Bem. Der Leserlichkeit halber verwende ich in meinem Text vorwiegend die männliche Form – alle Frauen, die sich davon ausgeschlossen fühlen, dürfen mir eine korrigierte Version zusenden, die ich dann ebenfalls auf meine Homepage stellen werde...)

Wer sich entschliesst, in der Schweiz den Motorradführerschein zu machen, geht meistens von falschen Voraussetzungen aus. Denn er braucht dazu lediglich einen Lernfahrausweis. (LA) Jedermann, der bereits eine Kategorie (Auto, Taxi, Lastwagen) besitzt, bekommt einen LA ohne Formalitäten. Dieser berechtigt ihn zu unbegleiteten Lernfahrten.

Das schweizerische System mit dem Lernfahrausweis, welches zu unbegleiteten Lernfahrten berechtigt, ist eine archaische Einrichtung: In keinem zivilisierten Land der Welt darf sich eine über 25-jährige Person ohne irgendwelche Einschränkung amtlich bewilligt auf ein Motorrad setzen und ohne irgendwelche Vorkenntnisse losfahren. Ausser in der Schweiz...

Dieses System birgt einige Gefahren: In der Fahrsaison 2008 musste ich drei Frauen in Empfang nehmen, deren erste Fahrt, unter Anleitung ihres Lebenspartners, schon nach wenigen Metern endete: Die Maschine fuhr weg ohne FahrerIn, die bei ihrem ersten Anfahrversuch rückwärts von der Maschine fiel. In einem Fall war das Geburtstags-Geschenk danach Totalschaden! (eine 1200er Harley Sportster) Hinzu kamen ein paar Leute, deren Ausbildung abgebrochen wurde durch einen selbst verursachten Unfall, natürlich auf der (zu) grossen Maschine!

«Learning by doing» ist im Bereich des Verkehrs ein wahnwitziges Unterfangen: Es gibt keine Statistik darüber, wie viele Lernfahrten im Spital enden. Darüber müssten uns die Versicherungsgesellschaften Auskunft erteilen. Wer jedoch ein bisschen «Grips in der Birne» hat, macht dies mit einem spezialisierten Fahrlehrer.

Jedes Jahr beginnen bei mir einige Dutzend FahrerInnen mit dem Töff-Fahren. Meistens haben sie keine Vorkenntnisse, höchstens

mit kleinen Motorrollern. Ebenfalls kommen jedes Jahr ein paar Motorradfahrer, die vor dreissig und mehr Jahren den Töff-Führerschein auf einem Roller gemacht hatten, ohne danach jedoch Töff zu fahren. Mir fällt dann die Ehre zu, ihnen das Töfffahren beizubringen. Das schöne daran ist, dass sie dabei keinen Prüfungsstress haben: Die entsprechende Kategorie ist ja bereits im Führerausweis eingetragen. Das macht für mich keinen Unterschied, denn unser gemeinsames Ziel ist **das sichere Motorradfahren.**

«Klein muss anfangen, wer einmal gross herauskommen will!» Diese Volksweisheit gilt selbst (man staune...) auch in der Schulung der Motorradfahrer.

Wir starten immer mit einer 125er-Maschine: Das kleine Gewicht («nur etwa 150 kg») sowie die geringe Leistung von maximal 15 PS reichen allemal, das «ABC des Töfffahrens» zu erlernen. Je nach Lernfortschritt wird nach ein paar gemeinsamen oder **auch auf eigene Faust gemachten Übungsstunden* auf die nächste grössere Maschine in der Mittelklasse gewechselt. Klappt alles wie gewünscht, dann steht dem Besuch der obligatorischen Grundschulung nichts mehr im Wege. (* auf meinen Fahrschulmaschinen)

Im Gegensatz zu anderen Ländern wird in unserem Ausbildungssystem sehr viel Eigenverantwortung auf den Lernfahrer übertragen. So gibt es bei uns erst seit 1993 überhaupt eine Fahrschulpflicht. Bis zum Jahre 1993 konnte sich jeder das Fahren selbst beibringen – aber, etwa 75% aller Töff-Lernfahrer und beinahe 100% der Auto-Lernfahrer holen sich ihre Ausbildung beim Fachmann, dem Auto- bzw. Motorradfahrlehrer. Deshalb gab es bis ins Jahr 1993 auch nicht so viele Töff-Fahrlehrer.

2003 wurden die Bedingungen neu formuliert worden: Es war wie in Deutschland möglich, ab 25 Jahren direkt mit unbeschränkten Maschinen einzusteigen. Auch wurde das Obligatorium auf alle Fahranfänger ausgedehnt, denn vorher musste man nur mit der Einsteigerkategorie, welche bei uns mit maximal 125 Kubik definiert war, obligatorisch einen Teil der Ausbildung in der Fahrschule abholen. Das hat dazu geführt, dass es nun viel mehr Leute gibt,

die einen Kurs absolvieren müssen. Das hat viele, vor allem junge Fahrlehrer auf den Plan gerufen, die sich davon versprechen, ihre zukünftigen Autofahrschüler zu sichern: Da ja auch die 16jährigen (vorwiegend Roller-) Fahrer in diese Ausbildungskurse müssen, garantieren sie diesen Fahrschulen, dass ihnen die Arbeit nicht ausgeht. Die Zulassung setzt **(im Gegensatz zum Werdegang zum Autofahrlehrer)** keine eigene Erfahrungszeit mit dem Motorrad voraus, das heisst, dass es einige sogenannte Motorradfahrlehrer gibt, die selbst über keine eigene Motorradfahrpraxis verfügen.

Vor 1993 gab es ausschliesslich Töff-Fahrlehrer, die selbst angefressene Töff-Fahrer waren, denn bei jedem Wind und Wetter auf dem Motorrad Unterricht zu erteilen, ist nicht nur eine schöne Aufgabe. Da es auch heute in der Schweiz (leider!) noch Kantone gibt, in welchen die Prüfer wie beispielsweise in Deutschland, mit dem Auto hinterher fahren und schauen, wie sich die Prüflinge auf ihren Maschinen schlagen, gibt es natürlich auch Fahrlehrer, die sich nicht auf den Soziussitz setzen und entsprechend nur eine Abrichtung auf die Prüfung vollbringen.

Grosse Unterschiede in der Ausbildung der Motorradfahrer sind allein dadurch gegeben, indem der Staat nur einen bestimmten Teil der Ausbildung vorschreibt. Das Konzept der momentan gültigen Richtlinien wurde für 16jährige Lernfahrer entworfen und war ausgelegt auf Lerntempo und Anforderungen der Automatik-Roller in diesem Segment. Ein noch so guter Fahrlehrer kann in den vorgegebenen Stunden keinem Lernfahrer, der mit einer grossen, fussgeschalteten und handgekuppelten Maschine ohne Vorkenntnisse in diesen Gruppenunterricht kommt, etwas vernünftiges beibringen, Die meisten Stürze eines Anfängers können vermieden werden, wenn er weder durch die Grösse der Maschine noch in Ermangelung entsprechender Erfahrung überfordert wird.

Eine Ausbildung auf dem Motorrad ist eine eigentliche Lebensversicherung: Man kann sich auf die Anforderungen im Alltag möglichst gut vorbereiten, ohne dass es natürlich eine Garantie gibt,

dass man deswegen nie einen Unfall erleidet. Aber man kann das Möglichste dafür tun: **Je mehr eigene Erfahrung als Motorradfahrer der Fahrlehrer hat, desto mehr kann er in der Ausbildung von Motorradfahrern diese Werte weitergeben.** Hinzu kommt natürlich die Erfahrung im Ausbilden von Lernfahrern, die in keiner Schule vermittelt werden kann. Diese habe ich inzwischen zu einem grossen Erfahrungsschatz über all die 38 Jahre zusammengetragen und meine Fahrschüler können davon profitieren. Die meisten Stürze in der Ausbildung, und das gilt auch für die ersten Schritte, können vermieden werden, wenn man den Schüler nicht überfordert – **fordern, aber nicht überfordern ist das höchste Ziel in meiner Fahrschule.** Und da jeder Fahrschüler ein Individuum ist, muss ich ihn individuell behandeln: Das kann aber nur im Einzelunterricht, keinesfalls im Gruppenunterricht für jeden einzelnen Teilnehmer garantiert werden. Nicht selten darf ich solche «Kunstfehler» meiner Berufskollegen dann ausbügeln.

Kein Fahrlehrer in Deutschland würde seinen Fahrschüler bei der ersten Fahrt auf eine grosse Harley oder GoldWing setzen: Er wird das «ABC des Motorradfahrens» erst mit einer kleineren Maschine erlernen, dann werden sie es mit einer etwas grösseren, auf die Körpergrösse und das –gewicht angepasste Maschine versuchen und erst dann wird er mit der Ausbildung auf der Strasse beginnen.

In der Schweiz bekommt ein Lernfahrer einen auf 4 Monate befristeten Führerschein (Lernfahrausweis), mit dem er berechtigt ist, zum BMW- oder Harley-Händler zu gehen und gleich mit einer ihm völlig unbekanntem, 300 kg schweren Maschine loszufahren! Selbst wenn das gut ausgeht – man kann ja auch mal Glück haben – so ist diese Fahrt insofern kontraproduktiv, als dass die ganze Maschinenbedienung rein zufällig und irgendwie geschieht. Werden bestimmte Automatismen angelegt, wie zum Beispiel das Anschauen des Blinkerhebels zur Betätigung (man muss in der Regel den Blinker sowohl an- wie auch ausschalten), ist es viel schwieriger, sich solcher Gewohnheiten zu entledigen als von Anfang an das richtige Verhalten

zu erlernen. Deshalb muss man sich diese Dinge im verkehrsamen Raum angewöhnen, unter ständiger Beobachtung des richtigen Verhaltens, das dann in einem weiteren Ausbildungsteil kontrolliert bzw. korrigiert wird. Es ist unbedingt wichtig, nicht einfach herumzufahren, sondern gezielt mit System zu üben. Dieses Lernen geht vom Leichten zum Schweren, vom Einfachen zum Komplexen. Wichtig ist das dazu geeignete Übungsgebiet. Unter Umständen ist für einen Lernfahrer eine Steigung, und ist sie noch so gering, ein unüberbrückbares Hindernis: Da jeder in der Panik die Kupplung zieht und die Füsse von den Fussrastern nimmt, ist die nicht zu kontrollierende Rückwärtsfahrt vorprogrammiert und ab einem bestimmten Fahrzeuggewicht auch der Sturz!

Vor vielen Jahren machte ein Prüfer aus seiner Sicht einen lustigen Spruch, indem er sagte, dass man das Töfffahren nicht erlernen, sondern er-stürzen würde – wobei ich ihm entgegnete, dass ich eigentlich meine Fahrschüler davor bewahren möchte, da sie ja genau deshalb zu mir kommen. Inzwischen ist dieser Mann nicht mehr Prüfer, sondern Fahrlehrer, und (leider) auch Töfflehrer...

Das schweizerische System lässt zu, dass sich prinzipiell jeder Motorradfahrer, der eine Prüfung gemacht hat, sich als Ausbilder betätigen darf. Im Unterschied zum Fahrlehrer trägt er aber nur moralisch Verantwortung: Geht etwas schief, so heisst es schnell, das liege halt in der Natur der Sache!

Motorradfahrer fahren Motorrad, kaum einer macht sich Gedanken darüber, wie er das macht: Soll er das nun jemandem beibringen, was in der Schweiz möglich ist, dann versucht er das zu erklären, worüber er sich bis zu diesem Zeitpunkt nie auch nur die geringste Rechenschaft abgelegt hat. Was dabei rauskommt, kann sich jeder selbst vorstellen: Eine unsystematische, unvollständige Instruktion bis zum oft bitteren Ende! Ausbaden muss die Sache dann der bzw. oft die unwissende Betroffene gemeinsam mit seinem bzw. ihrem Fahrlehrer. Dies ist, neben dem Schaden an der Maschine, meistens schlussendlich auch viel teurer, weil es dann mehr Fahrstunden braucht, um die schlechten Erlebnisse zu verarbeiten.

Fast alle Fahrschüler kommen in der Schweiz mit der eigenen Maschine in den Motorradunterricht. Mit einer Fahrschulmaschine die Ausbildung zu machen ist also die Ausnahme, deshalb haben viele Motorradfahrerschulen keine Fahrzeuge, die sie ihren Fahrschülern zur Verfügung stellen können.

Da in der Schweiz in der Regel ein Motorradfahrerschüler mit seiner eigenen Maschine in den Unterricht kommt, haben nur wenige Fahrlehrer geeignete Maschinen, die sie ihren Fahrschülern zur Verfügung stellen können. Sie nehmen das Gerät, das sie haben, meistens für sich selbst oder den Partner, denn eine ganze Flotte an Maschinen ist sehr kosten- und wartungsintensiv. Auch gibt es Fahrschulen, die Maschinen vermieten: Eine Monatsmiete kostet dann je nach Art und Grösse des Fahrzeugs zwischen 500 und 1000 Fr. Wenn das Wetter in dieser Zeit miserabel ist, dann wird ein Anfänger kaum gross herumfahren: Ausser Spesen nix gewesen! Das Töfffahren kann man nicht in einem, zwei oder drei Monaten erlernen und noch die Prüfung bestehen, dann ist leicht auszurechnen, was die Maschinenmiete schlussendlich kostet, von den in dieser Zeit zu besuchenden obligatorischen Kursen sowie freiwilligen Fahrstunden einmal abgesehen.

Bei mir üben die Fahrschüler stundenweise oder, wenn sie die Maschine nach Hause nehmen, rechnen sie die Tage (2.-) und die gefahrenen Kilometern ab. Sie bezahlen also nur die beim Fahren entstandenen Kosten. In der Regel kaufen sie dann während der Ausbildung eine geeignete Maschine, die sie dank meiner Beratung anschliessend fast ohne Wertverlust wieder weiterverkaufen können. Hier gilt dieselbe Devise: Lieber unter- als überfordert, lernen im Verkehr nach dem Prinzip «trial and error» endet mitunter tödlich! Seit dem neuen Gesetz sind insbesondere bei den über 45jährigen die Unfallzahlen drastisch gestiegen – eine Statistik über Lernfahrer wird nicht extra geführt...

Eine Motorradprüfung in der Schweiz auf einer grossen Maschine ist eine «Meisterprüfung»! Nach einer Manöverprüfung setzt sich der Prüfungsexperte auf den Soziussitz des zwei-

plätzigem Motorrades und fährt während der Prüfung hinten drauf mit. Wer keine Erfahrung im Fahren zu zweit hat, was kein Bestandteil der obligatorischen Grundschulung ist, wird kaum fähig sein, ein überzeugendes Resultat abzuliefern. Deshalb empfehlen die Strassenverkehrsämter, sich auf diese Prüfung «gewissenhaft mit einem darauf spezialisierten Fahrlehrer vorzubereiten».

Bis 2003 war jeder, der zur grossen Prüfung ging, ein erfahrener Motorradfahrer: Er blickte auf eine mindestens zweijährige Lehrzeit mit der 125er-Maschine zurück. Während diese Prüfung mit dem Funk abgenommen wurde, sitzt in der Schweiz, von ganz wenigen Kantonen abgesehen, der Prüfer während der Prüfungszeit hinten auf dem Motorrad und fährt mit. Anlässlich dieser Prüfungsfahrt zu zweit musste er beweisen, dass er sowohl die Bedienung wie auch ganze Fahrphysik des Zweiradfahrens routinemässig einverleibt und die Achtsamkeit auf mögliche Gefahren für Zweiradfahrer geschärft hatte. Wer dieser «Meisterprüfung» nicht standhielt, dem fehlte die notwendige Routine oder war unerfahren im Fahren zu zweit. Da auf grossen Maschinen viel öfters zu zweit gefahren wird, gibt es auch einen guten Grund dafür, dieses Fahren zur Prüfungsbedingung zu erklären.

Wer ohne A1-Erfahrung direkt in die grosse Kategorie einsteigt, wird an diesen Anforderungen gemessen: Fahrphysik in der Fahrzeugbedienung wie im Fahren zu zweit lässt sich nicht mit der obligatorischen Grundschulung im Gruppenunterricht erlernen. Deshalb lohnt sich die – auch vom Strassenverkehrsamt empfohlene – sorgfältige Vorbereitung zur Führerprüfung bei einem spezialisierten Fahrlehrer. Nicht in jeder Fahrschule, die solche Kurse anbietet, stehen aber diese spezialisierten und erfahrenen Fachleute für die Motorrad- und Roller-Fahrer zur Verfügung: Nicht von ungefähr kommen rund 50 Prozent meiner Fahrschüler, die ich für die Führerprüfung vorbereite, von anderen Fahrschulen: Meistens machen sie bei mir dann nochmals das ganze Kursprogramm, um die Ausbildungsdefizite zu beheben. Denn bei mir sieht das Ausbildungs-

programm anders aus und dank der entsprechenden Vorbereitung eines jeden Kursteilnehmers geht es viel mehr in die Tiefe. Da hätte es einen einfacheren Weg gegeben, nämlich von Beginn weg den richtigen Weg einzuschlagen, der schlussendlich auch der billigere gewesen wäre.

Eine Töff-Führerprüfung besteht aus zwei Teilen, der Manöverprüfung und dem Fahren im Verkehr. Anlässlich der Manöverprüfung zeigt der Prüfling, dass er seine Maschine beherrscht und sicher führen kann. Bei einer Vollbremsung mit 50 Stundenkilometern (was der Innerortsgeschwindigkeit entspricht) muss er zeigen, dass er nicht nur Gas geben, sondern auch bremsen kann: Nicht selten gibt es anlässlich dieses Manövers Stürze, das erklärt auch, weshalb bei uns nur vollständig mit Schutzkleidung und entsprechendem Schuhwerk ausgerüstete Prüflinge zugelassen werden. **Ist dieser Teil der Prüfung erfüllt, setzt sich der Prüfer auf den Soziussitz** und weist mit Handzeichen oder mit verbaler Zielangabe den Weg. Alles, was auf diesem Weg passiert, erlebt dieser direkt mit: Ein ungeschicktes Anhalten an der Ampel, eine vermasselte Kurve, ein längst fälliges, aber nicht ausgeführtes Überholmanöver eines langsamen Verkehrsteilnehmers: Das hat nichts mit Rasen zu tun, sondern mit dem Ausnützen der vorgegeben Möglichkeiten. **Von einem «Meister» wird erwartet, dass er auch schwierig(er) Situationen meisterlich bewältigt** – und so wird auch die Prüfungsstrecke gewählt, die in erster Linie in das heissgeliebte Revier der Töff-Fahrer von kurvigen Bergstrecken führt. Davon gibt es im Kanton Zürich von allen Standorten der Strassenverkehrsämter aus genug!

Die Prüfungsdurchfallquote liegt momentan weit über 50 Prozent. Dies ist in erster Linie darauf zurückzuführen, dass viele Prüflinge mangelhaft vorbereitet zur Prüfung gehen. Nach zwei missratenen Prüfungsversuchen muss ein Fahrlehrer die Ausbildung bestätigen.

Kurz zusammengefasst: Der Gesetzgeber verlangt bei uns eine minimale Grundausbildung in einer Fahrschule und (im Vergleich zu anderen europäischen Ländern) maximale Anforderungen an

der Prüfung: Wer die Hürden der grossen Motorradprüfung bei uns mit dem Prüfer auf dem Soziussitz genommen hat, ist in der Regel ein «guter Motorradfahrer», der vom Motorradfahren etwas versteht, im Unterschied zu den mit Führerausweis ausgestatteten Fahrenfängern ohne Routine im übrigen Europa. Und der Clou an der Sache ist, dass **der richtige Spass am Motorradfahren erst mit dem Können beginnt!** Je besser man es kann, desto mehr Spass macht es schlussendlich.

Dies wird vielen erst bewusst, wenn sie an einer Pässefahrt in unseren schönen Bergen bei anderen, schlechteren Fahrern erkennen, wie die sich abmühen, nur einigermaßen passabel um die Kurven zu kommen – nur zu oft mit viel zu grossen, viel zu schweren, viel zu schnellen Maschinen unterwegs, von denen sie **nicht einen Bruchteil des Potentials zu nützen** in der Lage sind.

Eine Ausbildung im Töfffahren macht man in erster Linie für sich selbst! Wer sich diesen Teil nicht gönnt, ist selbst schuld, wenn er nicht so schnell den eigentlichen Fahrspass auf zwei motorisierten Rädern entdecken darf und kann: Mit guter Anleitung kann sich das Dazulernen drastisch beschleunigen – die Beherrschung beginnt da, wo man mit der Maschine spielen kann.

Thalwil, 6. Jan. 2009/überarbeitet am 1.1.2021

Zum Autor: Urs Tobler startete seine Laufbahn am Tag nach seinem 18.Geburtstag auf einer Yamaha AS-1 125 Kubik, 2-Zylinder Strassenmaschine mit 2-Takt-Motor. Nach rund 80'000 gefahrenen Kilometern landete er knapp 4 Jahre später auf seiner ersten GoldWing GL 1000, die er nach etwa 160'000 gefahrenen Kilometern in 8 Jahren mit einer nächsten GoldWing ersetzte. Zu dieser Zeit hatte er seinen angestammten Beruf (Volksschullehrer) mit seinem Hobby (Motorrad) kombiniert und seit 1987 ist er ausschliesslich als Motorradfahrlehrer tätig.

Als Teilnehmer am allerersten GoldWing-Treffens Europas 1978 in Holland und Gründer des GoldWing-Clubs der Schweiz engagierte er seine ganze Freizeit für die GoldWing-Szene und setzte stets

Massstäbe mit seinen innovativen Ideen. Deshalb wurde er 1982 als «Fahrlehrer-Greenhorn» in den Vorstand des schweizerischen Motorrad-Fahrlehrer-Verbands berufen, wo er für die Öffentlichkeitsarbeit zuständig war. Mit dem Verbandsorgan «INFORAMA» brachte er die Anliegen des Verbandes auch in die entsprechenden Amtstuben, zu einer Zeit, als die Motorradfahrerschule noch ein Stiefmütterchen-Dasein fristete. Nur Spinner waren da am Werk!

Im Jahr 1986 unterbrach er seine Tätigkeit und reiste mit der neuen GoldWing, seiner Freundin und späteren Frau, für 5 Monate und eine Woche nach den USA. Einziges Datum war das WING-DING, amerikanisches grösstes GoldWing-Treffen in California. Der Weg führte durch insgesamt 30 Staaten, über eine Strecke von 44'000 Kilometer. Viele Begegnungen mit Töff-Fahrern, Aufenthalt zuhause bei einigen GoldWing-Fahrern und der Besuch in der GoldWing-Fabrik in Marysville/Ohio stärkten den Willen zum Engagement: In dieser Zeit entstand die Idee, in Zukunft Fahrlehrer nur noch für Töff-Fahrer zu werden – der Erste der Schweiz! Mit seinem Geschäft an der Tramstrasse 100 wurde dies im April 1987 Realität.

In seinem weiteren Töfffahrer-Leben holte er all das nach, was man normalerweise in der Jugend macht: Erst war es die Rennstrecke, dann das Gelände, wo er Jahr um Jahr zusammen mit seiner Frau mehr Freizeit verbrachte! Fünf Jahre als aktiver Rennfahrer in der Scooter-Trophy, später mit Rennen in der «Racing for fun»-Szene, bei insgesamt vier mehrwöchigen Reisen in die Sahara, als langjähriger Instruktor auf der Nürburgring-Nordschleife und in der Aus- und Weiterbildung für Motorrad-Fahrlehrer und -Prüfungsexperten begleiteten ihn in Beruf und Freizeit, die er kaum mehr trennen kann. Noch immer ist die Faszination zum Zweirad, solange es einen Verbrennungsmotor hat, ungebrochen. Noch immer geht er mit derselben Freude zu seiner Arbeit, jeden Tag! Er liebt die Herausforderungen in der Zusammenarbeit mit seinen Fahrschülern: Lasse auch Du Dich von seiner Begeisterung anstecken, profitiere von seiner Erfahrung mit abertausenden von Fahrschülern und Kursteilnehmern: «The more you know, the better it gets!» (Motto MSF USA)