Veranstalter, die ihren Kursteilnehmern nicht klar gesagt haben, dass man mit einer Grundschulung nicht zur Prüfung gehen kann, dass es vorher dazu noch eine Ausbildung im Einzelunterricht braucht, werden kaum genügend Zeit für die vielen Fahrer/innen haben. Das wird Engpässe, keine oder ungenügende Unterstützung und bei entsprechendem Misserfolg böse Erfahrungen bringen. Es wird auch auf dem Strassenverkehrsamt Terminprobleme geben, vor allem im Herbst, wenn jede/r 2 oder gar 3 Mal antritt. Es wird, wie schon in diesem Jahr, bestimmt lange Wartezeiten geben und wenn die Prüfung negativ verläuft, dazu keine weitere Möglichkeit mehr. Meine Prognose ist, dass mindestens 50% aller, die in diesem Jahr auf den Zug aufgesprungen sind – ich rede da nicht von meinen Fahrern – keine erfolgreiche Prüfung schaffen werden, was dann zu vielen Occasionsmaschinen führen wird. Das betrifft in erster Linie jene Anfänger, die mit einer völlig falschen Maschine gestartet sind.

Nun zu den **Neuerungen per 1.1.2021**: Hauptunterschiede gegenüber altem Regime **NEU Kat. A1 ab 15 Jahren (max. 50 Kubik/ max. 45 km/h), für 16-Jährige A1 bereits mit 125 Kubik/ max. 11 kW (wichtig!), Kat. A beschränkt ab 18 Jahre und KEINEN DIREKTEN EINSTIEG mehr in die offene Kategorie A mit mehr als 35 kW.**

NEU muss nur noch **1x** die obligatorische Grundschulung (**3x4 Std. für alle Kat.**) absolviert werden, die Gültigkeit ist unbegrenzt. Wer die Kat. B (Auto) erwirbt und einmal die (neu-rechtliche) PGS absolviert hat, bekommt automatisch die Kat. A1/ max. 11 kW eingetragen auch ohne Prüfung.

| | | | | | |
|---|-------------------------------------|-----------------------------------|---|--|--------------------------------------|
| Vor 31.12.2020 Alte Motorradkategorien A1 + A | | | Ab 1.1.2021 Neue Motorradkategorien A1 + A | | |
| Kat. A1 ab 16 J./50 cc, 18 J. /125 cc max. 11 kW Kat. A beschr. ab 18 J. max. 35 kW Kat. A unbeschr. ab 25 J. ohne Begrenzung | | | Kat. A1 ab 15 J. max. 50 Kubik, max. 45 km/h Kat. A1 ab 16 J. max. 125 Kubik, max. 11 kW Kat. A beschr. ab 18 J. max. 35 kW | | |
| Kat. A beschr. altrechtlich | A unbeschr. altrechtlich | Obligatorium | Kat. A beschr. | **Obligatorium | A unbeschr. NEU |
| 18-25 Jahre | über 25 Jahre | 12 (6*) Std. | alle ab 18 J. | **12 (4*) Std. | nach 2 J. klagloser Praxis A |
| LA 4+12 Mt. | LA 4+12 Mt. | | (4+) 12 Mt. | | 12 Mt. |
| max. 2 LA, vor 31.12.20 ausgestellt | max. 2 LA, vor 31.12.20 ausgestellt | * von Kat. A1 altrechtlich | mit Prüfung max. 35 kW | ** nur Erst-Einsteiger für alle A1 oder A | mit Aufsteigerprüfung: 35kW und mehr |
| LA bis 31.12.2020 (Übergangsregelung bis 30.6) | | | * von Kat. A1 altrechtlich max. 2 LA pro Kat. | | |
| Prüf. vor 30.6.21 berechtigt nach 2 Jahren klagloser Fahrpraxis für Kat. A unbeschränkt ohne Prüf. | | | Hauptunterschied: Kurse nur noch für Ersteinsteiger für Kat. A oder Unterkategorie A1/AM | | |

Die Übergangsregelung erlaubt noch das Ablegen einer Führerprüfung der Kat. A beschr. bis zum 30. Juni 2021, nach altem Recht ohne Aufsteigerprüfung nach einer zweijährigen Frist zur Kat. A unbeschränkt zu kommen. Diese Fristverlängerung wurde **wegen Corona** gewährt, da es in einigen Kantonen im vergangenen Herbst zu Engpässen bei den Prüfungsterminen gekommen ist.

Wer in der Altersklasse unter 18 Jahren einen Lernfahrausweis oder Führerausweis besitzt mit einer Beschränkung auf 50 Kubik, muss ihn **umtauschen**, damit er 125 Kubik fahren darf. (**wird in den Kantonen UNTERSCHIEDLICH gehandhabt**) Der Ausweis muss immer dem Fahrzeug entsprechen. **Aufgepasst: Nicht jede 125er-Maschine hat weniger als 11 kW**, sobald es über 11 kW sind, gehört sie in die Kategorie A beschränkt, die frühestens ab 18 Jahren gefahren werden darf. Wer mit einer 11 kW-Maschine, die nicht der Norm entspricht, einen Unfall baut oder erwischt wird, macht sich des Straftatbestandes des Fahrens ohne Führerausweis schuldig und entsprechend fallen die Versicherungsleistungen dahin, bzw. kann die Versicherung Regress nehmen. Es ist relativ einfach nachzuweisen: Mit 11 kW kann man eine Höchstgeschwindigkeit von etwa 100-110 km/h erreichen, wer schneller unterwegs ist, muss mehr PS haben als erlaubt! (aerodynamisch günstige Sportmaschine mit langliegendem Fahrer vielleicht max. 120!) Ich kann mich gut an die Yamaha TDR oder Aprilia Red Rose erinnern, die 130-140 km/h, aufrecht sitzend, gingen ...

Es ist zu befürchten, dass die Neuerung, dass bereits 16-Jährige 125er-Maschinen fahren dürfen, zu bedeutend höheren Unfallzahlen führen wird. Es ist extrem wichtig, dass sich sowohl die Fahrlehrer wie auch die Töff-Händler diesen Kunden speziell annehmen. Was für ein Gefühl muss es sein, wenn man die Eltern beraten hat und nach ein paar Wochen sie ihr Kind verloren haben! Ein befreundeter Töff-Händler sagte mir einmal: «Ich verdiene mein Geld mit den lebenden Töff-Fahrern, nicht mit den toten!» **Als ich 16jährig war, wollte ich diese Zusammenhänge auch nicht wahrhaben und wünschte mir, in Amerika zu leben, wo man schon mit 16 Autos fahren darf!**

16-Jährige sind in einem sehr gefährlichen Alter: Die Entwicklung ist sehr unterschiedlich, während einige noch richtige Kinder sind, gibt es andere, die schon sehr viel Verantwortung in der Familie, im Verein, in ihrer Lebenslaufbahn übernehmen. Aber alle haben sie etwas gemeinsam: Sie machen oft Dinge nur darum, um in den Augen von anderen gut dazustehen, ohne an die Folgen ihres Tuns zu denken! Aufgrund ihrer bisherigen Lebenserfahrung haben sie noch keine Ahnung, was im Verkehr alles passieren kann. Sie beginnen erst zu denken, wenn etwas schief gelaufen ist! Diese Unerfahrenheit im Verkehr zusammen mit dem kindlichen Gehabe (vor allem Männer!) ist extrem gefährlich.

Das zweite Argument, weshalb ich von der **schweizerischen Lösung** mit den offenen 50 Kubik-Maschinen überzeugt war, ist die Tatsache, dass man bei einer 125er eher jemanden mitfahren lässt (das L und die Illegalität solchen Tuns ist in diesem rebellischen Alter völlig schnor) – so fahren sie dann **zu zweit ins Verderben!** Mit der 50er waren die Platzverhältnisse und auch die Kraftentwicklung nicht wirklich einladend für das Fahren zu zweit. In einem Jahr wissen wir mehr: Die Unfallzahlen werden uns dann Aufschluss über meine Vermutung vermitteln. Um diese Zusammenhänge zu verstehen, braucht es keinen Dokortitel, nur eine Portion Lebenserfahrung und gesunden Menschenverstand. Es werden die meisten Fahrer/innen ohne eine (Einzel-) Schulung unterwegs sein ...

Leider hat der Gesetzgeber in der Vergangenheit, gegen die Meinung vieler Fachleute, die mit mir einig sind, Gesetzesänderungen vorgenommen, die der Sache der Verkehrssicherheit total abträglich sind:

1. Die Abschaffung der gelben Nummernschilder an den 50 Kubik-Maschinen: Vorher konnte man am Nummernschild erkennen, ob dieses Fahrzeug auf die Autobahn/-strasse darf oder nicht.
2. Aus dem Lernfahrausweis, der ursprünglich 2 (+7) Monate gültig war, wurde erst ein Lernfahrausweis (in einigen Kantonen zumindest) der 4 (+7) Monate gültig war, dann ein Lernfahrausweis, der 4+12 Monate gültig ist! Das hat dazu geführt, dass die 16jährigen A1-Lenker keine Führerprüfung mehr gemacht haben, der Rückgang bei den Kat. A1-Prüfungen brach im Kanton Zürich um 90% (neunzig Prozent!) ein. (Vergleich Kat. F/A1 2002/2003)
3. Die prüfungsfreie Kat. A1 für Personenwagenlenker hat dazu geführt, dass die Fahrlehrer keine Triage vornehmen zwischen denjenigen, die nach dem Kurs fahrtüchtig und verkehrssicher sind und denjenigen, die immer noch nicht fahrtüchtig sind, wie vor der Gesetzesänderung statt des Erreichens der Lernziele, nur die Kursteilnahme bestätigen. **Dieser erkannte Fehler wurde in der neusten Gesetzgebung, obwohl von allen Seiten (Verkehrsämter/Fahrlehrerschaft) verlangt, nicht berücksichtigt.** Daran wird auch der dritte Teil (neu!) des Kurses nichts ändern!
4. Die Herausnahme des Eintrags für Automatikgetriebe bei den Motorrädern per 1.4.2003 führte zusammen mit der automatischen Erteilung nach 2 Jahren ohne Aufsteigerprüfung in die offene Kat. A dazu, dass die A beschr.-Prüfung auf einer 250er-Vespa gemacht werden konnte und später ohne weitere Prüfung eine grosse Harley, eine grosse BMW oder eine Hayabusa gefahren werden konnte! (Immerhin hat man nun das zweite korrigiert!)
5. Neuste Änderung: Kat. A1-Kurs, egal ob mit Kleinmotorrädern, mit automatischem Scooter oder mit einer geschalteten Maschine absolviert behält EWIG die Gültigkeit und führt zum automatischen Eintrag in den Führerausweis beim Bestehen der Autoprüfung für die Kat. A1 (125 Kubik/ 11 kW). Zu hoffen ist, dass die Fahrzeugbeherrschung für die grösseren Kategorien dann **über entsprechende Prüfungsanforderungen** gesteuert wird!

Als Pionier in der Töff-Fahrlehrer-Szene (mein erster Kontakt mit Louis Hübscher fand schon zu einer Zeit statt, als ich noch Realschul-Lehrer war!) und als immer noch einziger Fahrlehrer, der seit 1987 seinen Lebensunterhalt mit Motorrad-Fahrschule verdient, war ich nie ein Freund des Fahrschul-Obligatoriums: Es hat dazu geführt, dass vor allem mit der Änderung im Jahr 2003, als der direkte Einstieg in die offene Kategorie A möglich wurde und plötzlich praktisch alle Lernfahrer die Töff-Kurse besuchen mussten, viele Autofahrlehrer auf den Zug aufgesprungen waren, obwohl sie selbst vielleicht über keine Motorradfahrerfahrung verfügten, weil sie erst kurz vor der Töfflehrer-Ausbildung die grosse Töff-Prüfung absolviert hatten. Leider war, im Gegensatz zum Auto, keine Bestimmung im Gesetz, wie lange jemand die entsprechende Kategorie haben muss. Heute selbst fahren lernen – morgen den Anfängern sagen, wie sie es machen müssen! Zum Zeitpunkt, als ich das erste Mal vor meinen Fahrschülern stand, hatte ich weit über eine Viertelmillion Töff-Kilometer zurückgelegt.

(Seite noch in Arbeit)