

Junge Erwachsene in der Schweiz

*Markus Hubacher
Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu*

Einleitung

Es ist bekannt, dass die jungen Fahranfängerinnen und Fahranfänger im Alter von 18 bis 24 Jahren ein sehr hohes Unfallrisiko aufweisen; dies trifft auch in der Schweiz zu. Nachfolgend wird deshalb auf die Herleitung dieser Erkenntnis verzichtet. Vielmehr wird die Entwicklung des Unfallgeschehens dieser Altersgruppe in den letzten rund 10 Jahren in der Schweiz gezeigt und auch versucht, diese Daten in einen etwas grösseren Zusammenhang zu stellen.

Das Thema des Workshops ist die Fahrausbildung; diese setzt beim Lenker oder der Lenkerin an, weshalb im Folgenden immer nur von der Gruppe der Lenkerinnen und Lenker die Rede sein wird, nicht von den Mitfahrenden oder Insassen der Motorfahrzeuge allgemein.

Damit sich hinterher die Ergebnisse betreffend Unfallgeschehen besser einordnen lassen, wird kurz dargestellt, wie die Fahrausbildung von PKW- und Motorradlenkenden in der Schweiz im Moment geregelt ist:

Mit Erreichen des 18. Altersjahres kann ein sogenannter Lernfahrausweis beantragt werden, der 2 Jahre gültig ist. Um den Führerschein zu erhalten, müssen während der Dauer der Gültigkeit des Lernfahrausweises obligatorisch ein Erste-Hilfe-Kurs (Vermittlung lebensrettender Sofortmassnahmen) sowie der Verkehrskundeunterricht besucht werden. Der Verkehrskundeunterricht umfasst 8 Kursstunden beim Fahrlehrer und beinhaltet primär die Schulung des Verkehrssinns (Gefahrenkognition usw.). Schliesslich muss noch eine theoretische Prüfung (hauptsächlich Regelkenntnisse) bestanden werden, bevor einem nach Bestehen der praktischen Fahrprüfung (ca. 1 Stunde Fahren mit einem Experten) der Führerschein unbefristet erteilt wird. In der Schweiz gibt es kein Obligatorium, sich die Fahrpraxis bei einem Fahrlehrer anzueignen. Allerdings gibt es kaum jemanden, der das Fahren nicht bei einem ausgebildeten Fahrlehrer erlernt. Erlaubt ist zusätzlich auch die Laienausbildung, wenn bei den Laien gewisse Voraussetzungen erfüllt sind (Alter, Dauer des Führerscheinbesitzes).

Die Entwicklung des Unfallgeschehens in der Schweiz von 1993 bis 2000

Bei den nachfolgenden Übersichten über das Unfallgeschehen wird ausschliesslich auf folgende Personengruppe Bezug genommen:

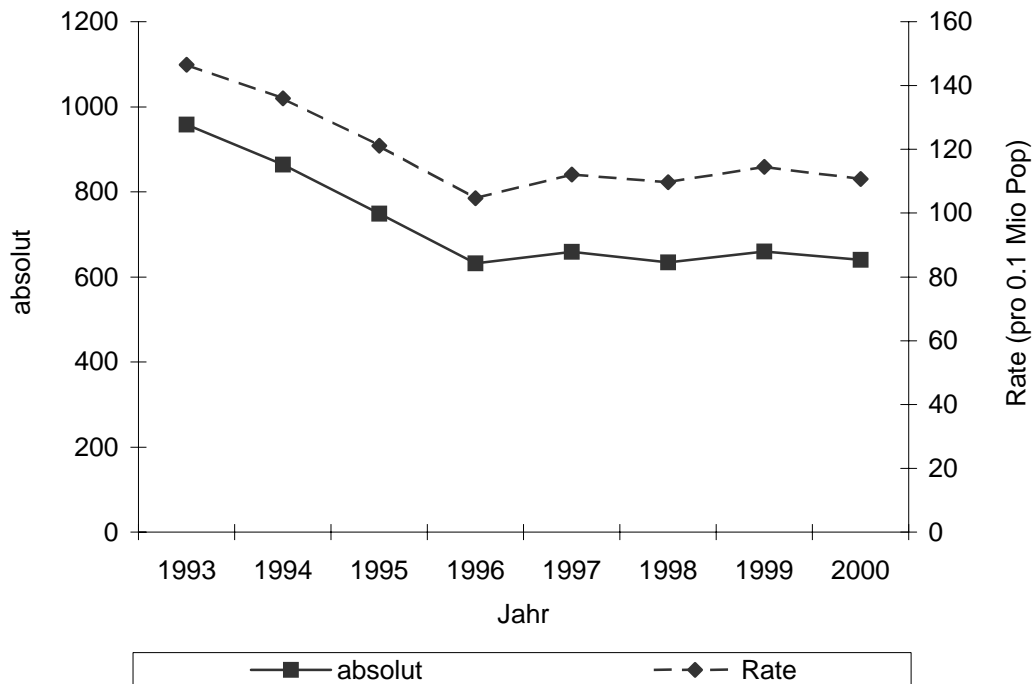
- Lenkerinnen und Lenker von Personenwagen und Motorrädern im Alter von 18-24 Jahren
- nur Schwerverletzte und Getötete (zuverlässigere Daten als solche von Unfällen nur mit Sachschaden oder Leichtverletzten)

Als Basis dienen alle polizeilich registrierten Unfälle, die vom Bundesamt für Statistik gesammelt werden.

Abbildung 1 zeigt die Entwicklung der schwerverletzten und getöteten PKW- und Motorradlenkenden (MR) im Alter von 18 bis 24 Jahren seit 1993. Hierbei werden den absoluten jeweils die bevölkerungsbezogenen Werte gegenübergestellt (Rate: Schwerverletzte und Getötete pro 1 Million Einwohner der entsprechenden Altersgruppe). Dies geschieht deshalb, damit eventuelle Veränderungen im Unfallgeschehen nicht fehlinterpretiert werden, weil diese möglicherweise auch nur auf Veränderungen der

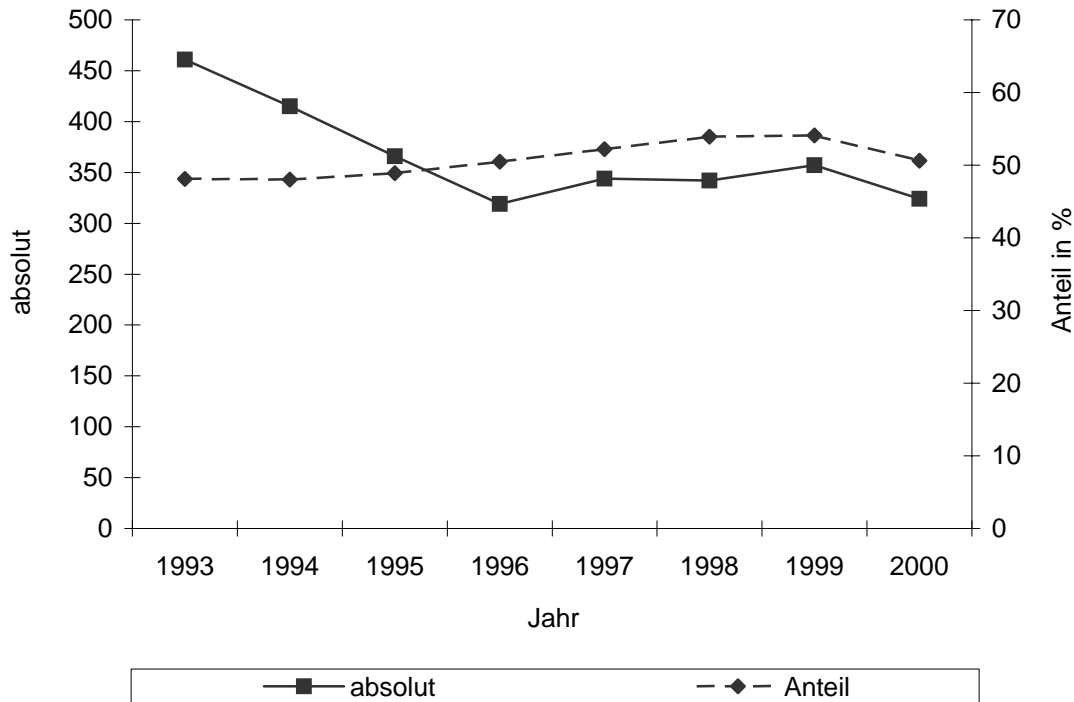
demographischen Struktur beruhen könnten. Aus der Grafik geht hervor, dass bis etwa 1996 ein sinkender Trend der absoluten Werte festzustellen ist, nachher aber ein Verbleiben auf dem gleichen Niveau. Die Rate verläuft parallel zu den absoluten Werten, d. h., das Risiko eines Unfalls mit schweren oder tödlichen Verletzungen hat für diese Altersgruppe bis 1996 tatsächlich abgenommen, ist nachher jedoch stabil geblieben.

Abbildung 1:
Schwerverletzte und getötete PKW- und MR-Lenkende im Alter von 18-24 Jahren seit 1993 (absolut und bevölkerungsbezogene Rate)



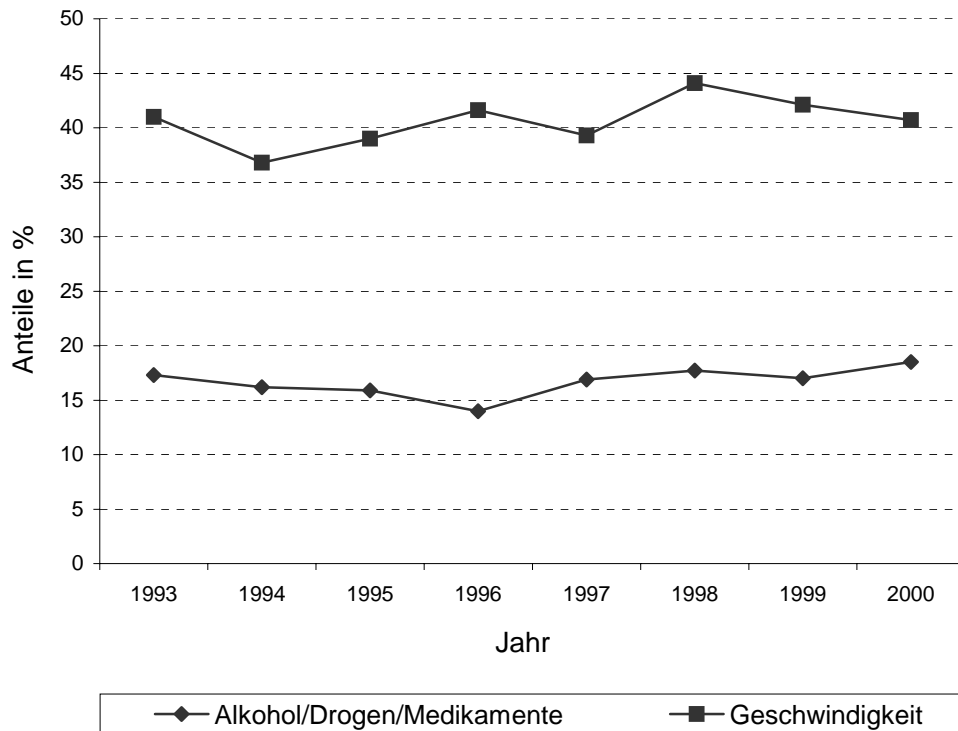
Ein Problem der jungen FahranfängerInnen sind die Schleuder- und Selbstunfälle, die einen hohen Anteil an allen Unfällen ausmachen (rund 50% bei den Schwerverletzten und Getöteten). Die Zahl der Selbstunfälle hat absolut betrachtet zwar seit 1993 abgenommen, deren Anteil jedoch nicht (Abbildung 2). Es ist im Gegenteil zu beobachten, dass diese Unfälle seit 1997 eher einen zunehmend grösseren Anteil ausmachen. Bei einem der Hauptprobleme der jungen Lenkenden sind somit keine Fortschritte zu erkennen.

Abbildung 2:
Schleuder-/Selbstunfälle seit 1993 (absolut und Anteil)



Bei den Unfallursachen stehen das Fahren unter Alkoholeinfluss sowie die überhöhte oder nicht angepasste Geschwindigkeit im Vordergrund. Die Entwicklung bei den durch Alkohol verursachten Unfällen mit Schwerverletzten oder Getöteten folgt eher einem Trend als diejenige bei den durch die Ursache 'Geschwindigkeit' Verunfallten (Abbildung 3). Die alkoholbedingten Unfälle machen zwischen 15% und 20% aller Unfälle aus; bis 1996 ist eine leichte Abnahme erkennbar, ab 1997 jedoch wieder eine Zunahme des Anteils. Beim Einfluss der Geschwindigkeit ist kein Muster erkennbar. Geschwindigkeitsbedingte Unfälle mit Schwerverletzten und Getöteten machen rund 40% bis 45% aller Unfälle mit Schwerverletzten und Getöteten aus. In dieser Hinsicht wurden keine Fortschritte erzielt: Der Anteil dieser Unfälle bewegte sich im Jahr 2000 auf dem gleichen Niveau wie 1993.

Abbildung 3:
Ursachen 'Alkohol' und 'Geschwindigkeit' seit 1993 (Anteile)

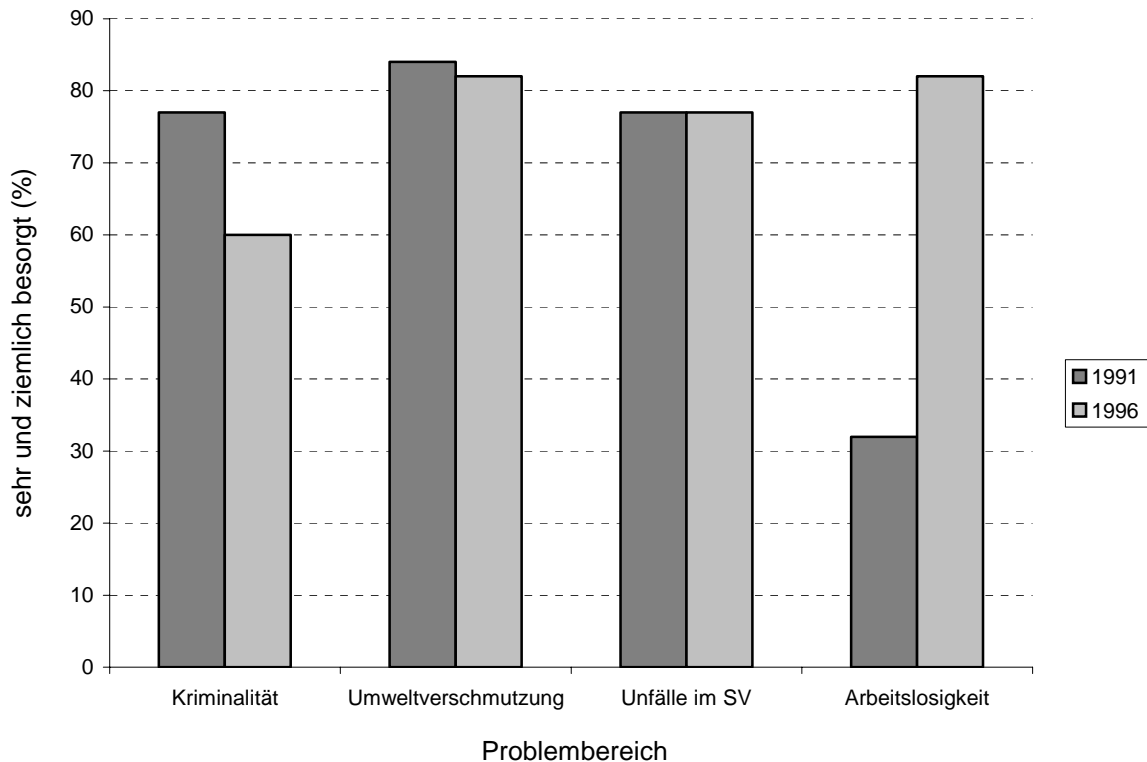


Verkehrsrelevante Meinungen, Einstellungen und Verhaltensweisen der 18- bis 24-jährigen PKW- und Motorradfahrenden

Nachfolgend soll aufgezeigt werden, welche verkehrsrelevanten Einstellungen bei jungen FahranfängerInnen in den 90-er Jahren vorherrschten. Bei den anschliessend dargestellten Ergebnissen handelt es sich um Spezialauswertungen der SARTRE-Befragungen von 1991 und 1996 (SARTRE ist eine Befragung von LenkerInnen in rund 17 europäischen Ländern zu sicherheitsbezogenen Einstellungen und Verhaltensweisen). Die folgenden Ergebnisse beschränken sich wiederum auf die 18- bis 24-jährigen PKW- und MR-Lenkerinnen und Lenker aus der Schweiz.

Aus Abbildung 4 gehen die Antworten auf die Frage hervor, wie sehr man durch verschiedene Probleme beunruhigt ist. Es zeigt sich, dass bei den jungen Lenkerinnen und Lenkern die Unfälle im Strassenverkehr eine relativ grosse Bedeutung haben und fast 80% sehr oder ziemlich besorgt sind, dass sich aber zwischen 1991 und 1996 in dieser Hinsicht nichts verändert hat. Jedoch machten sich die Jungen zunehmend Sorgen wegen der Arbeitslosigkeit, die ja im entsprechenden Zeitraum auch tatsächlich sehr stark zugenommen hat.

Abbildung 4:
Bedeutung verschiedener Probleme (1991 und 1996)



Quelle: SARTRE 1991, 1996

In der gleichen Untersuchung wurde auch gefragt, was man denkt, wie häufig Verkehrsunfälle auf die verschiedenen Ursachen zurückzuführen sind. Es zeigt sich, dass der Einfluss von Alkohol am häufigsten als Unfallursache vermutet wird, häufiger noch als schnelles Fahren (Tabelle 1). Erkennbar ist auch, dass den externen Ursachen wie etwa ungünstige Witterung oder fahrzeugbezogene Ursachen wie bspw. schlechte Bremsen eine geringere Bedeutung zugemessen wird als den lenkerbezogenen Verhaltensweisen. Bemerkenswert ist jedoch insbesondere die Veränderung von 1991 zu 1996: Es lässt sich ganz eindeutige festzustellen, dass alle lenkerbezogenen Ursachen von 1991 nach 1996 eine grössere Bedeutung erhielten, die externen Ursachen jedoch eine geringere.

Tabelle 1:
Vermutete Ursachen von Verkehrsunfällen (Nennungen 'oft' bis 'immer')

Ursache	1991	1996	Tendenz
Müdigkeit	62%	80%	↑
Alkohol	82%	90%	↑
dichtes Auffahren	64%	72%	↑
schnelles Fahren	64%	73%	↑
ungünstige Witterungsverhältnisse	64%	52%	↓
schlechte Bremsen	45%	36%	↓
abgefahrene Reifen	51%	38%	↓
mangelhafte Fahrzeugbeleuchtung	42%	32%	↓

Quelle: SARTRE 1991, 1996

Diese veränderten Meinungen und das veränderte Wissen scheinen sich auch im Verhalten zu äussern (Tabelle 2):

- 1996 geben gegenüber 1991 weniger an, schneller zu fahren als andere
- weniger haben 1996 wegen Geschwindigkeitsüberschreitungen eine Geldstrafe erhalten als noch 1991
- und 1996 geben weniger an als 1991, zu dicht auf andere Fahrzeuge aufzufahren.
- Ebenfalls äussern 1996 weniger als 1991, gerne schnell zu fahren
- und mehr sind 1996 als 1991 der Meinung, dass man nicht selber entscheiden dürfe, wie viel Alkohol man vor dem Fahren trinken darf.

Tabelle 2:

Meinungen und persönliche Verhaltensweisen (Anteile in %)

Meinungen/Verhalten	1991	1996	Tendenz
schneller fahren als andere	33%	27%	↓
Geldstrafe wegen Tempoüberschreitung	80%	28%	↓
zu dichtes Auffahren	35%	15%	↓
gerne schnell fahren	72%	45%	↓
keine Selbstbestimmung betr. Alkohol und Fahren	82%	92%	↑

Quelle: SARTRE 1991, 1996

Schluss

Was zeigen obige Resultate und was lässt sich aus ihnen schliessen?

- Es scheint, dass sich Meinungen und Einstellungen in positiver Richtung verändert haben und dass dies sicher teilweise auch zu verändertem Verhalten geführt hat
- das dürfte teilweise sicher auch Ausdruck einer gesellschaftlichen Diskussion und Sensibilisierung sein, die dazu geführt hat, dass auf gesetzlicher Ebene die Fahrausbildung neu konzipiert wurde.

Wie soll eine Fahrausbildung aussehen, die auf die Probleme der jungen Neuliker abgestimmt ist?

- Vermutlich nicht so, wie sich die Jungen eine Fahrausbildung wünschen würden. Eine Befragung hat nämlich ergeben, dass sie sich etwas Handlungsbezogenes wünschen, also Fahren, Fahrübungen und Fahrtechnik.
- genau die Fahrtechnik und das Handling sind jedoch nicht das Problem; wie man weiss, liegen die Probleme vor allem im motivationalen/emotionalen Bereich
- die Fahrausbildung muss also ein Mix darstellen, der einerseits die Jungen irgendwie zu begeistern vermag, andererseits aber auch wirksam ist.

Das wurde in die neue Fahrausbildung in der Schweiz einzubringen versucht. In 2005 wird die 2-phasige Fahrausbildung eingeführt. In diesem neuen Modell der Fahrausbildung erhalten die Fahranfängerinnen und Fahranfänger nach einer ersten Phase mit dem Bestehen der praktischen Führerprüfung den Führerschein für 3 Jahre auf Probe. In dieser Probezeit müssen 16 Stunden obligatorische Weiterbildung besucht werden. Zudem wird mit

dem Entzug des Führerscheins auf Probe gedroht, wenn in dieser Zeit schwere Verkehrsregelverletzungen begangen werden (Konsequenz: Neubeginn mit der Ausbildung).