

«Das Unfallrisiko ist bei jungen Leuten höher»

Jedes Jahr kommt es auf Schweizer Strassen zu über 17'000 Unfällen, bei denen sich Personen verletzen. Welchen Einfluss vor allem soziodemografische Kriterien auf das Unfallgeschehen haben, untersucht eine Studie der Hochschule Luzern. Verkehrsexperte Timo Ohnmacht spricht über unterschiedliche Risiken von Männern und Frauen sowie jungen und alten Verkehrsteilnehmenden.

Ich bin heute mit dem Auto von Schwyz nach Luzern gefahren. Welchen Gefahren habe ich mich dabei ausgesetzt? Wenn Sie auf der Autobahn unterwegs waren, drohte Ihnen kein Ungemach durch entgegenkommende Verkehrsteilnehmende oder durch Konflikte mit dem Langsamverkehr. Ein grosser Teil des Gefahrenpotenzials ging von Ihnen selbst aus: Übermüdung, falsche Einschätzung der Geschwindigkeit, Alkohol- und Drogenkonsum ...

Für wen ist generell das Unfallrisiko am höchsten?

Grundsätzlich gilt: Wer mit dem Auto unterwegs ist, trägt das grösste Risiko, in einen Unfall verwickelt zu werden. Unsere Studie konzentriert sich im ersten von zwei Teilen auf Unfälle mit Personewagen. Die Zahlen zeigen aber auch, dass das Geschlecht und die Lebensphase eines Menschen bei der Verwicklung in Verkehrsunfälle eine Rolle spielen. So verunfallen beispielsweise Männer und Frauen zwischen 25 und 44 Jahren nur zu 1 bis 2 Prozent als Fussgänger. Mit zunehmendem Alter nimmt dieser Anteil zu. Bei den über 80-Jähri-

gen passieren rund 5 Prozent der Unfälle als Fussgänger, bei den Frauen gar zirka 15 Prozent. Auch Kinder und Jugendliche bis 17 Jahre verunfallen häufiger, wenn sie zu Fuss unterwegs sind. Die Ablenkung durch Smartphones führt im Fussverkehr zu mehr Unachtsamkeitsunfällen. Dass jede Lebensphase

«Autofahrer tragen das grösste Risiko, in einen Unfall verwickelt zu werden.»

durch ein typisches Gefahrenpotenzial geprägt ist, zeigt sich zudem bei jungen Männern: Bis 17 Jahre treten gehäuft Unfälle mit Töffis auf. Mit zunehmendem Alter sinkt diese Zahl, dafür steigt jene der Unfälle mit Autos.

Trifft es zu, dass vor allem junge Leute an Autounfällen beteiligt sind?

Ja, das Unfallrisiko ist für junge Lenkerinnen und Lenker generell erhöht. Das führe ich klar auf mangelnde Erfahrung zurück. Alle Jungen aber in den gleichen Topf zu werfen, wäre falsch. Denn nebst

dem Alter haben vor allem auch das Geschlecht und die Nationalität einen Einfluss auf das Unfallrisiko (siehe Grafik). So haben Autolenkerinnen und -lenker ohne Schweizer Pass ein höheres Risiko als Schweizerinnen und Schweizer. Dies sollte aber nicht überinterpretiert werden. Wir erhoffen uns genauere Antworten im zweiten Teil unseres Forschungsprojekts; dabei werden wir zusätzlich das Wetter, die Infrastruktur sowie Fahrzeugtypen und -grössen in die Unfallauswertung mit den multivariaten Modellen einbeziehen.

Ist der deutliche Unterschied bezüglich Unfallrisiko zwischen jungen Männern und jungen Frauen mit einer vermehrten Fahrtätigkeit der Männer zu erklären?

Nein, wir haben die Risikoraten hochgerechnet und stellen auch bei einer identischen Fahrleistung von rund 7'600 Kilometern pro Jahr Unterschiede fest. Die Gründe dafür liegen wohl darin, dass junge Männer risikoaffiner in Bezug auf Geschwindigkeit sind, sich mehr überschätzen, sich trotz Alkohol- und Drogenkonsum öfters ans Steuer setzen und vermehrt ein Auto mit vielen PS besitzen.

Nicht nur bei den sehr jungen, auch bei den älteren Lenkerinnen und Lenkern ist die Wahrscheinlichkeit, Unfälle zu verursachen, stark erhöht. Sollten Menschen ab 80 Jahren den Fahrausweis abgeben?

Mobilität ist ein Grundrecht, und das Alter als Entscheidungskriterium zu wählen, greift zu kurz. Die kognitiven, motorischen und sensorischen Fähigkeiten sind bei der älteren Bevölkerung recht unterschiedlich ausgeprägt. Deshalb erachte ich das in der Schweiz praktizierte System mit regelmässigen Untersuchungen bei einem Vertrauensarzt als eine gute Lösung. Zudem ist das soziale Umfeld gefragt: Ältere Leute müssen darauf hingewiesen werden, wenn ihre Fahrtauglichkeit eingeschränkt ist.

Detaillierte Analyse des Unfallgeschehens: In Teil 2 des Forschungsprojekts geht es zusätzlich um Wetter, Infrastruktur und Fahrzeuge

Das Forschungsprojekt «Einflüsse von Mensch und Gesellschaft auf das Strassenunfallgeschehen» besteht aus zwei Hauptteilen. In Teil 1 untersuchen Wissenschaftler, welchen Einfluss soziodemografische Faktoren, Fahrkompetenz und Sanktionierungen auf das Unfallgeschehen haben. Teil 2, der im Januar 2015 startet, analysiert die Faktoren Wetter, Infrastruktur und Fahrzeug. Dabei gilt es unter anderem herauszufinden, ob verschiedene Bevölkerungsgruppen (z.B. unterschieden nach Geschlecht oder Alter) unterschiedlich auf die wetterbedingten Strassenverhältnisse reagieren.

Das Projekt leitet Timo Ohnmacht vom Kompetenzzentrum für Mobilität des Instituts für Tourismuswirtschaft ITW der Hochschule Luzern. Sein Team besteht aus Verkehrssoziologen, -psychologen, -statistikern und -planern verschiedener Institutionen. Neben der Hochschule Luzern sind die Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) und das Institut für Angewandte Psychologie und Akzeptanzforschung (IAPA) aus Dresden am Projekt beteiligt. «Einflüsse von Mensch und Gesellschaft auf das Strassenunfallgeschehen» ist ein Teilprojekt des Forschungspakets «Verkehrssicherheitsgewinne durch Datapooling und strukturierte Datenanalysen» (VeSPA), das von der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI) in Auftrag gegeben und vom Bundesamt für Strassen (Astra) unterstützt wird.

www.astra.admin.ch/unfalldaten

Fotos: Priska Ketterer, Shutterstock / Tyler Olson



Mangelnde Erfahrung führt dazu, dass für junge Lenkerinnen und Lenker das Unfallrisiko erhöht ist.

Gibt es auch bezüglich der Unfallursache einen Unterschied zwischen Männern und Frauen?

Junge Frauen bauen häufiger Unfälle, weil sie einen Fehler bei der Beachtung von Verkehrsregeln begehen – sie überfahren beispielsweise ein Rotlicht. Junge Männer hingegen verunfallen öfters wegen situativ unangepassten Verhaltens. Sie unterschätzen unter anderem das Glattteis auf der Strasse. Mit zunehmendem Alter kehrt sich das Verhältnis: Männer verletzen vermehrt die Verkehrsregeln, und Frauen fallen öfters durch unangepasstes Fahrverhalten auf.

Kommt es zu einem Unfall, tragen Frauen häufiger und zudem stärkere Verletzungen davon. Aus welchem Grund?

Hier könnte man einerseits verkürzt biologisch argumentieren und sagen, Frauen verfügten über weniger Muskeln, die einen Aufprall minderten. Andererseits vermute ich statistische Zusammenhänge mit den Fahrzeugtypen. Da Frauen vermutlich häufiger in Kleinwagen unterwegs sind, die nicht den gleichen technischen Schutz bieten wie Grosswagen, tragen sie mehr Verletzungen in Unfällen davon. Wir erhoffen uns mit Teil 2 der Studie Antworten auf diese Frage.

Träumen Sie ruhig weiter!

Wir sind die Dienstleisterin für alle crossmedialen Prozesse, den Druck und das Verlagsgeschäft. Bei uns wird Ihr Traum wahr: Inhalte medienspezifisch und gezielt verbreiten – alles aus einer Hand.

**Brunner AG
Druck und Medien**
Arsenalstrasse 24
6011 Kriens
041 318 34 34
www.bag.ch

Brunner Verlag Bücher, Zeitschriften, Lehrmittel
Brunner Druck Gestaltung, Druck, Weiterverarbeitung
Brunner Digital Web, Datenmanagement, Onlinemarketing



UNFALLPRÄVENTION

Welche Wirkung haben Fahrausweis-entzüge? Können harte Sanktionen das Unfallgeschehen beeinflussen?

Unsere Auswertung zeigt: Für Lenkerinnen und Lenker, die beispielsweise schon mal den Führerausweis abgeben mussten oder verwahrt wurden, steigt die Wahrscheinlichkeit, bei einem Autounfall Verursacherin oder Verursacher zu sein.

Was sind die Gründe? Die Sanktionen sollten doch eine abschreckende Wirkung haben ...

Einige dieser Menschen weisen ein höheres Risikodispositiv auf und sind eher bereit, Gefahren wiederholt einzugehen. Zudem kann dies ein Indiz für Suchtverhalten sein: Alkoholiker tauchen vermutlich in der Unfallstatistik als Wiederholungstäter vermehrt auf. Dass die Sanktionen nicht wirken, würde ich aber nicht sagen. Der Führerscheinentzug durch den Gesetzgeber ist die Massnahme mit dem grössten Sicherheitseffekt.

Gleichzeitig ist er aber mit existenziellen Fragen verbunden, weil etwa eine Person ihren Arbeitsplatz bei Schichtarbeit nur mit Personenwagen erreichen kann.

«Der Führerscheinentzug ist die Massnahme mit dem grössten Sicherheitseffekt.»

Für das Forschungsprojekt werten Sie mit Ihrem Team umfangreiche Datensätze aus. Was geschieht mit den Resultaten?

Die Forschungsergebnisse bilden eine Grundlage für via sicura, das Handlungsprogramm für mehr Sicherheit im Strassenverkehr des Bundes. Nach Abschluss von Teil 2 des Forschungsprojekts Anfang 2017 wissen wir detaillierter, welche Kombinationen aus Person, Fahrzeug, Wetter und Strassenverhältnissen häufig zu einem Unfall führen. Auf dieser Basis werden wir Empfehlungen zuhanden des

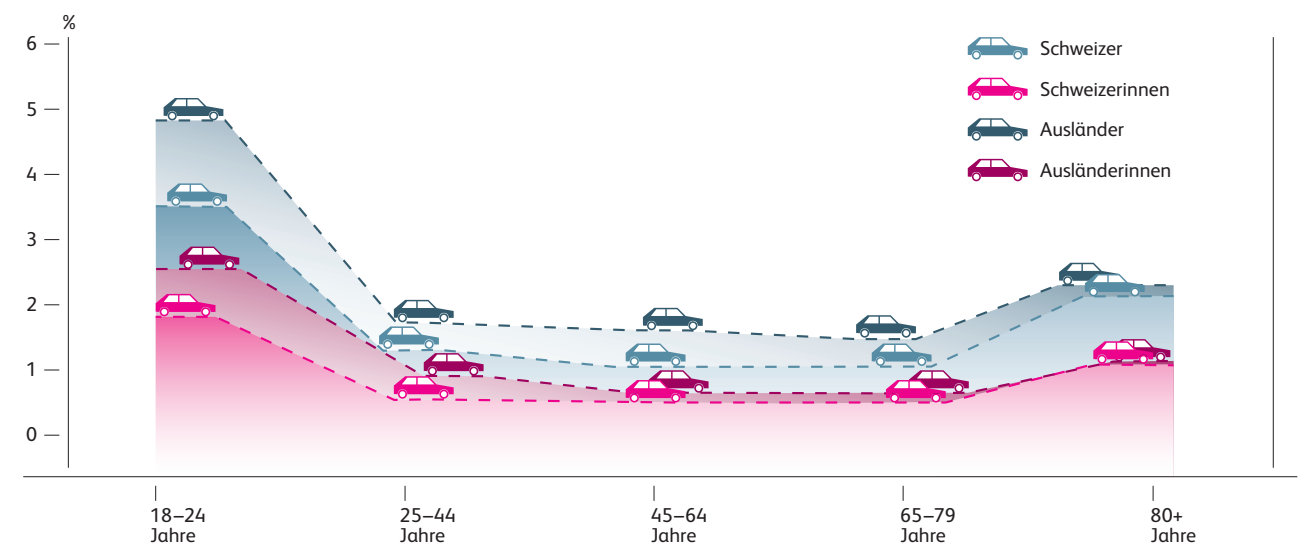


Timo Ohnmacht, Dozent und Projektleiter im Kompetenzzentrum für Mobilität am Institut für Tourismuswirtschaft ITW der Hochschule Luzern.

Bundesamtes für Strassen (Astra) formulieren, welche Massnahmen sich für welche Bevölkerungsgruppe eignen könnten, um die Verkehrssicherheit zu verbessern: beispielsweise ein obligatorischer Schleuderkurse für Neulenker. Was davon umgesetzt wird, ist allerdings Sache der Politik. **Interview: Yvonne Anliker**

Frauen haben ein geringeres Unfallrisiko

Unfallwahrscheinlichkeit nach Geschlecht, Nationalität und Alter in Prozenten 2012



In jungen und in fortgeschrittenen Jahren ist das Unfallrisiko mit Personenwagen erhöht. Zudem ist für Männer die Wahrscheinlichkeit höher, in einen Autounfall verwickelt zu werden, als für Frauen. Für diese Auswertung geht das Forschungsteam von einer identischen Fahrleistung von rund 7'600 Kilometern pro Jahr aus. QUELLE: FORSCHUNGSPAKET VESPA/HOCHSCHULE LUZERN