

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 Dinge nur, um in den Augen von anderen gut dazustehen! Sie haben noch keine Ahnung, was im Verkehr alles passieren kann. Sie beginnen erst zu denken, wenn etwas schief gelaufen ist! Das ist im Zusammenhang mit ihrer Unerfahrenheit im Verkehr extrem gefährlich.

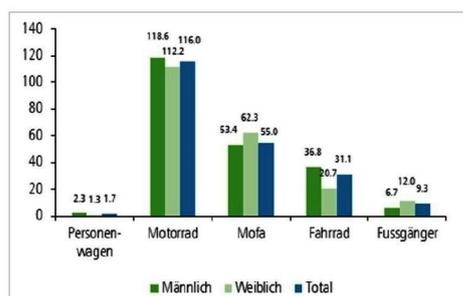
Das zweite Argument, weshalb ich von der schweizerischen Lösung mit den offenen 50 Kubik-Maschinen überzeugt war, ist die Tatsache, dass man bei einer 125er eher jemanden mitfahren lässt (das L und die Illegalität solchen Tuns ist in diesem rebellischen Alter völlig schnor) – so fahren sie dann zu zweit ins Verderben! Mit der 50er waren die Platzverhältnisse und auch die Kraftentwicklung nicht wirklich einladend für das Fahren zu zweit. Die Unfallzahlen werden uns dann Aufschluss über meine Vermutung vermitteln. Um solche Zusammenhänge zu begreifen, braucht es keinen Dokortitel, nur ein bisschen Lebenserfahrung und gesunden Menschenverstand.

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 anstelle einer Triage zwischen denjenigen, die nach dem Kurs fahrtüchtig und 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!**

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 (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

