



# 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 Fahrlehrern 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 Fahrlehrer/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 Fahrlehrern – 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 <b>Alte Motorradkategorien A1 + A</b>			Ab 1.1.2021 <b>Neue Motorradkategorien A1 + A</b>		
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. <b>altrechtlich</b>	A unbeschr. <b>altrechtlich</b>	Obligatorium	Kat. A beschr.	<b>**Obligatorium</b>	A unbeschr. <b>NEU</b>
18-25 Jahre	über 25 Jahre	12 (6*) Std.	alle ab 18 J.	<b>**12 (4*) Std.</b>	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	<b>* von Kat. A1 altrechtlich</b>	mit Prüfung max. 35 kW	<b>** nur Erst-Einsteiger für alle A1 oder A</b>	mit Aufsteigerprüfung: 35kW und mehr
LA bis 31.12.2020 (Übergangsregelung bis 30.6)			<b>* von Kat. A1 altrechtlich</b> max. 2 LA pro Kat.		
Prüf. vor 30.6.21 berechtigt nach 2 Jahren klagloser Fahrpraxis für Kat. A unbeschränkt ohne Prüf.			<b>Hauptunterschied: Kurse nur noch für Ersteinsteiger für Kat. A oder Unterkategorie A1/AM</b>		

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.

Seit 2010 nehme ich Einsitz in der QS-Kommission des Schweiz. Fahrlehrer-Verbands als Vertreter der Töff-Fahrlehrer. Im neuen Berufsbild werden verschiedene Punkte für die Zukunft korrigiert, auch wird es möglich sein, Töff-Fahrlehrer zu werden ohne Autofahrlehrer zu sein. Aber bereits in der Vergangenheit wurden Verbesserungen gemacht, wie der Test zur Überprüfung der Fahrkompetenz. Ich verfasste dazu einen Bericht im L-drive. In den letzten zwei Jahren wurden die Arbeiten an die Hand genommen, um dem Handbuch für Autofahrlehrer ein ebenbürtiges Werk für die Motorradfahrlehrer zur Seite zu stellen. Die Arbeiten stehen kurz vor dem Abschluss, wegen der Änderungen im Berufsbildungsgesetz wurden sie für den Moment gestoppt. Zusammen mit Küre Werren, meinem Pendant im Kanton BE (viele Jahre arbeitete er ebenfalls als NUR-Töff-Fahrlehrer) konnten wir unsere Erfahrungen in diesem Werk einbringen. Anfangs Dezember machten wir noch eine Fotosession im Moto Corner Wohlen zur Ausrüstung (Bekleidung).

Im November wurde der Töff-Fahrlehrer-Verband «zu Grabe getragen»: Nach einem früheren Versuch, ihn aufzulösen, welcher aber von den Welschen ausgebremst wurde, darbt er nun auf kleinem Feuer vor sich hin. Alle Anstrengungen, vor allem in der Weiterbildung Anschluss an glorreiche Zeiten zu finden, schlugen fehl. Es fischen inzwischen zu viele Mitbewerber in diesem Teich. Es gelang nicht, Kurse zu organisieren, welche sich von den anderen Angeboten abhoben, leider. Dass es inzwischen Kurse für Töff-Fahrlehrer gibt, in welchen kein einziger Meter Töff gefahren wird, bedaure ich sehr. Während vieler Jahre hatte ich Kurse im OFV betreut, wo es immer darum ging, sich selbst mit dem Fahren auseinander zu setzen. Man kann immer dazu lernen, geredet wird schon in den Grundkursen viel zu viel und viel zu wenig gefahren. Erfahrung kommt von Fahren, nicht von Herbeireden – beim Reden kann man sich vielleicht weniger blamieren ... Die Interessen der Motorradfahrlehrer werden im SFV vom letzten Präsidenten des SMFV, Jürg Stalder, wahrgenommen, der schon seit vielen Jahren im Vorstand des SFV Einsitz nimmt. Er wird nun eine Gruppe von insgesamt 5 Personen zusammenstellen, die die kommenden Aufgaben angehen werden. Je nach Bedarf wird es dann Arbeitsgruppen, so wie die momentane Gruppe zur Ausarbeitung des Kat. IV-Handbuchs, für ganz bestimmte Einsätze geben. Ich hoffe sehr, dass die zum 1. Januar aufgepeeppte PGS-Weisung, bald komplett überarbeitet wird. Sie ist ja nun auch schon 18 Jahre alt geworden. Wer allenfalls sein Interesse für diese Motorrad-Gruppe des SFVs noch bekunden möchte, müsste sich an das Sekretariat zuhänden Michael Gehrken oder an Jürg Stalder wenden. (@I-info.ch)

Die aktuelle Corona-Situation schlägt langsam aufs Gemüt und es wäre schön, wenn wir diese grässliche Zeit bald hinter uns hätten. Ich fühle mich durch den Verband sehr gut unterstützt, einen speziellen Dank an Willi Wismer vom ZFV, der auch keinen Sonntag kennt, wenn es sein muss und das Team im Sekretariat des SFV unter Führung unseres Präsidenten Michael Gehrken ebenfalls. Sie haben immer sofort für uns abgeklärt und uns aus erster Hand informiert, was allfällige Neuerungen für unseren Fahrschulalltag bedeuten. Vielleicht hat das einigen die Augen geöffnet, die bisher als Trittbrettfahrer von all den Verbandsaktivitäten profitierten, ohne sich an den Kosten zu beteiligen, wie wichtig in solchen Zeiten diese Berufsorganisation für uns ist. Zeitweise war ich in meiner Berufskarriere Mitglied in drei Verbänden, im OFV, wo ich als Töffinstruktor eingesetzt war, im SMFV, wo ich 7 Jahre Mitglied im Vorstand war, wo ich PR und die Verbandszeitung betreute und natürlich beim Zürcher Fahrlehrer-Verband, wo ich «zu Hause» bin. Dort beteiligte ich mich mehrere Jahre in der Verkehrskommission.

Es ist schwierig abzuschätzen, was in diesem Jahr alles möglich ist: Das LOVE RIDE Committee hat es noch nicht aufgegeben, diese grösste Schweizer Töff-Party anfangs Mai durchzuführen. In meinem Jahresprogramm wird es alle Veranstaltungen geben, ohne dass ich aber zum heutigen Zeitpunkt weiss, was dann wirklich stattfindet. Natürlich möchte ich, neben den Rennstrecken-Veranstaltungen, wo ich als Teilnehmer dabei bin, wieder meine fünftägige Enduro-Veranstaltung anlässlich der «Stella Alpina» in Italien durchführen. Natürlich sind mir, wie oft in den vergangenen Jahren, auch Fahrlehrer-Kollegen herzlich willkommen. Es ist eine sensationelle Fahrt hin und zurück und man kann mit (auch gemieteten) Enduromaschinen an zwei Tagen in hartes Gelände fahren. Wer mit Gelände wenig am Hut hat, aber Schotterstrecken selbst mit Strassenmaschinen befahren will, kommt auf seine Kosten, am Zielort wie auch auf der Heimreise. Bitte früh anmelden, es braucht Hotel und Transportmittel, welche ich vorher organisieren muss.

Nun wünsche ich allen meinen Freunden, allen Berufskollegen und –kolleginnen, der ganzen Töff-Familie, den Töff- und Bekleidungs-Händlern und wer alles damit zu tun hat, eine schöne Adventszeit, frohe Feiertage und en gute Rutsch ins neue Jahr! Und für uns alle hoffe ich natürlich, dass dieser Spuk, der uns nun schon bald ein Jahr begleitet, möglichst bald vorbeigeht!

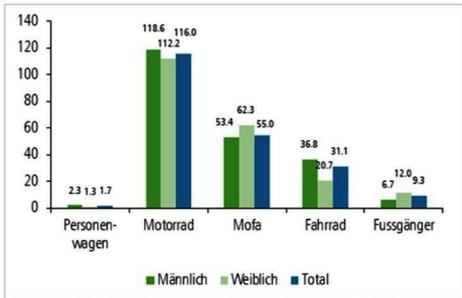
Auf den nächsten Seiten:

Mit zweiradspportlichen Grüssen vom Töff-Profi

*Urs Tobler*

Zum Thema «16-Jährige»

Die höchsten Unfallzahlen nach Verkehrsteilnahme zeigen sich bei Jugendlichen, welche mit einem Motorrad unterwegs waren.



Quelle: BFU-Sicherheitsdossier Nr. 17, 2018, Seite 53

Welche Auswirkungen auf das Unfallgeschehen erwarten wir?

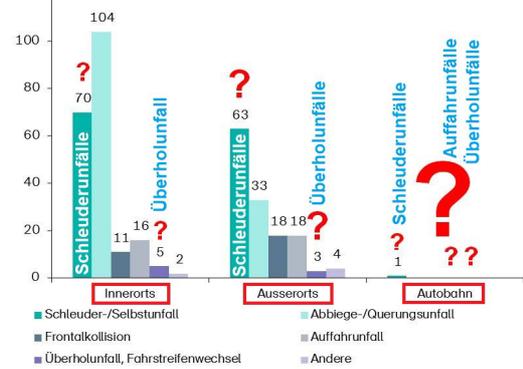


(...) Die BFU geht davon aus, dass die geplante Senkung des Mindestalters für das Lenken von (125er-) Motorrädern in der Schweiz zu mehr Unfällen führen wird.

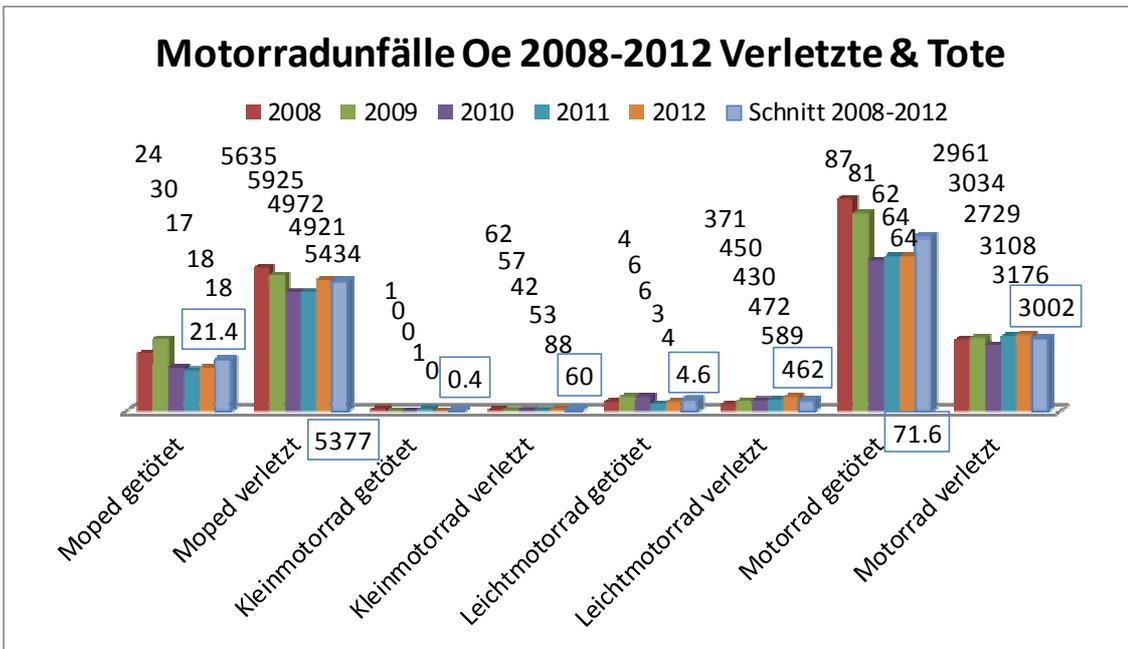
Unter mehreren Gründen ist einer der Punkte folgender:

- Verhalten im Verkehr  
Junge Menschen zeigen im Verkehr tendenziell ein risikoreicheres Verhalten als ältere Verkehrsteilnehmende, und sie verfügen über weniger (Fahr-)Erfahrung im Verkehr. Dies ist bei den 15-, 16- und 17-Jährigen in der Regel noch stärker ausgeprägt als bei jungen Erwachsenen. Studien zeigen, dass bei den Motorradfahrern das Alter eine grössere Rolle spielt als die Fahrerfahrung (BFU-Sicherheitsdossier Nr. 18, Kap. 4.1).

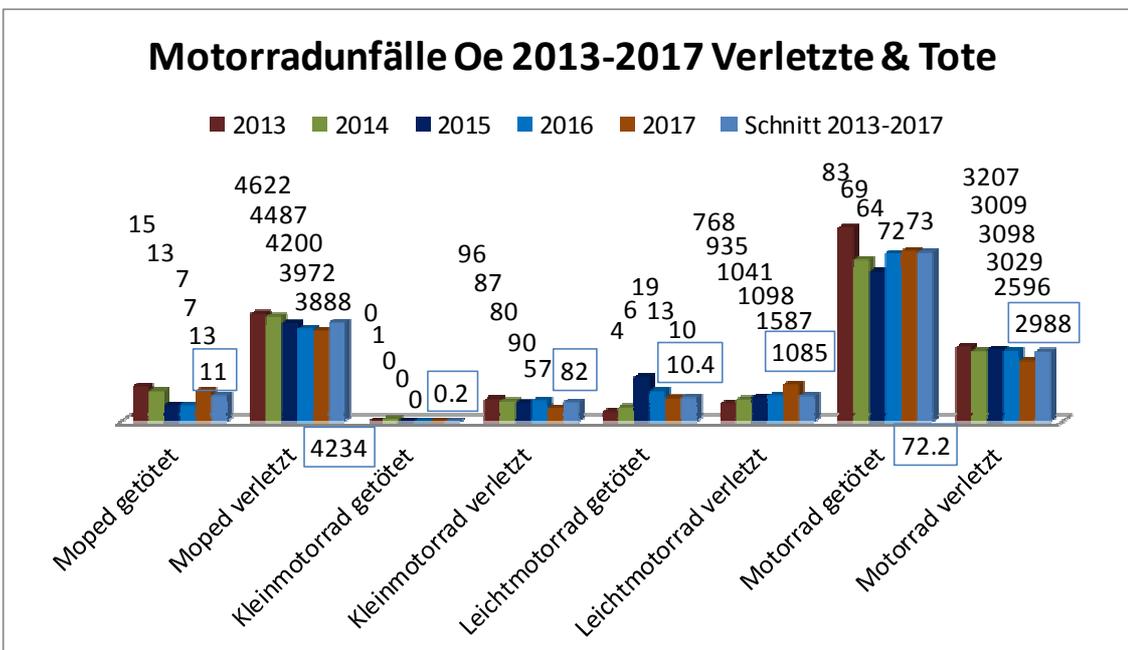
Zahlen Durchschnitt der Jahre 2014-2018 für 15-17jährige



Da in Österreich dieselbe Regeländerung bereits 2013 vollführt wurde, interessierten mich die Auswirkungen in den Unfallzahlen der Jahre 2013 und folgende. Beim Studium der Verkehrsunfälle fielen mir in erster Linie die riesigen Unfallzahlen der Mopedfahrer auf. Dies ist die erste Stufe der Verkehrsteilnahme, ist bereits mit 15 Jahren möglich und erlaubt das Fahren von Motorfahrrädern und Motorrollern bis 50 Kubik und einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h. Diese Kategorie wird automatisch erteilt, wenn jemand eine höhere Führerausweis-Kategorie erlangt, also auch den PW-Lenkern. Für die Jugendlichen wurden in den vergangenen Jahrzehnten riesige Anstrengungen unternommen, was heute neben viel Theorieunterricht auch eine Ausbildung von 6 Stunden in der Praxis erfordert. Auch ist die Attraktivität mit der Öffnung der Kat. A1 für 16-Jährige gesunken. Dies schlägt sich nun in den Unfallzahlen in der Kategorie der Mopedfahrer nieder.



Ich verglich zwei 5-Jahres-Perioden, die Jahre 2008-2012 vor der Regeländerung, und die Jahre 2013-2017 ab der Regeländerung: Die Kategorie der Kleinmotorräder, bis 50 Kubik ohne Geschwindigkeitsbeschränkung, ist zahlenmässig unbedeutend und wird in neusten Statistiken der Mopedkategorie zugerechnet.



Wenn man die Zahlen betrachtet, dann sieht man die fallende Tendenz bei der Kategorie Moped und knapp bei den Motorrädern, während bei den Leichtmotorrädern sich die Zahlen mehr als verdoppeln! In weiteren Studien sieht man die Veränderungen noch deutlicher.

Zu beachten: Ab 2012 wurde die Erhebungsmethode verändert, deshalb sind die Zahlen der beiden 5-Jahres-Perioden nur bedingt vergleichbar!

Quelle: Statistik Austria

Meine eigenen Recherchen betr. **Unfallzahlen in Österreich** ergaben folgende Veränderungen:

<b>Verunglückte</b>	2009-2011*	2013 <sup>1</sup>	2014 <sup>1</sup>	2013-2017	2018 <sup>1</sup>	2019 <sup>1</sup>
Moped-Unfälle	5198	4637 -815 / -15%	4500 -137 / -3%	4245 -953 / -18%	3876 -25 / -0.6%	3762 -114 / -3%
Motorräder, inkl. Leicht-/Kleinmotorrad	3533	4158 +237 / +6%	4107 -51 / -1,2%	4226 +693 / +20%	4335 +75 / +1,8%	4154 -181 / -4,2%
<b>Gesamt Zweiräder</b>	<b>8730</b>	<b>8795</b> -578 / -6,2%	<b>8607</b> -188 / -2,1%	<b>8471</b> -259 / -3%	<b>8211</b> +50 / +0,6%	<b>7916</b> -295 / -3,6%
Quelle: Einsp_AlterVerlg LM_2008-2019	Durchschnitt 3 Jahre	Neuregelung: 125cc ab 16 J.	<sup>1</sup> ) bezogen auf Vorjahr	Durchschnittsvergleich/Differenz	Veränderung zum Vorjahr	Veränderung zum Vorjahr

\* ) Ab 2012 geänderte Erhebungsmethode; ein direkter Vergleich mit Vorjahresergebnissen ist daher nicht zulässig.

### Unfallzahlen in Österreich: **Unfallzahlen Verletzte** (Leicht/Schwerverletzte)

<b>Leicht/Schwer-Verl.</b>	2009-2011*	2013 <sup>1</sup>	2014 <sup>1</sup>	2013-2017	2018 <sup>1</sup>	2019 <sup>1</sup>
Moped-Unfälle	3893/825	3866/756 -607 / -205	3735/752 -131 / -4	3542/692 -422 / -106	3261/607 +17 / -37	3118/634 <sup>1</sup> -143 / +27
Motorräder, inkl. Leicht-/Kleinmotorrad	1876/1176	2609/1462 +161 / +57	2581/1450 -28 / -12	2666/1487 +620 / +225	2692/1541 +56 / +/-0	2623/1452 <sup>2</sup> -69 / -89
<b>Gesamt Zweiräder</b>	<b>5769/2001</b>	<b>6475/2218</b> -446 / -148	<b>6316/2202</b> -149 / -12	<b>6208/2179</b> +198 / +59	<b>5953/2148</b> +73 / -63	<b>5741/2086</b> -212 / -62
Quelle: Einsp_AlterVerlg LM_2008-2019	Durchschnitt 3 Jahre	Neuregelung: 125cc ab 16 J.	<sup>1</sup> ) bezogen auf Vorjahr	*Durchschnittsvergleich/Differenz	Veränderung zum Vorjahr	Veränderung zum Vorjahr

\* ) Ab 2012 geänderte Erhebungsmethode; ein direkter Vergleich mit Vorjahresergebnissen ist daher nicht zulässig.

### Unfallzahlen in Österreich: **Unfallzahlen Getötete**

<b>Getötete</b>	2009-2011*	2013	2014	2013-2017	2018	2019
Moped-Unfälle	22	15 <sup>-3'</sup>	13 <sup>-5'</sup>	11 <sup>-11</sup>	8 <sup>-5'</sup>	10(1) <sup>+2'</sup>
Motorräder, inkl. Leicht-/Kleinmotorrad	74	87 <sup>+19'</sup>	76 <sup>+8'</sup>	83 <sup>+9</sup>	102 <sup>+19'</sup>	79(2) <sup>-23'</sup>
<b>Gesamt Zweiräder</b>	<b>96</b>	<b>102 <sup>+16'</sup></b>	<b>89 <sup>+3'</sup></b>	<b>94 <sup>-2</sup></b>	<b>110 <sup>+14'</sup></b>	<b>89(3) <sup>-21'</sup></b>
Quelle: Einsp_AlterVerlg LM_2008-2019	Durchschnitt 3 Jahre	Neuregelung: 125cc ab 16 J.	<sup>1</sup> ) bezogen auf Vorjahr	*Durchschnittsvergleich/Differenz	Veränderung zum Vorjahr	(davon Mitfahrer)

\* ) Ab 2012 geänderte Erhebungsmethode; ein direkter Vergleich mit Vorjahresergebnissen ist daher nicht zulässig.

Ich hoffe noch detailliertere Zahlen aus Österreich zu bekommen. Für das Jahr 2019 fand ich sehr detaillierte Excel-Tabellen, konnte aber nicht auf ältere, die von den Vorjahren, zugreifen. Sobald ich entsprechende Angaben habe, werde ich diese Zahlen noch detaillierter darstellen.

Leicht (schwer) Verl.	Altersgr.	Altersgr.	Altersgr.	Altersgr.	Altersgr.	Altersgr.	Altersgr.	
Kategorie	0-14 J.	15-24 J.	25-34 J.	35-44 J.	45-54 J.	55-64 J.	65 plus	Total
Moped	168 (91)	3711(1435)	178 (55)	146 (40)	174 (48)	106 (25)	138 (22)	4621 (1716)
Kleinmotorrad	2 (0)	65 (16)	6 (1)	5 (0)	7 (5)	8 (2)	3 (0)	96 (24)
Leichtmotorrad	2 (0)	189 (44)	120 (28)	137 (40)	172 (48)	86 (9)	60 (1)	765 (170)
Motorrad	15 (7)	466 (75)	678 (93)	605 (104)	879 (159)	391 (37)	167 (9)	3201(484)

Moped (und Motorfahrrad) max. 50 Kubik und max. 45 km/h, Kleinmotorrad max. 50 Kubik ohne Geschwindigkeitsbegrenzung, Leichtmotorrad (inkl. A1 max. 125 Kubik/11 kW) bis 35 kW (ab 2013), Motorrad über 35 kW

Leicht (schwer) Verl.	Altersgr.	Altersgr.	Altersgr.	Altersgr.	Altersgr.	Altersgr.	Altersgr.	
Kategorie	0-14 J.	15-24 J.	25-34 J.	35-44 J.	45-54 J.	55-64 J.	65 plus	Total
Moped	168 (91)	3711(1435)	178 (55)	146 (40)	174 (48)	106 (25)	138 (22)	4621 (1716)
Kleinmotorrad	2 (0)	65 (16)	6 (1)	5 (0)	7 (5)	8 (2)	3 (0)	96 (24)
Leichtmotorrad	2 (0)	189 (44)	120 (28)	137 (40)	172 (48)	86 (9)	60 (1)	765 (170)
Motorrad	15 (7)	466 (75)	678 (93)	605 (104)	879 (159)	391 (37)	167 (9)	3201(484)

16-jährige Jugendliche ticken anders! Auf dieser Seite kannst Du Erlebnisberichte lesen – einer von mir selbst, als ich noch 19 Jahre jung war – vor uu-langer Zeit – als auch ich den Schutzengel engagieren musste, dass es mich heute noch gibt!

Zwei Erlebnisse, die das illustrieren: Ich gab einen Ferien-Kurs für 15jährige, die mal Töff- bzw. Roller schnuppern wollten. Der Anlass war von der Stadt Zürich innerhalb des Programms für Schulferien ausgeschrieben und fand auf dem Gelände der Antischleuder Schule in Regensdorf statt. Einer der Teilnehmer fragte mich, ob er bei seinem Kollegen, der damals einen Kat. F-Roller mit 40 km/h (ja, es ist schon ein paar Jahre her!) hinten drauf setzen dürfe, obwohl der noch mit dem Lernfahrausweis unterwegs ist. Ich gab ihm die korrekte Auskunft, dass das wohl vom Gesetz her (unsinnigerweise) erlaubt sei, ich es ihm aber nicht empfehlen würde. Später hörte ich, dass er einen fürchterlichen Spiral-Beinbruch mit bleibenden Folgen habe, weil er mit diesem Fahrer gestürzt ist und nun seine Eltern gegen diesen Lernfahrer prozessieren ... Meinen Rat schlug er in den Wind!

Das zweite Erlebnis startete mit einem Schreck: Ich fuhr auf eine komplett unübersichtliche, mit einem Signal als scharfe Kurve ausgeschilderten Rechtskurve und, weil ich mitten in der Kurve in den Parkplatz abbiegen wollte, relativ nahe an der Mittellinie. In diesem Moment kam ein Fahrer auf einer 50 Kubik-Sportmaschine angeflogen, mit dem ganzen Körper auf unserer Strassenseite, über der durchgezogenen Linie. Ich schaute auf dem Parkplatz zurück und sah, dass er gleich darauf drehte, um von neuem Anlauf zu nehmen. Ich sagte meiner Schülerin, dass er jetzt solange an dieser Kurve «üben» würde bis er stürzt. Als wir eine Stunde später zurückkamen, hatte es Schleifspuren und herumliegende zerbrochene Gläser auf der Strasse. Meine Prognose hatte sich zu 100% eingestellt – so funktionieren eben die Kinder auf Motorrädern! Ich hatte einmal einen Töffmech-Stift, der war 18 Jahre, durfte aber damals direkt grosse Maschinen fahren. Er übte in einer Kurve mit seiner 600er-Enduro so lange, bis er stürzte: Er wollte wissen, wo das Limit ist! Einige andere Töff-Mechen, die ich zur Prüfung brachte, mussten ihren frisch ergatterten Führerausweis am Prüfungstag auf dem Strassenverkehrsamt zurücklassen, da die Frist für Führerausweisentzug startete: Mit 180 km/h auf der Autobahn, selbstverschuldete Unfälle, usw.

Meine eigene Führerprüfung war gerade ein Jahr und eine Woche alt, als ich «den Fuss in der Türe zum Himmel» stehen hatte: Als AS1-Fahrer (Zwei-Zylinder-Zweitakt-Yamaha mit 125 Kubik) konnte ich es nicht verstehen, weshalb die Fahrer grosser Maschinen im Regen «wie mit em Gagg idr Hose» unterwegs sind und ich war auf meiner 125er immer der Schnellste in der Nässe! Mit der 250er-CB war ich dann am 1.Okt. frühmorgens unterwegs, die Strasse leicht feucht durch den Reif, als ich in einer scharfen Rechtskurve stürzte und mit dem Fussraster einen entgegenkommenden Volvo aufschlitzte. Ich selbst wurde durch den Anprall mit dem Hintern gegen die Frontlampe auf meine Fahrbahn zurückgeworfen, wäre das Auto um Zehntelsekunden später angekommen, wäre ich von ihm überrollt worden und könnte diese Zeilen nicht mehr schreiben.

Dieser «Schuss vor de Bug» hat mich danach vor Übermut bewahrt, ich fahre heute lieber mit Reserven, auch in der Nässe. Andere Töff-Fahrer in diesen Jahren teilten mein Glück nicht, wir trugen sie zu Grabe, damals bei über 1700 Verkehrstoten (in den Jahren 1970-1972) jährlich war das an der Tagesordnung. Zu dieser Zeit, bei einer viel geringeren Zahl an immatrikulierten grossen (über 125 Kubik) Motorrädern – vielleicht 25'000? – starben jährlich über 150 (in den Jahren 1970-1972), während es im Jahr 2019 noch 30 waren.

nach Unfallfolgen und Verkehrsteilnahme      aus "ASTRA\_Strassenverkehrsunfall-Statistik 2019", Seite 11

davon

	Getötete	Schwer- verletzte	lebens- bedrohlich Verletzte <sup>1</sup>	erheblich Verletzte <sup>1</sup>	Leicht- verletzte
<b>Total Lenkende + Mitfahrende</b>	187	3 639	184	3 455	17 641
Personenwagen	65	706	48	658	8 611
Personenverkehrsmittel (ohne ÖV)	1	8	0	8	99
Linien- / Trolleybus - / Gelenkbusse	0	20	2	18	237
Tram	0	7	0	7	39
Bahn	0	0	0	0	7
Sachtransportfahrzeuge	10	54	3	51	475
Landwirtschaftsfahrzeuge	4	5	1	4	19
Fahrräder	16	802	39	763	2 610
E-Bikes	11	355	11	344	891
Langsame E-Bikes <sup>2</sup>	10	279	7	272	686
Schnelle E-Bikes <sup>2</sup>	1	76	4	72	205
Motorfahrräder (ohne E-Bikes)	5	59	1	58	273
<b>Motorräder</b>	<b>30</b>	<b>990</b>	<b>34</b>	<b>956</b>	<b>2 424</b>
Fussgänger	37	524	38	486	1 585
Fahrzeugähnliche Geräte <sup>3</sup>	0	39	3	36	164
Andere	8	70	4	66	207

N/A: nicht verfügbar