

Das "bfu-Sicherheitsdossier Nr. 17" von 2018 voller Sicherheitsbedenken betr. Kat. A1!

Kommentar eines "Töff-Fahrlehrers der ersten Stunde"

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

Vier Fachleute der bfu haben in diesem vom Verkehrssicherheitsrat (VSR) finanzierten Dossier sich der Risiken der 15- bis 17-jährigen Jugendlichen angenommen. Das Autoren-Team bestand aus folgenden bfu-Mitarbeitern, allesamt in der wissenschaftlichen Forschung tätig: Andrea Uhr, MSc in Psychologie, Uwe Ewert, Dr. phil., MPH, Steffen Niemann, M.A., Yvonne Achermann Stürmer, lic. rer. pol. und dem Teamleiter Forschung Strassenverkehr der bfu Mario Cavegn, lic. Phil.

Es gibt natürlich nicht nur die Gefahren im Strassenverkehr für einen Jugendlichen in dieser Altersklasse, aber der Strassenverkehr ist eine der grössten Gefahren. Und unter diesen ist das Motorradfahren natürlich der Spitzenreiter, vor dem PW, Velo, Fussgänger und Mofa. Im Schnitt der Jahre 2012-2016 wurden bei insgesamt 1187 (901 leicht, 182 schwer verletzt und 4 tödlich) 420 Motorradfahrer gezählt, was einem Anteil von einem guten Drittel entspricht. Als PW-Insasse liegt der Anteil bei einem Sechstel – zusammen also die Hälfte aller Verletzten in diesem Segment. In der Langzeitbeobachtung verglichen mit dem Jahr 1980 lag der Rückgang bevölkerungsbezogen korrigiert bei den Schwerverletzten bei minus 86%, bei den Getöteten bei minus 81%. Diese Entwicklung setzt sich hoffentlich fort ..., wenn da nicht unsere Behörden eine ganz andere Strategie verfolgen würden!

Ich zitiere (Abstrakt, S. 9) auszugsweise: (...) muss in dieser Altersgruppe mit spezifischen Risiken gerechnet werden. (...) die neue Möglichkeiten und Gefahren mit sich bringen. Insbesondere in Kombination mit der Verfügbarkeit von Motorrädern (...) führen diese jugendtypischen Veränderungen zu einem erhöhten Risiko. Junge Männer sind aufgrund ihres riskanteren Verhaltens generell mehr gefährdet als junge Frauen. (Red.: in Zahlen ausgedrückt ist dies etwa 8:2)

(...) Viele der Entwicklungsprozesse im Jugendalter sind biologischer Natur und dürften daher nur schwer zu beeinflussen sein. (...) Der Schwerpunkt der Verkehrsunfallprävention muss **bei den jugendlichen Motorradfahrern** gesetzt werden, gefolgt von den PW-Insassen. (...)

Folgende Massnahmen sind besonders vielversprechend, um die Unfallgefahren von Jugendlichen im Strassenverkehr zu minimieren:

- Gewährleistung eines restriktiven, abgestuften Zugangs zu Motorrädern, der dem erhöhten Unfallrisiko der Jugendlichen Rechnung trägt. (...)

Nun zu den Facts, Auszug: «Das Schweizer Unfallaufnahmeprotokoll erlaubt grundsätzlich eine Unterscheidung der Motorräder in verschiedene Leistungsklassen: Motorräder bis 50 cm³ und maximal 4 kW, Motorräder bis 125 cm³ und maximal 11 kW, sowie Motorräder bis 25 kW und über 25 kW. Ab dem Alter von 16 Jahren dürfen mit dem Führerausweis A1 ausschliesslich Fahrzeuge der kleinsten Klasse bis 50 cm³, zumeist Roller, gefahren werden. Von den 439 schwer verletzten oder getöteten jugendlichen Motorradfahrern waren 414 Fahrzeuglenker und 25 Mitfahrer. Von den 414 Lenkern haben 73 laut Unfallaufnahmeprotokoll ein stärkeres Motorrad, 18 davon sogar die Leistungsklasse über 25 kW mit einem A1 (Lernfahr-) Ausweis gelenkt. Ein Ausweis sollte im Unfallaufnahmeprotokoll nur erfasst werden, wenn dieser für das gelenkte Fahrzeug zulässig ist. Diese hohe Zahl nicht zulässiger Führerausweis-Fahrzeugkombinationen lässt vermuten, dass die differenzierte Erfassung der Motorradklassen nicht fehlerfrei erfolgt. Aus diesem Grund wird in der weiteren Unfallauswertung auf eine differenzierte Betrachtung verzichtet. Es ist davon auszugehen, dass der Grossteil der Schwerverletzten und Getöteten auf einem Fahrzeug bis zu 50 cm³ unterwegs war.

In 258 Fällen waren die Jugendlichen Hauptverursacher des Unfalls (62%). Anders als beim Mofa spielen Ein- und Abbiegeunfälle eine geringere Bedeutung (12% aller durch den Jugendlichen verursachten Unfälle. Auffälliger sind dafür Schleuder-/Selbstunfälle (57%), Auffahrunfälle (14%) und Frontalkollisionen (7%). (...)

(...) Die Unfälle, in denen der Kollisionsgegner als Hauptverursacher registriert wird, sind zu 70% Einbiege- und Abbiegeunfälle. Dort ist die Hauptursache in 88% der Fälle Vortrittsmissachtung.

In den 25 Fällen, in denen ein Jugendlicher als Mitfahrer eines Motorrads schwer verunfallte, sind die Lenker in 12 Fällen ebenfalls Jugendliche unter 18 Jahren, in 11 Fällen zwischen 18 und 21 Jahre alt.»

Die zweithäufigste Ursache für Jugendliche, verletzt oder getötet zu werden, ist als Passagier in einem PW. In 50% der Fälle der 93 betroffenen, deren 5 tödlich, in den Jahren 2012-2016, waren die Opfer weiblich. 12 der 84 Personenwagen wurden verbotenerweise gelenkt, davon 11 männlich. 7 der Lenker wurden selbst schwer verletzt, in 8 Fällen war Alkohol die Hauptursache, alle waren Selbst-/Schleuderunfälle, in 9 Fällen ausserorts in der Nacht. Also war auch hier ein wesentlicher Grund, dass der unfallverursachende Jugendliche gar nicht berechtigt war, überhaupt ein Auto zu führen. Anmerkung des Red.: Mit dem Lernfahrausweis ab 17 Jahren dürften diese Zahlen ebenfalls ansteigen.

Daraus werden Massnahmen abgeleitet, hier sollen ebenfalls die motorradfahrenden Jugendlichen im Zentrum stehen: Zu der Zeit, als dieses Dossier entstand, war abzusehen, dass in der «Angleichung an die EU-Regeln», wie es unsere Behörden immer nennen – es gibt in keinem EU-Land unbegleitete Lernfahrten mit einem Lernfahrausweis, alle Übungsfahrten finden im Rahmen einer obligatorischen Ausbildung in einer Fahrschule statt – die Alterslimiten zur Diskussion gestellt werden würden. **Aus all den Zahlen und Beobachtungen wird eindeutig der Version mit einem Einstieg ab 16 nach der zur Zeit gültigen Regelung der Kat. A1 mit max. 50 cm³ der Vorzug gegeben.** Eine Verschiebung der Kat. A1 mit 125 cm³ zum Alter 16 wird aus der Erfahrung entsprechender Länder (NL, Oe) zu einer Verdoppelung der Schwerverletzten und Getöteten führen. Das war im Papier von 2018 zu lesen.

Alle weiteren vorgeschlagenen Massnahmen können nur Begleitmassnahmen sein: Erhöhte Anforderungen allfällig bei einer Theorieprüfung, Sensibilisierung zur Risikoeinschätzung in einem Verkehrskundeunterricht – alles Massnahmen, die mit der PGS und dem VKU bereits teilweise realisiert waren. Appelle zur besseren Sichtbarkeit durch Farbe von Helm und Kleidung, dann die Wichtigkeit der motorradspezifischen Schutzkleidung von Kopf bis Fuss usw. usf. Die Eltern sollen ins Boot geholt werden. Begleitung bei Lernfahrten bei Motorrädern: Eine eher kaum durchführbare Massnahme.

Und nun **komme ich ins Spiel als Zweirad-Sicherheits-Spezialist:** In allen EU-Ländern wird fahrzeugspezifisch Theorieunterricht verlangt, werden Pflichtfahrten mit Begleitfahrzeug vorgeschrieben, kein Fahrenfänger begibt sich unbetreut in den öffentlichen Verkehrsraum.

Doch davon ist nichts in Sicht, ganz im Gegenteil: Die Prüfung kann auf einem Automatik-Roller abgelegt werden und berechtigt zum Fahren mit Ganggetriebe. Der Verkehrskundeunterricht wird einmal erteilt für alle Fahrzeugkategorien, ob und wie die ganze Zweiradproblematik angeschnitten und vermittelt wird, ist allein dem erteilenden Fahrlehrer überlassen. Die ganze Beratung für die Wahl eines Motorrades ist ein Zufall, wie der Kunde vorgeht. Im schlechtesten Fall geht der Töfffahrschüler in eine Autofahrschule, besucht den Verkehrskundekurs mit angehenden Autofahrern und ist wenig bis gar nicht sensibilisiert für seine zukünftige Rolle als motorisierter Zweiradfahrer im Strassenverkehr.

**Ich fordere: Zweirad-spezifische Theorieprüfung für alle Motorrad-Kategorien
Zweirad-spezifischer Verkehrskunde-Unterricht**