

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 schnorzh) – 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 ...

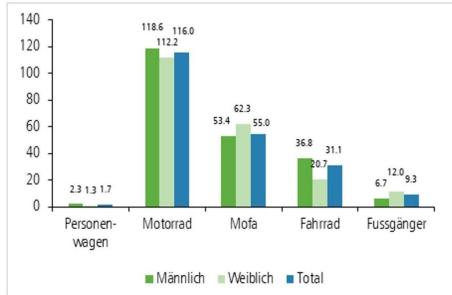
Leider hat der Gesetzgeber in der Vergangenheit, gegen die Meinung vieler Fachleute, die mit mir einig sind, Gesetzesänderungen vorgenommen, die der Sache der Verkehrssicherheit total abträglich sind:

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-Obli-gatoriums: 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.

Dinge, die einem zu denken geben können: Siehe Anhang „Abklärungen der bfu“-Kat. A1-Papier

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?



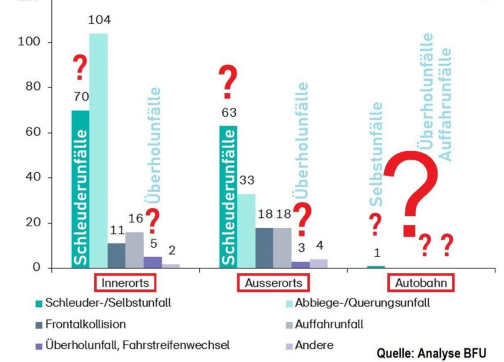
(...) Die BFU geht davon aus, dass die geplante Senkung des Mindestalters für das Lenken von Motorrädern in der Schweiz zu mehr Unfällen führen wird.

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 15-17-Jährige



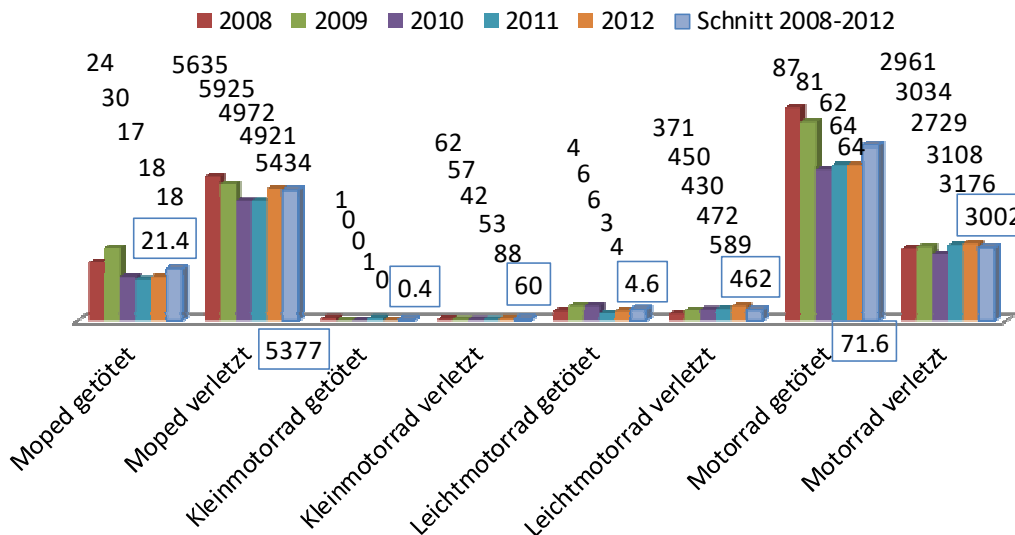
Quelle: Analyse BFU

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.

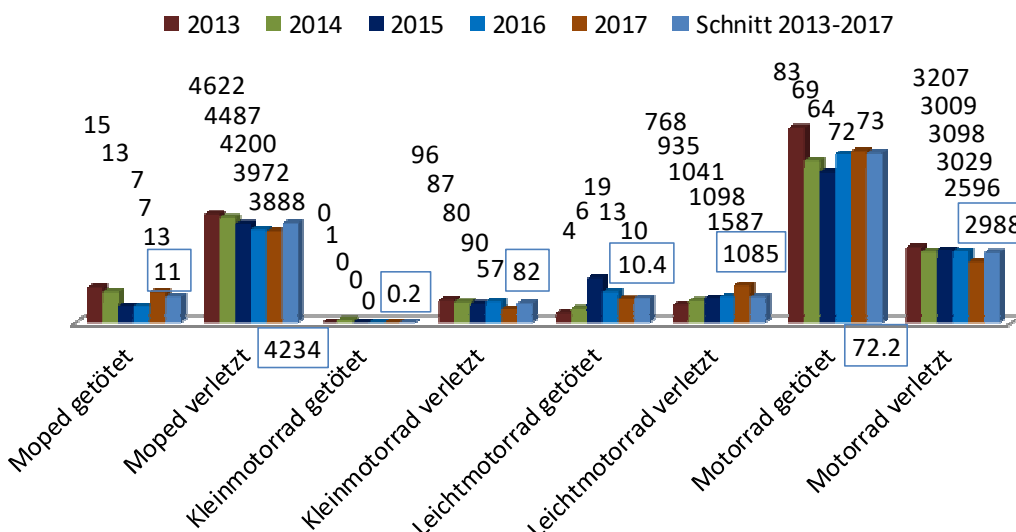
Dies schlägt sich nun in den Unfallzahlen in der Kategorie der Mopedfahrer nieder.

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.

Motorradunfälle Oe 2008-2012 Verletzte & Tote



Motorradunfälle Oe 2013-2017 Verletzte & Tote



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 verdoppelt! 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