



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Strassen ASTRA
Abteilung Strassenverkehr

13. März 2025

Evaluationsbericht

OPERA 3 – Herabsetzung des Mindestalters für den Erwerb der Führerausweiskategorie A1

Dokumentennummer: ASTRA-D-AEB23401/533

Auftraggeber

Lorenzo Cascioni, Vize-Direktor und Abteilungschef Strassenverkehr, Bundesamt für Strassen ASTRA

Autor

Michel Aebischer, Bundesamt für Strassen ASTRA

Mitwirkende

Christian Kamenik, Bundesamt für Strassen ASTRA

Peter Kneubühler, Bundesamt für Strassen ASTRA

6 Schlussfolgerungen

Aus der wissenschaftlichen Literatur geht hervor, dass das Unfallrisiko bei Jugendlichen aufgrund des Jugendlichkeits- und Anfängerrisikos höher ist. Darüber hinaus werden eine höhere Leistung und eine höhere Höchstgeschwindigkeit von Motorrädern mit einem höheren Verletzungs- und Sterberisiko in Verbindung gebracht. Zudem könnte die Herabsetzung des Mindestalters für das Führen von (Klein-)Motorrädern der Unterkategorie A1 die Exposition auf solchen Motorrädern erhöhen. Aufgrund dieser Faktoren hat die Massnahme das Potenzial, die Verkehrssicherheit negativ zu beeinflussen. Darauf deuten auch Erfahrungen aus dem europäischen Ausland hin.

Die deskriptive Analyse der Neuzulassungen und der Anzahl Fahrberechtigungen zeigt, dass die Exposition mit (Klein-)Motorrädern der Unterkategorie A1 bei Jugendlichen im Alter von 15 bis 17 Jahren zugenommen hat. So ist die Anzahl neu in Verkehr gesetzter 125er-Modelle zusammen seit Einführung der Massnahme im Jahr 2021 um 53 % gestiegen. Seit 2022 sind die Neuzulassungen wieder etwas gesunken, bewegen sich jedoch noch immer auf einem vergleichsweise hohen Niveau. Die Anzahl Fahrberechtigungen ist im Jahr 2021 bei 16- und 17-Jährigen um 40 % im Vergleich zum Jahr 2020 angestiegen und seitdem auf einem stabilen Niveau (ca. bei 21 000 Fahrberechtigungen) geblieben. 15-Jährige konnten im Jahr 2021 erstmals die Unterkategorie A1 (Kleinmotorrad) erwerben, jedoch wird diese Möglichkeit nur von rund 1 000 Personen pro Jahr genutzt. Zudem erwerben die meisten 15-Jährigen den LFA kurz vor ihrem 16. Geburtstag.

Die Analyse der Unfalldaten des ISU zeigt eine starke Zunahme der Anzahl schwerverunfallter Jugendlicher im Alter von 15 bis 17 Jahren auf (Klein-)Motorrädern: Die durchschnittliche Anzahl hat sich seit Einführung der Massnahme mehr als verdoppelt (von durchschnittlich 66 auf 139 Schwerverunfälle pro Jahr oder +111 %). Dadurch hat auch die Bedeutung der (Klein-)Motorradunfälle am Gesamtunfallgeschehen der 15- bis 17-Jährigen stark zugenommen. Im Jahr 2023 sind 67 % (162 Personen) aller Jugendlichen in dieser Altersgruppe auf einem (Klein-)Motorrad schwer verunfallt. In den Jahren 2014 bis 2020 lag dieser Anteil zwischen 33 und 48 %.

Die Analyse nach Alter zeigt, dass die Unfallzahlen vor allem bei den 16- und 17-Jährigen zugenommen haben. Bei den 15-Jährigen, die erst seit 2021 die Unterkategorie A1 (Kleinmotorräder) erwerben können, haben die Unfallzahlen zwar ebenfalls zugenommen, bewegen sich aber auf tiefem Niveau. Damit zeigt sich eine ähnliche altersabhängige Entwicklung wie bei den Fahrberechtigungen, was darauf hindeutet, dass die Unterkategorie A1 (Kleinmotorräder) für die 15-Jährigen viel weniger attraktiv ist, als die Unterkategorie A1 (125er-Modelle) für die 16- und 17-Jährigen. Dies könnte beispielsweise mit der Höchstgeschwindigkeit der Kleinmotorräder (45 km/h) zusammenhängen, die auch von schnellen E-Bikes mittels Tretunterstützung erreicht werden kann. Schnelle E-Bikes dürfen bereits ab 14 Jahren mit einem Führerausweis der Spezialkategorie M (Motorfahrrad) geführt werden.

Die Auswertung nach Unfallort und Strassenart deuten darauf hin, dass seit Einführung der Massnahme insbesondere von 16- und 17-Jährigen längere Strecken mit (Klein-)Motorrädern zurückgelegt werden: Tendenziell verunfallen seit Einführung der Massnahme mehr Jugendliche im Alter von 15 bis 17 Jahren mit einem (Klein-)Motorrad ausserorts. Zudem dürfen 16- und 17-Jährige seit 2021 mit einem Motorrad der 125er-Klasse die Autobahn befahren, was sich zu einem kleinen Teil auch in den Unfallzahlen widerspiegelt.

Originaldokument Seite 22/25

Urs T.: Meine Notizen

Alles, was im Abschnitt steht, war bereits 2017 und 2018 bekannt, als die neuen Regeln «eruiert» wurden ... Wir Fahrlehrer, aber auch andere Fachleute, die sich um die Verkehrssicherheit verdient gemacht hatten, warnten laut. Aber, nachdem die Neuerungen bekannt wurden, **fühlten wir uns einmal mehr übergangen!**

Nach der Untersuchung steht folgendes fest: Nach einem Hype, der vor allem einherging mit immensen Werbefeldzügen der Branche, ebte das Interesse zumindest Verkaufsmässig wieder ab. Den 15-Jährigen wurde eine fragwürdige Möglichkeit geboten, ebenfalls mitzumachen, aber ein schnelles E-Bike, welches ab 14 gefahren werden darf, ist wahrscheinlich schneller, wenn es darauf ankommt. Vor allem ist der Platz im Verkehr klarer: Mit 45 km/h gehört man weder zum Velo- noch zum Autoverkehr. Und in der Stadt gehört das Velo eindeutig zu den schnellsten Verkehrsteilnehmern.

War es diesen Peak wert? In den Jahren 2021-2023 haben total 11 Jugendliche mit 16 oder 17 Jahren ihr Leben verloren. Vorher, mit der alten Kat. A1 50 Kubik waren es 1, 2 oder auch 3, doch es gab auch Jahre mit keinem MR-Toten in dieser Altersklasse. 2023 wurde die traurige Zahl 6 erreicht, ein absoluter Rekord!

Für uns Fahrlehrer war es schwierig, im Kurs AM-Fahrzeuge mitzunehmen, vor allem im Teil 3, dem Kurvenfahren ausserorts. Mit dem einzigen TN dieser Klasse transportierte ich den Roller mit meinem Bus ins Kurvengebiet und fand Haarnadelkurven bergab, die auch von ihm dosierte Geschwindigkeit verlangte.

Dass es mit einer 125er mehr Spass macht, damit grössere Distanzen zurückzulegen und selbst Töff-Ausflüge zu unternehmen, war uns Profis bekannt. Dass sich das Einsatzgebiet und damit die Unfälle mehr ausserhalb von Ortschaften verlagern würden, war wie das Amen in der Kirche – auch dies zu erwarten!

Genauere Aussagen zum Fahrverhalten der von der neu eingeführten Massnahme betroffenen Jugendlichen können voraussichtlich nach der nächsten Erhebung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr im Jahr 2025 gemacht werden.

Die von der Einführung der Massnahme betroffenen 16- und 17-jährigen Jugendlichen verursachten die schweren Unfälle hauptsächlich durch nicht angepasste Geschwindigkeit (ca. 31 %), Unaufmerksamkeit und Ablenkung (ca. 30 %) sowie Fehlverhalten bei der Fahrbewegung (ca. 9 %). Die Unfallursachen lassen sich somit überwiegend auf menschliche Faktoren zurückführen. Der Anteil der Schwerverunfallten durch nicht angepasste Geschwindigkeit ist von durchschnittlich 24 % (2014-2020) auf 31 % (2021-2023) gestiegen. Zudem sind mehr der betroffenen Jugendlichen bei Überholmanövern schwer verunfallt. Zurückgegangen sind die Anteile der Hauptursachen im Zusammenhang mit dem Zustand der Person (von ca. 11 % vor Einführung der Massnahme auf ca. 6 % danach), dem Fehlverhalten bei Fahrbewegungen (sog. «Fahren»; von ca. 12 % vor Einführung der Massnahme auf ca. 9 % danach) und dem Missachten des Vortritts (von ca. 9 % vor Einführung der Massnahme auf ca. 6 % danach). Die wichtigsten Unfalltyp-Gruppen waren Schleuder- oder Selbstunfälle (ca. 60 %), Auffahrunfälle (ca. 15 %) sowie Überholunfälle und Fahrstreifenwechsel (ca. 7 %). Letztere stiegen von ca. 1 % im Zeitraum von 2014 bis 2020 auf ca. 7 % in den Jahren 2021 bis 2023. Abgenommen haben insbesondere Frontalkollisionen (von ca. 10 % vor Einführung der Massnahme auf ca. 5 % danach). Bei den 15-jährigen Kleinmotorradlenkerinnen und -lenkern zeigt sich aufgrund der tiefen Unfallzahlen und der damit verbundenen Schwankungen kein bestimmtes Bild.

Das Unfallrisiko ist bei den 16- und 17-Jährigen deutlich erhöht und hat mit der Einführung der Massnahme stark zugenommen. Dies könnte damit zusammenhängen, dass Jugendliche generell über weniger Fahrerfahrung verfügen («Anfängerrisiko»), tendenziell höhere Risiken eingehen und ihre eigenen Fähigkeiten eher überschätzen («Jugendlichkeitsrisiko»).

Viele der schwerverunfallten 15- bis 17-jährigen Lenkerinnen und Lenker eines (Klein-)Motorrads wurden in den ersten 5 Monaten nach Erhalt des LFA registriert. Ab dem 6. Monat nach Erwerb des LFA nehmen die Unfallzahlen erkennbar ab. Es ist unklar, warum ein solcher Knick ab dem 6. Monat zu beobachten ist, da die PGS bereits in den ersten vier Monaten der Fahrausbildung absolviert werden muss.

Die Herabsetzung des Mindestalters für das Führen von (Klein-)Motorrädern der Unterkategorie A1 hat sich negativ auf die Verkehrssicherheit von jugendlichen Motorradfahrerinnen und -fahrern ausgewirkt. Basierend auf den Ergebnissen der Bootstrap-Analyse ist die Entwicklung der Unfallzahlen aus statistischer Sicht aussergewöhnlich. Ein kausaler Zusammenhang zwischen der neu eingeführten Massnahme und dem Anstieg der Unfallzahlen kann mit der verwendeten Methodik zwar nicht hergestellt werden, ist aufgrund der Stärke und Persistenz des Anstiegs aber wahrscheinlich. Die Herabsetzung des Mindestalters scheint zu einer Erhöhung der Exposition (gemessen an den Neuzulassungen und Fahrberechtigungen) und aufgrund des höheren Unfallrisikos zu einem überproportionalen Anstieg der Unfallzahlen geführt zu haben. Es wird als eher unwahrscheinlich erachtet, dass weitere externe Faktoren als Ursache für den starken Anstieg der Unfallzahlen in Frage kommen. So sind keine weiteren Massnahmen bekannt, die sich im Analysezeitraum an die gleiche Zielgruppe gerichtet haben. Auch ist es unwahrscheinlich, dass es sich beim besagten Anstieg um einen (z. B. witterungsbedingt) statistischen Ausreisser (bzw. Zufallsschwankungen) handelt, da er sich über drei vollständige Unfalljahre seit Inkrafttreten der Massnahme erstreckt.

Originaldokument Seite 23/25

ASTRA-D-AEB23401/533

Urs T.: Meine Notizen

Hier wird noch einmal aufgeführt, was die Änderung in der Unfallstatistik ausgewirkt hat: Mein Verhältnis zu den Prozentzahlen habe ich an früherer Stelle bereits dargestellt! Der Fakt, dass hier "blutige" Fahranfänger, Neulinge in einem komplexen System wie dem modernen Verkehr, mit gut motorisierten, potenten und leichten Zweirädern mit starken Motoren und guten Bremsen in "Kinder"-Händen «pröbeln», ist ein unausgeglichenes Experiment mit verheerenden Folgen für die Betroffenen, die Verunfallten selbst, dann ihre Familie und ihr soziales Umfeld. Eine gute Freundin von mir arbeitet im Balgrist mit Querschnittgelähmten und erzählte mir von einem 19-Jährigen, der mit seiner R6 seitlich in einen Lastwagen fuhr und dann Besuch bekam von seinen Tussys: Sie meinte, wie lange wohl dass sie sich bei ihm melden würden, wenn er dann wieder im Rollstuhl zurück ins Leben geht. Diese Schilderung ist mir echt eingefahren.

Alle diese Faktoren, diese Risiken waren 2017 bekannt und dokumentiert, von den Studien in Holland und Österreich. Gegen besseres Wissen also wurde die Regel trotzdem geändert, d.h. die prognostizierten Szenarien in Kauf genommen. Warum wurden dieselben Anstrengungen, die nun hinterher in die Wege geleitet wurden, nicht im Vorfeld investiert? Das hätte vielen Beteiligten viel Leid ersparen können.

Auch hatte ich schon im Vorfeld der Neuerungen von 2003 darauf aufmerksam gemacht, dass für einen Jugendlichen in diesem Alter der Zeithorizont von 16 Monaten, um etwas zu erledigen, völlig ausserhalb der Realitäten in dieser Lebensphase stehen. Auch die Bedingung, um je einen LFA für die Kat. A zu bekommen, im Besitze des FA der Kat. A1 zu sein, wäre ein Anreiz gewesen, möglichst schnell die Prüfung, und damit zur Vorbereitung eine gute Ausbildung zu machen. Stattdessen sandte man alle Motorradfahrer in die Kurse und schuf den Automateneintrag ab.

Zum Zeitpunkt der Analyse kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass es in Zukunft zu Verschiebungen im Unfallgeschehen zwischen den Altersgruppen kommt. Da durch die Einführung der Massnahme mehr Motorradlenkende bereits in jüngeren Jahren Fahrerfahrungen mit (Klein-)Motorrädern im Strassenverkehr sammeln können, könnte das Unfallrisiko in höheren Altersgruppen künftig geringer ausfallen. Die Zunahme der Exposition könnte solche Kompensationseffekte jedoch überlagern.

Originaldokument Seite 23/25 – Fortsetzung auf der nächsten Seite!

Meine Meinung habe ich unter "Meine Notizen" kundgetan. Hier möchte ich meine **Lösungsansätze** skizzieren:

Ich bin ein Verfechter der unbegleiteten Lernfahrten: Dadurch haben wir ein viel höheres Niveau bei den Führerprüfungen, weil hier keine Anfänger, sondern bis zu einem gewissen Punkt, bereits kleine Profis durchgewunken werden, mit Ausnahme von GL (!), BE und ein paar Westschweizer Kantone, wie ich dem neusten L-drive entnehmen konnte (oder zweitneusten?) Es geht darum, die Bedingungen der Lernfahrten zu optimieren, **vor allem für diejenigen, die komplett ohne Verkehrs- und Fahr-Erfahrung mit einem LA auf die Strasse geschickt werden.**

Die Bereiche, in denen man Einfluss nehmen kann, sind folgende:

- Anforderungen zur Zulassung an die Theorieprüfung
- Die Theorieprüfung selbst
- Anforderungen zur Erlangung eines Lernfahrausweises einer bestimmten Kategorie
- Der Lernfahrausweis selbst (Gültigkeit, Verlängerung, weiterer ...)
- Anforderungen zur Erlangung einer Führerprüfung einer bestimmten Kategorie
- Die Führerprüfung selbst (Kat. A UNBEDINGT Parcours & Aufsitzen)
- Allfällige Massnahmen beim Nichtbestehen einer Führerprüfung
- Die Massnahmen selbst
- Die Qualitätssicherung auf allen Ebenen der Aus- und Weiterbildung der Fahrlehrerschaft
- Die Qualitätssicherung auf allen Ebenen der Aus- und Weiterbildung der Prüfungsexperten
- Der Austausch der betroffenen Fahrlehrer und Experten (z.B. gemeinsame WB-Kurse, Weiterentwicklung lokal und bundesweit)
- Die Meinungsbildung von Prüfungs- (ASA, L-drive) und Ausbildungsseite (FL-Ausbildungsstätten, Fahrlehrer-WB-Organisationen, usw.)

Und das, was ich für **das allerschlimmste Versäumnis anschau**e, dem «Roller-Kurs, wo fägt» wurde etwas Schminke aufgetragen und **keine Überarbeitung auf den Zeitpunkt der neuen Regeln** gemacht. So gesehen ist dies wahrscheinlich der letzte Zeitpunkt, irgendwie dem Karren einen neuen Weg zu geben. Dazu braucht es aber wieder angefressene Töff-interessierte Fahrlehrer und Experten, denen **in erster Linie die Sicherheit der Lernfahrer am Herzen liegt**, egal ob es ein Opfer braucht, das etwas kostet. Lese dazu die Ausführungen im Evaluationsbericht, wie die armen Kinder kein Geld haben für Ausrüstung, Ausbildung, usw. usf. Aber sie haben Geld für den Ausgang, Geld für Konzerteintritte, Fussball- und Eishockey-Matches und für Tattoos – ich weiss, ich bin von der letzten (inzwischen gar vorletzten) Generation, die noch etwas machen musste, um zu überleben. Unsere Eltern hatten keine Zeit, kein Geld – wir mussten uns selbst organisieren und selbst etwas verdienen, wie z.B. für Töff, Klamotten und so weiter.

Urs T.: Meine Notizen

Hast Du den Text nebenan gelesen? Das ist **Wunschdenken**, genau die Masche, die uns zum heutigen Schlamassel gebracht hat!

Meine Schlussfolgerungen

Der Evaluationsbericht zeigt Schwächen auf, die behoben werden müssen. Es wäre zu einfach, einfach zum alten System zurückzukehren. Im alten System ist in all den Jahren so viel verschlimmbessert worden, weil völlig realitätsferne Beamten irgendwelche Weisungen aus Brüssel erhalten haben und sich berufen gefühlt hatten, diese in unser Führerausweissystem umzusetzen.

Die Schweiz war ein Pionier beim Stufen-Führerschein, wir hatten SUPER-Erfolge in der Unfallverhütung. Jeder, der etwas versteht von der Materie, weiss um die Gefährlichkeit unseres schweizerischen Ausbildungssystems mit den unbegleiteten Lernfahrten. Als die Schweiz noch vorwiegend von Schweizern besiedelt war, war es ein Teil unserer Gesellschaft. Die Händler halfen ein bisschen dabei, dann gab es den Töff-Fahrlehrer-Verband mit den Töff-angefressenen Fahrlehrern, bevor die Zürich-Versicherung aus rein wirtschaftlichen Gründen die Gratis-Weiterbildung der Autofahrlehrer zu Motorrad-Cornu-Kurs-Trainern organisierte. Damit **wurde die Seele des Fahrlehrerverbands verkauft**. Dann waren die Zweirad-Importeure so schlau, Fred Eichenberger vor ihren Karren zu spannen und Fred Eichenberger ging im Bundeshaus ein und aus, wie wenn es sein Geschäft wäre. Er trug zwei Hüte: Als Fahrlehrer den der Verkehrssicherheit, als Präsident der Nationalen Zweiradkonferenz denjenigen des Handels! Die Töffhändler wollten Motorräder verkaufen! Yamaha war dank dem starken Auftritt in der 125er-Klasse immer die Nummer 1. BMW (Fred fuhr immer BMW) hatte keine 125er, genauso wenig wie Harley! Die wollten ihre Töffs an den Mann bringen, ohne Umweg mit der 125er-Prüfung. Und Fred ebnete den Weg!

Urs Tobler, Töff-Fahrlehrer der 1.Stunde

WICHTIG: Dieses Dokument basiert auf dem offiziellen Evaluationsbericht vom 13.März 2025. Der Text wurde 1:1 übernommen, wenn etwas geändert wurde, wurde darauf hingewiesen.

Fette Passagen oder unterstrichene Texte wurden durch Urs Tobler markiert, der Text in der rechten Spalte bildet SEINE EIGENE MEINUNG ab. «Meine Texte habe ich aus der Erfahrung, der Erinnerung und aus meinem Verständnis nach bestem Wissen und Gewissen verfasst – sollte etwas unwahr sein, dann bitte ich darum, mir das zu melden, damit ich es korrigieren kann.»

Dieses Dokument ist **auf dem Stand vom 23.4.2025**. Änderungen würden auf dieser Seite auflisten mit der entsprechenden Datumsangabe.

«Die Motorradsicherheit ist mir eine Herzensangelegenheit! Mein ganzes Leben habe ich versucht, mich für die Sache der Motorradfahrenden einzusetzen.» Urs Tobler, Töff-Fahrlehrer der ersten Stunde*



*) Motorradfahrlehrer der „Ersten Stunde“: 1978 machte Louis Hübscher (Fahnhof Wohlen) im Moto Sport Schweiz, dem damals wöchentlich erscheinenden Schweizer Töff-Heftli, einen Aufruf, dass sich motorradinteressierte Autofahrlehrer bei ihm melden mögen.

Zu dieser Zeit war ich Reallehrer in Dübendorf, hatte gerade meine erste GoldWing GL1000 K1 gekauft, wollte danach Fahrlehrer werden für Töfffahrer, also mein Hobby und Beruf zusammenlegen. Ich nahm an dieser allerersten Zusammenkunft in Wohlen teil und die anwesenden Fahrlehrer mussten darüber abstimmen, dass sie mich als „fremde Fötzel“ (... als Spion?) in der Runde tolerieren würden. Ich musste hoch und heilig versprechen, dass ich mein erworbenes Wissen nicht gewerbemässig anwenden würde. Meine Freundin hatte gerade eine Honda CM 125 T gekauft und ich versprach, höchstens ihr etwas beizubringen, falls ich wirklich etwas hier dafür lernen würde ... (kaum, Louis wollte etwas aufziehen!)

Diese Zusammenkunft war schicksalhaft für meine weitere Karriere, aber nicht als Fahrlehrer: Ich lernte Papa Alder und seinen Sohn Michel aus Sion kennen. Mit ihm baute ich dann die «GoldWingS» auf, die Interessengemeinschaft der GoldWing-Fahrer der Schweiz, der Vorgänger des GW-Clubs Schweiz. Und von Louis Hübscher konnte ich viel Organisatorisches lernen, er organisierte dann auch eine Frühlingsausfahrt im Aargau mit dem GoldWing-Club, wie wir die «GoldWingS» nannten. Dank Louis, der 1982 seine erste blaue GoldWing GL1100 DX kaufte, dürfte Wohlen in den 80er-Jahren die Gemeinde gewesen sein mit den meisten GoldWing-Maschinen pro Einwohner. Er organisierte das Moto-Cross Wohlen und wenn er den Leuten sagte, dass die GoldWing momentan der beste Töff auf dem Markt, glaubte man ihm.