

Auswirkungen der Revision der Verkehrszulassungsvorschriften (Opera-3) auf die Fahrausbildung in der Praxis

Massnahmenvorschläge der Fahrausbildungs-Profis für die Kat. A1/A

L-drive Schweiz | Suisse | Svizzera
Effingerstrasse 8 | Postfach
CH-3001 Bern

+41 31 552 18 20
info@L-drive.ch

Bern, 15. März 2024



Engagiert für die Fahrlehrerschaft und die Verkehrssicherheit.
Engagé pour les moniteurs de conduite et la sécurité routière.
Impegno per i maestri conducenti e la sicurezza stradale.

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung	4
2	Generelle Ausgangslage.....	5
3	Die praktische und theoretische Fahrausbildung für die Motorrad-Kategorien im Alltag	6
4	Massnahmenvorschläge	7

1 Zusammenfassung

Der vorliegende Erfahrungsbericht untersucht die Auswirkungen der Ende 2018 vom Bundesrat beschlossenen Revision der Verkehrszulassungsvorschriften (OPERA-3) für die Fahrausbildung in der Schweiz. Der besondere Fokus wird hierbei auf die Motorrad-Kategorien A1/A gelegt. Der Bericht gibt insbesondere Auskunft darüber, wie sich neuen Bestimmungen in der Praxis auf die Fahrausbildung ausgewirkt haben und wo in der Praxis die Probleme liegen.

Der Bericht basiert auf den Resultaten von separat mit den Motorrad-Fahrlehrer:innen durchgeführten Workshops in der ganzen Schweiz. Diese sind im Zeitraum vom 15. August bis 17. Oktober 2023 durchgeführt worden. Sie standen allen Fahrlehrer:innen offen. Für die Organisation und Moderation der Workshops zeichnete L-drive Schweiz verantwortlich. Finanziert wurden die Workshops vom Berufsbildungsfonds Fahrlehrer:innen, der am 1. Juni 2016 vom Bundesrat für allgemeinverbindlich erklärt worden ist.

Insgesamt zeigt der Bericht, dass für die Motorrad-Kategorien der Handlungsbedarf unbestritten ist. Leider untermauern die Unfallstatistiken diese Einschätzung der Fahrlehrer:innen aus der Praxis:

Im Jahr 2022 wurden über 120 Jugendliche im Alter zwischen 15 und 17 Jahren bei Motorradunfällen schwer verletzt, wobei tragischerweise zwei ihr Leben verloren. Die Anzahl schwer verunglückter Motorradfahrer:innen in dieser Altersgruppe bleibt seit der Herabsetzung des Mindestalters für das Fahren von 125-ccm-Motorrädern auf einem besorgniserregend hohen Niveau. Zum Vergleich: In den vier Jahren vor der Gesetzesänderung verunglückten durchschnittlich 56 Jugendliche schwer auf Motorrädern. Damals war es 16-Jährigen maximal gestattet, 50-ccm-Motorräder zu fahren. Heutzutage ist dies bereits ab dem 15. Lebensjahr erlaubt, während 16-Jährige sich an die 125-ccm-Klasse heranwagen dürfen. Auch die Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU) äussert aufgrund dieser Entwicklungen ihre Besorgnis, zumal die Unfallzahlen auch im Jahre 2023 aufzeigen, dass Handlungsbedarf besteht: 2023 verunglückten 50 Menschen mit einem Motorrad tödlich (+ 4 Getötete), 1160 verletzten sich schwer (+ 9,1 %). Es scheint angezeigt, hier Gegensteuer zu geben!

Konkret haben die Erfahrungsberichte aus den Workshops ergeben, dass sich Fahrlehrer:innen, die ursprünglich vor allem auch die unbeschränkte Gültigkeitsdauer für die erfolgte praktische Grundschulung für Motorradfahrer:innen (PGS) kritisiert haben, in ihren Zweifeln mehr als bestätigt sehen. Als problematisch erachtet wird nach wie vor, dass Lernende im Lernprozess zu wenig professionell begleitet werden und neu 16-Jährige ohne Ausbildung in der PGS – sofern das Motorrad dies zulässt – Autobahnen und Autostrassen benutzen dürfen. Aber auch Ablauf und Vorgaben für die praktische Grundschulung werden bemängelt und als schwer praxistauglich kritisiert.

Die Optimierungen der Fahrausbildung für Motorräder muss nach Ansicht der Fahrlehrer:innen denn auch primär bei den Regelungen für die praktische Grundschulung für Motorradfahrer:innen gemäss Art. 19 VZV sowie den entsprechenden Weisungen betreffend die praktische Motorrad-Grundschulung (PGS) ansetzen.

2 Generelle Ausgangslage

Am 14. Dezember 2018 hat der Bundesrat entschieden, die Führerausweisvorschriften zu revidieren. Dabei wurden auch die Verkehrszulassungsvorschriften für die Motorrad-Kategorien angepasst. Im Kern betrafen die Änderungen

- die Übernahme der Motorrad-Kategorien gemäss EU-Richtlinien, was – ausser bei der Kategorie A beschränkt – mit einer Senkung des Mindestalters zum Führen dieser Motorräder einherging.
- die Bestimmungen gemäss Art. 19 VZV zur praktischen Grundschulung für Motorradfahrer:innen, wonach diese, einmal absolviert, seither unbeschränkt gültig ist und einen Kategorien-Aufstieg von der Kategorie A1/A35kW zur Kat. A ohne weitere obligatorische Instruktionsschulungen zulässt.

2.1 Beschränkung des Zugangs zu den leistungsstärksten Motorrädern

Wer die leistungsstärksten Motorräder fahren will, muss seit der Revision der Verkehrszulassungsvorschriften zuerst mindestens 2 Jahre ein auf 35 kW beschränktes Motorrad der Kategorie A fahren.

Der Direkteinstieg in die stärkeren Motorradkategorien A ist dagegen nur noch für Personen möglich, die berufsmässig auf das Führen solcher Motorräder angewiesen sind, wie lernende Motorradmechaniker:innen, Polizist:innen oder Verkehrsexpert:innen.

2.2 Einführung der Motorrad-Kategorien gemäss EU-Richtlinien

Mit den 2018 beschlossenen Anpassungen wurden die schweizerischen Kategorien mit jenen der EU harmonisiert. Gleichzeitig wurde das Mindestalter auf EU-Niveau gesenkt. Letzteres könnte aufgrund der in der EU aktuell laufenden Diskussionen zur 4. Führerschein-Richtlinie bald schon wieder hinfällig resp. revisionsbedürftig sein.

Aktuell gilt jedoch noch, dass Motorräder der 125-er-Klasse bereits ab 16 Jahren geführt werden dürfen (zuvor in der Schweiz: ab 18 Jahren). Die EU-Klasse AM, die das Recht beinhaltet, Kleinmotorräder zu führen (Höchstgeschwindigkeit 45 km/h, Hubraum maximal 50 cm³ oder Leistung 4 kW), wurde in die Unterkategorie A1 integriert. Das Mindestalter beträgt hier aktuell 15 Jahre (zuvor 16 Jahre).

Keine Änderung gab es beim Mindestalter für die Kategorie A beschränkt auf 35 kW (EU=A2), das bei 18 Jahren belassen wurde.

2.3 Unbeschränkte Gültigkeit von Ausbildungen und Prüfungen

Einmal absolvierte Ausbildungen (wie der Kurs Verkehrskunde, die praktische Grundschulung für Motorradfahrer:innen) und bestandene Prüfungen (Theorieprüfung, praktische Prüfung) gelten seit In-Kraft-Treten der Ende 2018 beschlossenen Revision grundsätzlich unbefristet.

3 Die praktische und theoretische Fahrausbildung für die Motorrad-Kategorien im Alltag

Die Fahrlehrer:innen sehen aufgrund der geänderten Bestimmungen und angesichts der sich offensichtlich abzeichnenden Verkehrssicherheitsprobleme bei den Motorrad-Kategorien in Bezug auf die Motorrad-Fahrausbildung in der Schweiz verschiedene Herausforderungen. Entsprechende Rückmeldungen zu den aktuellen Regelungen wurden im Rahmen Motorrad-spezifischer Workshops gesammelt:

- Die Integration der Kategorie A1 (45 km/h) in die Grundkursstufe 3 (GK3) wird als äusserst problematisch angesehen. Sie erscheint kaum sinnvoll, da die Anforderungen/Unterschiede zwischen kleinen (A1) und grossen (A) Motorrädern enorm sind und unterschiedliche Ausbildungen erfordern. Die Optimierungsvorschläge zielen diesbezüglich auf die Schaffung eigener PGS-Kurse für die Kategorie A1 (45 km/h) ab, wengleich diese Gruppe gemäss Statistiken des Bundesamtes für Strassen ASTRA marginal zu sein scheint. Dies würde im Umkehrschluss jedoch auch bedeuten, dass die «Betroffenheit» ebenfalls marginal wäre! In jedem Fall ist eine schweizweit einheitliche Lösung anzustreben, nachdem es teilweise unterschiedliche Regelungen für die Kategorie A1 beschränkt (15 Jahre, 45 km/h) gibt und für letztere die PGS 3 kaum geeignet ist.
- Die Möglichkeit, ohne praktische Prüfung von der Kategorie B auf die Kategorie A1 aufzusteigen, wird kritisiert, zumal generell für jede Kategorie eine praktische Prüfung abgelegt werden müsste. Es hat sich gezeigt, dass Motorradfahrende der Kat. A1 mehrheitlich keine Motorradprüfung absolvieren und die Möglichkeit benutzen mit zwei Lernfahrausweisen 16 + 12 Monate mit dem Lernfahrausweis zu fahren, bis sie dann die A1 Prüfung beim Absolvieren der Kat. B Prüfung «geschenkt» bekommen. Dies hat zwei schwerwiegende Nachteile. Zum einen sind die A1 Fahrenden weniger motiviert die Kursinhalte der PGS so auszuführen wie dies an den PGS-Kursen von Fahrlehrer:innen vermittelt wird. Zum zweiten fehlt durch die fehlende Motorradprüfung, die Kompetenzüberprüfung nach der PGS. Die Nachhaltigkeit des Erlernen lässt nach.
- Zudem ist es möglich, auf Autobahn zu fahren, ohne vorher eine spezifische Ausbildung in der PGS erhalten zu haben, und dies bereits ab 16 Jahren. Dies sollte nur möglich sein, wenn in der PGS das spezifische Wissen für Fahrten auf Autobahnen vermittelt worden ist. Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass auch die Begrifflichkeiten und Regeln, wann die Autobahn benutzt werden kann, auf Verordnungs- oder Weisungsstufe genauer definiert werden. Da der Begriff *Prüfungsreife oder bei der Anmeldung zur Prüfung* kaum zielführend erscheint. Letzteres gilt im Übrigen auch für die Kategorie B.

Insgesamt untermauert die Vielfalt der Rückmeldungen, wie schwerwiegend in der Praxis die Probleme und Herausforderungen sind. Weitherum zweifeln die für die Fahrausbildung verantwortlichen Fahrausbildungs-Profis an der Wirksamkeit der Motorrad-Ausbildung in der Schweiz. Die aktuell geltenden Bestimmungen schränken den Handlungsspielraum massiv ein und verhindern Optimierungen.

Die Anmerkungen der Fahrlehrer:innen können als Grundlage für die Diskussion von Verbesserungen und Anpassungen in der Ausbildung der Motorrad-Kategorien dienen.

4 Massnahmenvorschläge

Aufgrund der gemachten Erfahrungen und der Rückmeldungen der Fahrlehrer:innen aus der ganzen Schweiz schlägt L-drive Schweiz folgende Massnahmen zur Optimierung der Verkehrszulassungsvorschriften für die Kat. A/A1 vor:

1. Für die Kategorie A1 15-Jährige (in EU: AM) ist ein 8-stündiger PGS-Kurs vorzusehen, welcher – zwingend separat geführt – in angepasster Form auch von Fahrer:innen von «schnellen E-Bikes»/Motorfahrrädern absolviert werden könnte. Dieser 8-stündige PGS-Kurs darf nicht für die nächsthöheren Kategorien (A1, A35) angerechnet werden. Alternativ wäre vorstellbar, dass dieser 8-stündige PGS-Kurs teilweise angerechnet wird, sofern jemand den Kurs 3 mit dem Motorrad der nächsthöheren Kategorie A1/A35 sowie 2 Stunden Repetition für die Kurse 1 + 2 macht.
2. Die Kategorie A1 16- und 17-Jährige ist auf maximal 8,5 kW Spitzenleistung (Elektrofahrzeuge inklusive) zu beschränken. Ab 18 Jahren sollen 11 kW zulässig sein.
3. Die (bestehende) praktische Grundschulung für Motorradfahrer:innen (PGS) von 12 Stunden ist beim erstmaligen Erwerb der Führerausweis-Kategorie A1 und A beschränkt (Motorräder mit einer Motorleistung von nicht mehr als 35 kW und einem Verhältnis von Motorleistung und Leergewicht von nicht mehr als 0,20 kW/kg, Mindestalter 18 Jahre) einmalig zu absolvieren.
4. Die PGS muss beim Übergang von der Kategorie A1 16 auf A35 (in der EU: A2) und A35 auf A mit einer 6-stündigen Kompetenzausbildung bei einer/einem Motorradfahrlehrer:in Kategorie 4 ergänzt werden. Der/die Fahrlehrer:in hat die Kompetenzausbildung zu bestätigen.

Mit Blick auf die notwendigen Optimierungen bei den Verkehrszulassungsvorschriften für Motorradfahrer:innen sind zudem auch die geplanten Änderungen der 4. Führerschein-Richtlinie in der EU mit in Betracht zu ziehen:

Demnach soll – sofern die EU legiferiert – das Mindestalter für die Kategorie A1 ebenfalls auf 18 Jahre angehoben werden.

Fraglich ist, ob hierzulande ein Direkteinstieg in Kategorie A noch möglich sein soll.