

Der Schaden ist angerichtet – nun wehrt sich der betroffene Interessenverband!

Kommentar eines "Töff-Fahrlehrers der ersten Stunde"

Urs Tobler, Albisstrasse 11, 8800 Thalwil – 079 333 23 77 – urs.tobler (at) datacomm.ch

Thalwil, 8.Dez. 2020: In einem eindringlichen Brief warnte ich alle Töff-Händler und Töff-Fahrlehrer vor den Folgen der Neuerungen per 1.1.2021, welche u.a. die Kat. A1-Klasse bis 125 Kubik und max. 11 kW (15 PS) für 16-Jährige öffnete. Nach einer erfolgreichen Theorieprüfung (welche schon vor dem 16.Geburtstag abgelegt werden kann) erhalten sie einen Lernfahrausweis, der sie zu unbegleiteten Lernfahrten ermächtigt. Sehr populäre Roller in dieser Klasse sind z.B. Vespa-Roller, die mit ihrer automatischen Kupplung an einer Rotampel beim Start jeden Autofahrer abhängen können – bei den Motorrädern sind es vor allem die Sportmaschinen, ältere Modelle meistens Zweitaktraketen, die im Look den Rennfahrzeugen der MotoGP-Klasse kaum nachstehen: Sie sind vor allem beliebt bei den Speed-Freaks, und wegen ihrer tiefen Sitzposition wenig hilfreich, die alltäglichen Verkehrssituationen zu bewältigen. Den Blick vors Vorderrad bei Müdigkeit (die stellt sich im Nacken auch bereits nach kurzer Fahrt ein) ist nur eine der Gefahren, mangelnde Übersicht auf die Fahrzeuge vor dem Vorausfahrenden eine nicht zu unterschätzende weitere Gefährdung der verkehrsunerfahrenen jungen Fahranfänger. Die Neuerung in dieser Kategorie in den *Niederlanden* sowie *in Österreich* liessen die Unfallzahlen innert dreier Jahre verdoppeln! Ich hatte mich fast 2 Monate lang schlaugemacht, mit den Stellen im Ausland weitere Zahlen angefordert und in Statistiken zusammengetragen und aufbereitet. Diese Zahlen sprachen ein deutliches Bild: Warum sollte dies in der Schweiz, mit der für Europa einmaligen Lösung des Lernfahrausweises, welches *ohne jegliche Instruktion das selbständige Herumkurven im Strassenverkehr erlaubt*, anders sein?

Entwicklung der Töff-Ausweise: Ein kurzer Rückblick in die Geschichte der Fahrberechtigungen zeigt, dass zwar das Fahren ab 16 Jahren (ein findiger Importeur hatte im Gesetz eine Lücke bei der Kat. F, die auf 40 km/h Höchstgeschwindigkeit beschränkt war, entdeckt – diese Kategorie für Spezial-Nutzfahrzeuge gedacht, schloss 2-Rad-Fahrzeuge nicht explizit aus) schon seit den Neunzigerjahren erlaubt war. Es betraf die Kat. F mit einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h, die später auf 45 km/h heraufgesetzt wurde, weil es diese (vorwiegend Roller-) Kategorie auch im übrigen Europa gab, aber mit unterschiedlichen Altersgrenzen. Selbst in Deutschland gibt es keine landesweite Einheitslösung dafür. Mit der Neuregelung per 1.4.2003 wurde dann eine Kat. A1 ab 16 Jahren geschaffen, welche Zweiradfahrzeuge bis 50 Kubik zuließ ohne Geschwindigkeitsbegrenzung. Zweitakterfahrzeuge fuhren etwa 70-80 km/h, solange es flach war, Viertakter erreichten kaum 60 km/h. So konnte jeder Töff-begeisterte Jugendliche mit einem leistungsmässig relativ bescheidenen Fahrzeug sein Hobby ausleben. Mit der Neuerung wurde aber auch die Prüfung für 125er-Maschinen (erlaubt ab 18 Jahren) abgeschafft für Inhaber der PW-Erlaubnis der Kat. B. Das führte dazu, dass nur noch «die Dummen» sich einer Prüfung dieser Motorradkategorie stellten! Die Gültigkeit der Lernfahrausweise (ursprünglich 2 Monate plus 7 Monate Verlängerung) wurde auf 4 plus 12 Monate erweitert, also insgesamt 16 Monate Fahrberechtigung, ohne je eine Prüfung abzulegen. Hinzu kam die Möglichkeit, nach dieser Zeit einen zweiten Lernfahrausweis, bis 2020 für weitere 16 Monate zu lösen: Die Zahlen der Kat. A1-Prüfungen sanken um 90%! Dieser Zugang zur Kat. A1 ohne Führerprüfung war vom Handel angeregt worden, um die Verkaufszahlen dieser vor allem für Pendler im urbanen Verkehrsraum benutzten Fahrzeuge zu steigern. Dass damit auch ein grosser Teil der Ausbildung, durch den Wegfall der Führerprüfung, auf der Strecke blieb, wurde einfach in Kauf genommen. Dass damit auch viel Unfug getrieben wurde (Kursbestätigungen ausgestellt ohne Unterricht, oder trotz ungenügender Leistungen), ist zu einem grossen Teil der «neuen» Fahrlehrerschaft anzukreiden. Mit der Neuerung per 2003, dass praktisch alle Motorradfahrer die obligatorischen Grundkurse besuchen mussten, kam der Anreiz vieler Fahrschulen, die vorher kaum etwas mit Motorradfahrschule am Hut hatten, das Angebot, rein aus kommerziellen Gründen, um diese Gruppenkurse zu erweitern.

Vor 2003 wurden die Töff-Kursteilnehmer vorwiegend von Töff-angefressen Fahrlehrern bedient, die eine Mission hatten: Der kommerzielle Grund stand kaum im Vordergrund, mussten sie doch bei jedem Wind und Wetter, von 1993-2002 die, ursprünglich auf Motorroller und -räder mit maximal 125 Kubik beschränkt, obligatorischen Kurse (2x 4 Stunden) durchführen.

Nun schlägt der «Chef über die Motorradfahrenden», Walter Wobmann, Präsident von Swiss Moto (vorher FMS, dem Töff-Fahrerverband mit der FIM-Hoheit für Motorradrennen) Alarm: Zusammen mit dem Fachhandel-Verband «moto suisse» verlangt er **als Massnahme gegen die Unfälle der jugendlichen Fahrer ausgerechnet die bessere Schulung dieser Kategorie vor**. Und dies bei einer Fahrlehrerschaft, die schon seit 23 Jahren – als das Gros der Töff-FahrschülerInnen gezwungen wurde, eine obligatorische Grundschulung zu besuchen – beweist, dass sie ihrem Auftrag nicht nachkommt, mit ihren Grundschulungskursen einen Beitrag zur Verkehrssicherheit dieser Kategorie an volatilen Verkehrsteilnehmern zu leisten. Die grosse Anzahl der Fahrschulen, die sich zu Kursveranstaltern zusammengeschlossen haben, sieht darin eine gute Möglichkeit, mit wenig Aufwand einen grossen Ertrag zu generieren: Mit den Kurspreisen der Gruppenkurse kann gegenüber dem Auto-Fahrunterricht in der Hälfte der Zeit derselbe kommerzielle Erfolg «eingefahren» werden. Bei der Instruktion zu den Neuerungen im Jahr 2003, die die Kurse für die Kat. A obligatorisch erklärte, wurde allen teilnehmenden zukünftigen Moderatoren eingebläut, dass man die Direkteinsteiger mit grossen Maschinen nicht direkt in die Kurse aufnehmen kann, ohne mit ihnen eine Vorschulung im Einzelunterricht durchzuführen. Die Realität sah dann schliesslich anders aus: Ich war der Einzige auf dem Platz Zürich, der ab 2003 von allen Kursteilnehmern eine Vorschulung von mindestens einer Doppellektion zur Bedingung zur Teilnahme in meinem Grundkurs gemacht hat. In den übrigen Fahrschulen wurden bei der Anmeldung, die erst telefonisch, später per Internet erfolgte, die Teilnehmer weder nach ihrer Fahr-Erfahrung, nach der Maschine – eigene oder geliehene – nicht nach der Marke, nicht nach dem Typ abgefragt, einzig vielleicht nach der Kategorie, da zwischen 2 (für A1) und 3 (für A) Kursen unterschieden wurde. Und ganz bestimmt wurden sie nicht danach gefragt, ob sie vor dem Kurs im Einzelunterricht eine Unterrichtsstunde mit dem Fahrlehrer benötigen. Denn der Aufwand, zu einem Fahrschüler nach Hause zu gehen und mit ihm von dort aus eine Ausbildungslektion zu planen, war zu gross und zu wenig einträglich. Besser wäre beispielsweise, dass für jugendliche Lenker ein Lernfahrausweis der Kategorie A, mehr als 125 Kubik, nur an Inhaber von Führerausweis der Kategorie A1 erteilt würde – einer Forderung, die ich schon bei der Präsentation der neuen Regeln per 1.4.2003 gestellt hatte. Dann wären alle 16- und 17-jährigen gezwungen, nicht nur die obligatorischen Kurse, sondern schliesslich auch eine Kat. A1-Führerprüfung zu absolvieren. Und vor allem, dass die Gültigkeitsdauer für diese kleine Kategorie A1 drastisch reduziert würde, ebenfalls schon damals in Egerkingen verlangt, damit die Fahrfänger nicht mehr so lange ohne Instruktion umherfahren können. Heute sind es bis zu 8 Monate!

Nun soll also plötzlich diese Fahrlehrerschaft etwas machen, was sie in den letzten 23 Jahren verpasst haben, um die drohende Gesetzesänderung abzuwenden – damit der Töffhandel weiterhin gute Geschäfte machen kann. **Es wird sich an den Unfallzahlen nichts ändern**, denn diese engagierten Fahrlehrer, die sich derart eingesetzt haben, sind inzwischen ausgestorben: Entweder sind sie pensioniert oder «out of business»! Ich hätte gerne meine Fahrschule bis zum Jahr, in welchem ich 70 Jahre alt werde, weitergeführt. Aber die anderen Fahrschulen, die 2003 wie Pilze aus dem Boden geschossen sind, haben mir (... und anderen Enthusiasten) das Wasser abgegraben. Es war keine faire Konkurrenz, denn sie haben alles gemacht, um ihre Kurse vollzukriegen. Sie haben sich, gesetzlich auf max. 5 Teilnehmer/Instruktor begrenzt, auch in der Zahl der Kursbesucher nicht ans Gesetz gehalten. Aber sie haben sich unanständig bereichert, auf Kosten ihrer Kunden: Die Sicherheit gewährleisteten sie Nicht VOR dem Kurs, nicht IM Kurs und auch nicht NACH dem Kurs! Denn sie standen – von wenigen Fahrlehrern abgesehen, nicht für Fahrstunden im Einzelunterricht zur Verfügung, weil sie ihre Autofahrschüler nicht hängen lassen wollten. Im Kurs selbst überforderten sie zum Teil ihre SchülerInnen, statt teilnehmergerechten Unterricht gab es eine Massenveranstaltung, mit bis zu 3, 4 Gruppen auf demselben Areal, querbeet durch alle Kategorien und Art der Maschinen, Automaten und geschaltet. Die Sturzschäden, die durch die Überforderung – oft waren die Maschinen für ihre (zu) kleinen FahrerInnen komplett nicht geeignet – entstanden, wurden den Kunden überlassen: Das gibt Umsatz für ihren

Händlerkollegen! Wahrscheinlich wusste niemand auf dem Platz Zürich so viel über die anderen Fahrschulen wie ich, weil deren Opfer schlussendlich bei mir landeten und mir all' diese Geschichten erzählten. Krassestes Beispiel: Ein Fahrlehrer führte 2022 an einem Sonntagmorgen Teil 3 am Albis-Pass durch, ein Teilnehmer kam in kurzen Hosen und mit T-Shirt aufgrund der schönen Witterung. Sein Fahrlehrer sagte ihm, dass er in einer anderen Fahrschule in dieser Aufmachung nach Hause geschickt würde, bei ihm durfte er aber den ganzen Kurs so mitfahren. Mein Fahrschüler, der an diesem Kurs teilgenommen hat (ich arbeitete nie an einem Sonntag), berichtete, dass dieser Teilnehmer, der die beiden ersten Kurse andernorts absolviert hatte, komplett überfordert war. Hinzu kommt: Wer das Verkehrsaufkommen am Albispass an einem schönen Sonntagmorgen kennt, fasst sich schon aufgrund dieser Tatsache an den Kopf, wie man hier sonntags Anfänger in der Gruppe unterrichten kann.

Zurück zu meinem Brief vom 8.Dez. 2020: *«Doch es gibt viele Fahrschulen, die zwar die obligatorischen Kurse anbieten, ohne dass sie weder eine entsprechende Infrastruktur, noch ein aufrichtiges Interesse dafür haben. (...) Die Qualität der meisten Fahrschulen ist aber derart kläglich, dass in den letzten Jahren die Prüfungsdurchfallquoten weit über 50% liegen.»*

Wo soll in diesem Umfeld eine Möglichkeit für «Bessere Schulung in Praxis und Theorie» liegen?!?

Nach der Auflösung des Schweiz. Motorrad-Fahrlehrer-Verbandes (SMFV), der sich lange Jahre kompetent um die Belange der Töff-Fahrer gekümmert hatte, gründete der SFV (heute I-drive) eine Fachgruppe Motorrad, wo ich mich ebenfalls gemeldet hatte und auch ein Schreiben bekam, dass ich in dieses Fachgremium aufgenommen wurde.

Einmal fand eine Zusammenkunft anlässlich des «Motofestivals» (Bea, Bern), der Nachfolge-Organisation der Swiss-Moto (CH Messe, Zürich) statt, wo wir unsere Anliegen einbringen konnten. Nach dieser Sitzung wurde ich wieder eingeladen, da ich zu dieser Zeit QS-Mitglied war. Alle Doppelmandat-Träger wurden aus der Gruppe entfernt, da sie zu gross war laut Statuten, obwohl gerade diese Mitglieder ihr Wissen von anderen Tätigkeiten übertragen und mit einbringen können. Seither ist in dieser Gruppe nichts passiert, wenigstens nichts, was mit Motorradfahren zu tun hat. Es gab landesweit Zusammenkünfte für die generellen Probleme, der Weiterentwicklung der Aus- und Weiterbildung aller Fahrzeuglenker, wobei Untergruppen geformt wurden zum Thema Auto, Töff und Lastwagen. Auch das war eigentlich eine Reaktion darauf, weil der Gesetzgeber beispielsweise die WAP-Kurse zusammengestrichen hatte. Auch ist das Thema Verkehrskunde-Unterricht immer im Gespräch.

Bei der Neuordnung per 1.1.2021 der Motorradkategorien (Direkteinstieg abgeschafft, endlich!) aber gab es keine neuen Richtlinien, nur gering modifizierte – angepasst daran, dass neu alle Kategorien alle 3 Kurse absolvieren müssen, selbst die Kategorie AM, die maximal 45 km/h fahren darf, muss das Kurventraining absolvieren. Eher stellt sich bei dieser, den 15-jährigen Neulenkern offenstehenden Kategorie die Frage, wo sie überhaupt fahren soll, damit sie nicht den übrigen Verkehr behindert. Damit haben wir den Kreis geschlossen zur Kat. F: Die für Nutzfahrzeuge der Gemeinden, der Forstwirtschaft, allenfalls für Spezial-Fahrzeuge im Bau- und Ausstellerwesen geschaffene Kategorie, wobei niemand an 2-Räder gedacht hat, konnten wir diesbezüglich auch nicht richtig ausbilden – eigentlich war es ein Motorrad, welches den Platz eines Autos innehat, aber geschwindigkeitsmässig gehörte es eher zum Fahrrad- und Mofa-Verkehr: Ich habe diese alle auf dem Soziussitz ausgebildet, als Beifahrer und wenn es dann bergauf ging, zum Beispiel vom Greifensee in Richtung Egg, dann haben uns selbst Velofahrer überholt, zu einer Zeit, als nur körperbehinderte Personen wussten was ein E-Bike ist.

Zu meiner Person:

25.08.1973 Erste Töff-Fahrt mit Lernfahrausweis (3 Monate gültig plus 2 Monate Verlängerung, wer die Prüfung nicht schafft: 2 Jahre Wartezeit)

24.09.1973 Zweite Töff-Prüfung A bestanden (mit Experte auf dem Sozius des 125er-Töffs)
Die Wartezeit von der ersten zur zweiten Prüfung betrug 4 Wochen, rechne!

1974-1979	Ausbildung nach Matura: 3 Semester zum Primarlehrer, anschliessend 3 Jahre Schuldienst auf Oberstufe (Realschule Kt. ZH)
1978	Start «GoldWingS» Interessengemeinschaft der GoldWing-Fahrer Schweiz
1981	Ausbildung zum Autofahrlehrer in Luzern, Aufnahme der Tätigkeit 1.11.1981
1982	Besuch der Motorrad-Fahrlehrer-Seminare im Fahrhof Wohlen AG, Aufnahme der Tätigkeit als Motorrad-Fahrlehrer in der Verkehrsschule Baumann, Zürich
1983-1990	Vorstandsmitglied im Schweiz. Motorradfahrlehrer-Verband SMFV, Initiant und erster Redaktor des INFORMA, der jährlich 4x erscheinenden Verbandszeitung
1987	Gründung der ersten NUR-Motorrad-Fahrschule an der Tramstrasse 100, Zürich
1991/1992	Gründungsmitglied der Schweiz. Fahrlehrer-Berufsschule im Fahrhof Wohlen AG Chefinstruktor Motorrad für Töff-FL-Aus- und Weiterbildung
1993-2000	OFV: Chefinstruktor Motorrad-FL-WB, unter OFV-MR-Obmann Toni Kalberer
2010-2023	Mitglied in der Qualitäts-Sicherungs-Kommission (QSK) des Schweizerischen Fahrlehrer-Verband (SFV, heute "I-drive") als Vertreter Motorrad
2018-2022	Mitglied in der Arbeitsgruppe Handbuch Motorrad
2021-2023	Mitglied in der Fachgruppe Motorrad (theoretisch)
ab 1997	regelmässig mit eigenem Stand vertreten an der 2Rad/MotoZüri/SwissMoto
2007-2024	regelmässig mit eigenem Stand vertreten am LOVE RIDE Flugplatz Dübendorf

**tz-motorsport.ch Rennstreckentraining
Anneau du Rhin/France**

Bald 70 Jahre ...



... und noch kein bisschen leise!

Foto: Reinhold Trescher - sportfoto-trescher.de