

Dieser Text wurde als Leserbrief im INFORAMA, dem viertel-jährlichen erscheinenden Organ des Schweiz. Motorrad-Fahrlehrer-Verbands (SMFV) in der 17. Ausgabe vom Juli 1990 veröffentlicht. Der damalige Verfasser Urs Tobler hat ihn im Okt. 2024 überarbeitet.

MOTORRADFAHREN IN DER SCHWEIZ

Gesetzliche Grundlagen

Ursprünglich waren die Lenkerkategorien für die Motorräder in folgende Klassen aufgeteilt:

	Kat. f	Motorräder ohne Seitenwagen
bis 1960		inkl. Fahrräder mit Hilfsmotor
	Kat. g	Motorräder mit Seitenwagen
ab 1961	Kat. k	Kleinmotor bis 50 ccm Hubraum

Wer eine Autoprüfung abgelegt hatte, war zugleich berechtigt, Kleinmotorräder der Kat. k zu führen.

Bis 1963 berechnete der Lernfahrausweis für Motorräder formell nur zu **begleiteten** Lernfahrten.

Gestützt auf eine Empfehlung der Kommission der Verkehrsämter bewilligten ab 1950 jedoch die meisten Kantone nach bestandener Theorieprüfung Lernfahrten **ohne Begleitung**.

Die Lernfahrausweise wurden für drei Monate ausgestellt und konnten beliebig um einen Monat verlängert werden. Später wurde nur noch eine einmalige Verlängerung von 2 Monaten gewährt, danach war eine Wartefrist von 2 Jahren fällig.

Da zu dieser Zeit viele Fahranfänger kein eigenes Fahrzeug besaßen, blieb ihnen nichts anderes übrig, als die Dienste eines Fahrlehrers mit dessen Maschine "in Anspruch" zu nehmen. Die Maschine musste für die Prüfung auch soziustauglich sein.

Bis 1969 musste ein Fahrlehrer eine spezielle Fahrlehrerprüfung auch für die Kategorie f und g ablegen. Im Glauben an die Zukunft des Automobils und dass die Motorräder so oder so eines Tages von der Bildfläche verschwinden würden, wurde diese Spezialisierung im ersten Erlass des Bundesrates über die Fahrlehrer fallengelassen.

Ab dem 1. Juli 1977 stand folgende Zulassungsverordnung in Kraft: (1. Version Stufen-Führerschein)

Kat. A	Motorräder von mehr als 125 ccm mit oder ohne Seitenwagen
Kat. A1	Motorräder und Kleinmotorräder mit einem Hubraum bis 125 ccm
Kat. F	Motorfahrzeuge bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h

Motorfahrzeuge der Kat. F können von Personen ab 16 Jahren gefahren werden. Ein findiger Motorradimporteur fand heraus, dass man unter der Kat. F auch Motorräder zulassen konnte bis zu einer Geschwindigkeit von 40 km/h (später 45 km/h). Damit war das Motorradfahren ab 16 Jahren geboren. Für die Kat. F wurde analog der Kat.

Zur Erlangung der Fahrberechtigung der Kat. A (unbegrenzter Hubraum) wurde eine klaglose Fahrzeit von mindestens zwei Jahren auf Fahrzeugen der Kat. A1 verlangt. Ausgenommen von dieser Pflicht waren Personen der Polizei, vom Militär sowie die Motorradmechaniker-Lehrlinge. Es wurde angenommen, dass diese Personen im Gegensatz zu Zivilpersonen eine Instruktion erhalten.

Voraussetzung zur Erlangung der provisorischen Fahrberechtigung (Lernfahrausweis) ist eine bestandene theoretische Führerprüfung. Diese berechtigt heute zu unbegleiteten Lernfahrten während der Dauer von 3 (6) Monaten und die Möglichkeit bleibt offen, diese Berechtigung um weitere 2 (6) Mo-

nate zu verlängern (in Klammern = Vorschlag 1989 des Bundesamtes für Polizeiwesen, welcher sich damals in der Vernehmlassung befand).

Die Führerprüfung wird in den Kantonen sehr unterschiedlich abgenommen: Fortschrittliche Behörden verlangen in der kleinen Kategorie eine Führerprüfung von etwa 45 Minuten Dauer (2 Kandidaten gleichzeitig), die vom Auto aus per Funk geleitet wird. In der offenen Kategorie wird die Prüfung in der Regel vom Soziussitz aus abgenommen, während der zweite Prüfling alleine nachfolgt. Nach halber Zeit wechselt der Experte das Fahrzeug. Die Motorräder der Kat. F werden analog der Führerprüfung der Kat. A1 abgenommen.

Mit der dieser Aufteilung konnten Motorrad-Fans bereits mit 16 Jahren beginnen. Die Maschine, welche mit den Merkmalen einer grossen ausgestattet war, berechnete legal zum Mitführen einer Person, fuhr aber nur 40 Stundenkilometer: (ist gegenüber den andern Verkehrsteilnehmern innerorts benachteiligt, da sogar die Mofas meistens schneller fahren). Mit 18 Jahren kann er in die Kategorie bis 125 ccm überwechseln. Damit steht ihm heute eine Maschine zur Verfügung, die bereits alles macht, was legal gefahren werden darf. Nur beim Fahren zu zweit sowie im Drehmomentverlauf der Motoren erwachsen ihm gewisse Nachteile. Nach 2-jähriger Fahrpraxis, in welcher er keine schwere Verkehrsregelverletzung begangen haben darf, steht ihm der Weg offen, sich für den Lernfahrausweis und damit zu einer neuen Führerprüfung zu bewerben. Die Kategorie A blieb also bis auf wenige Ausnahmen den über 20-jährigen Verkehrsteilnehmern vorbehalten.

Die Ausbildungssituation

Das Problem der jugendlichen Fahrzeugführer mit extrem schnellen Maschinen war bereits seit Mitte der Siebziger Jahre bekannt und hatte unter anderem zur Aufspaltung der Neulenkler (bis 125 ccm) und Fahrer mit Fahrpraxis (ohne Hubraumbegrenzung) geführt. Wenn man die Situation der Versicherungsprämien näher betrachtet, so brachte die Neuregelung eine wesentliche Verbesserung bei der Unfallschadenssituation. Ein Grossteil der Schadenfälle fiel in die Anfängerkategorie mit den kleinen Hubräumen und geringeren Geschwindigkeiten. Der Schadenverlauf bei den grossen Maschinen war entsprechend positiver und extrem niedrig.

Ende der Siebziger Jahre hatten sich verschiedene Zweiradfans in der Autofahrlehrerschaft unter der Führung von Louis Hübscher (Wohlen/AG) zur Wiederbelebung des Themas "Motorradausbildung" aufgegriffen. Aus dieser Initiative entstand der Schweizerische Motorrad-Fahrlehrer-Verband, wobei von Beginn weg Vertreter der Strassenverkehrsämter und der Polizei mitgeholfen hatten. Der Erfolg liess nicht lange auf sich warten und die Ausbildungssituation wie die Prüfungsabnahme verbesserte sich zusehends. Einzig in der Welschschweiz (französischsprachig) und im Tessin (italienischsprachig) war noch ein grösseres Defizit aufzuholen. Obwohl sich in der Praxis das Motorradfahren bedeutend schwieriger gestaltete als das Autofahren, hielt sich die Volksmeinung, dass eine Fahrausbildung von 2 - 4 Fahrlektionen reichen würde, da der "Lehrmeister Praxis" durch nichts zu ersetzen wäre. Aber gerade in diesem Punkt setzte die Motorradausbildung ein, mit der Sensibilisierung der Lernfahrer für die besonderen zweiradspezifischen Gefahren. Mit ein paar Fahrlektionen konnte wohl die Fahrzeugbeherrschung auf ein gewisses Niveau gebracht werden: Doch ein Grossteil der Unfälle passierte nicht, weil ein Motorradfahrer seine Maschine nicht beherrschte, sondern weil die übrigen Verkehrsteilnehmer in gewissen Situationen überfordert waren, die Geschwindigkeit oder die Distanz eines Motorrades korrekt einzuschätzen, den Zweiradfahrer übersahen oder ganz einfach nicht mit Motorradfahrern rechneten. Einen solchen Fehler von den andern nicht rechtzeitig zu bemerken, kann dem Motorradfahrer bereits bei Innerortstempo die Gesundheit oder gar das Leben kosten. Die Hoffnung bestand, dass die seriöse Arbeit vieler engagierter Motorradfans in der Fahrlehrerschaft nicht nur in Motorradkreisen, sondern auch bei den Behörden ein Umdenken bewirken würde und die Unterstützung auf noch breitere Basis gestellt werden kann. Doch die Hürde, um eine Motorradprüfung zu bestehen, war leider noch mancherorts weit unter dem Niveau, an welchem ein Autofahrerschüler gemessen wurde.

Der Motorradfahrlehrer

Seit der Abschaffung der Motorradkategorie für Fahrlehrer im Jahr 1969 durfte jeder Autofahrlehrer automatisch auch Motorradunterricht erteilen. Für ihn galten dieselben Bestimmungen wie für alle Personen, welche Lernfahrer begleiteten: Jeder, der in der Schweiz seit 3 Jahren einen gültigen Führerausweis für Personenwagen besass, war berechtigt, einen Fahranfänger auf seinen Lernfahrten zu begleiten. Wer mehr als eine Person, zu welcher er keine nähere Beziehung hat jährlich auf die Führerprüfung vorbereitet, muss im Besitze des Fahrlehrerausweises sein. Für Motorräder gilt nur die Regelung, dass wer einen Fahranfänger begleitet im Besitze der entsprechenden Führerausweiskategorie sein muss - ohne vorgeschriebene Fahrpraxis. Da es inzwischen hunderttausende "geschenkter" Führerausweise der Kategorie A1 (bis 125 ccm) anlässlich der Übergangsregelung von 1977 gab, bestand weder bei den Privatpersonen noch bei den Fahrlehrern die Gewähr, dass diese je eine Motorradführerprüfung abgelegt hatten oder über die Grundkenntnisse verfügten, welche es zum Motorradfahren braucht, die eine Begleitung oder Ausbildung als sinnvoll erachten lassen. In der Praxis dürfte es wahrscheinlich wenige Privatpersonen, wohl aber einige Fahrlehrer gegeben haben, die sich solcherart berufen fühlten, jemandem das Motorradfahren beizubringen.

Seit 1969 gab es genaue Richtlinien für die Ausbildung der Fahrlehrer, seit 1976 wurde dies in der Verkehrs-Zulassungs-Verordnung festgehalten. 1979 gab es in der Schweiz erstmals ein Seminar für Motorradfahrlehrer, seit 1981 wurden regelmässig Autofahrlehrer zu Motorradfahrlehrern ausgebildet. Während eine Ausbildung zum Autofahrlehrer rund 5 Monate dauerte, wurden für die freiwillige Ausbildung vom Auto- zum "Auto- und Motorradfahrlehrer" zwei Mal drei Tage (Seminar I + II) vorgesehen. Mit Weiterbildungskursen konnten diese Erfahrungen mit weiteren motorradspezifischen Kursen ausgebaut werden: Dazu gehörten Kurse zum «Fahren im Gelände», «Kurvenfahren» und auch persönliche Weiterbildung im Fahren auf der Rennstrecke wie dem Nürburgring. Wer all diese Kurse freiwillig besuchte, kam auf eine Ausbildungsdauer von knapp 2 Wochen. Der Schweizerische Motorradfahrlehrer-Verband (SMFV), der im Jahr 1981 gegründet wurde, führte für seine eigenen und für interessierte Zukünftige mehrere Instruktorenkurse durch, wobei jeder Teilnehmer zum Abschluss eine Diplom-Arbeit von wenigstens 30 Seiten verfassen musste.

Bereits Jahre zuvor hatte die Vereinigung der Strassenverkehrsämter die Anregung gemacht, richtige Fachleute auszubilden wie z. B. für die schweren Motorwagen die Lastwagenfahrlehrer. Deren Ausbildung dauerte total 2 Monate. Im ähnlichen Rahmen lag der Vorschlag des SMFV beim Bundesamt, während die Autofahrlehrerkreise und deren Schulungszentren eine Zusatzausbildung von etwa 5 Tagen ausreichend fanden. Richtig wäre es aber, nur Leute auszubilden, die über eine Fahrpraxis verfügen. Beim Autofahrlehrer wird eine Fahrpraxis von drei Jahren vorgeschrieben. Auch sollte es verboten sein, dass ein Autofahrlehrer, der nicht einmal berechtigt ist, seinen Schüler auf dessen Sozialsitz zu begleiten, diesen vom Fahrschulwagen aus über Funk ausbilden darf!

Wenn der Vorschlag die Gnade des Gesetzgebers findet, kann davon ausgegangen werden, dass bis etwa in 10 Jahren nur noch aus- oder weitergebildete Motorradfahrlehrer Motorradunterricht erteilen dürfen. In diesem Sinne haben bereits heute einige Kantone Fahrschulempfehlungslisten herausgegeben, wobei nur Fahrlehrer berücksichtigt werden, die wenigstens das dreitägige Motorradfahrlehrer-Grundseminar besucht haben.