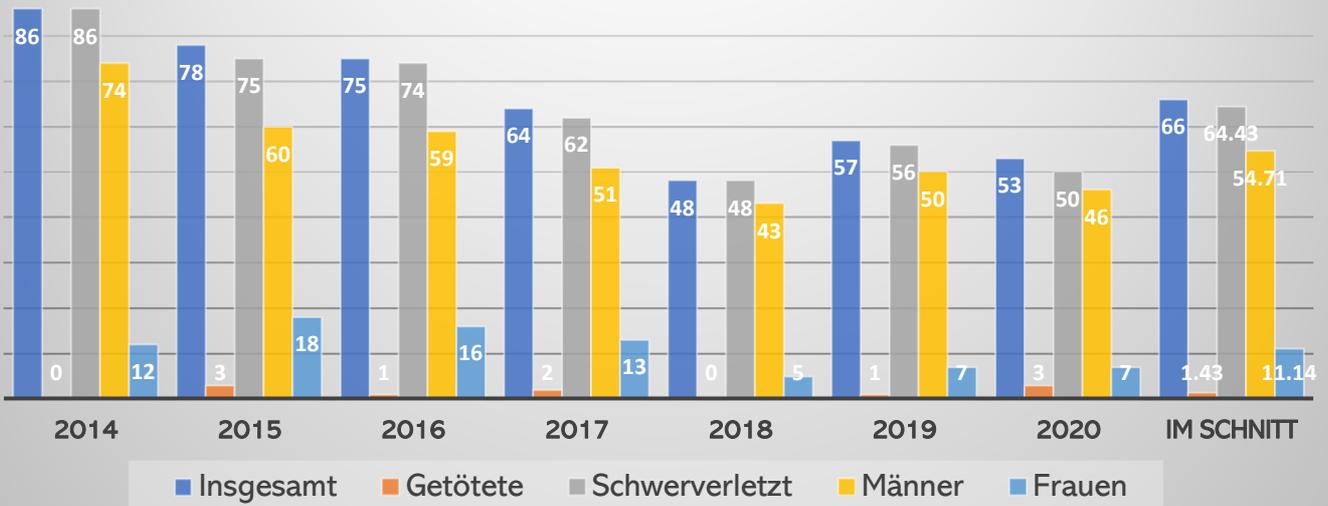


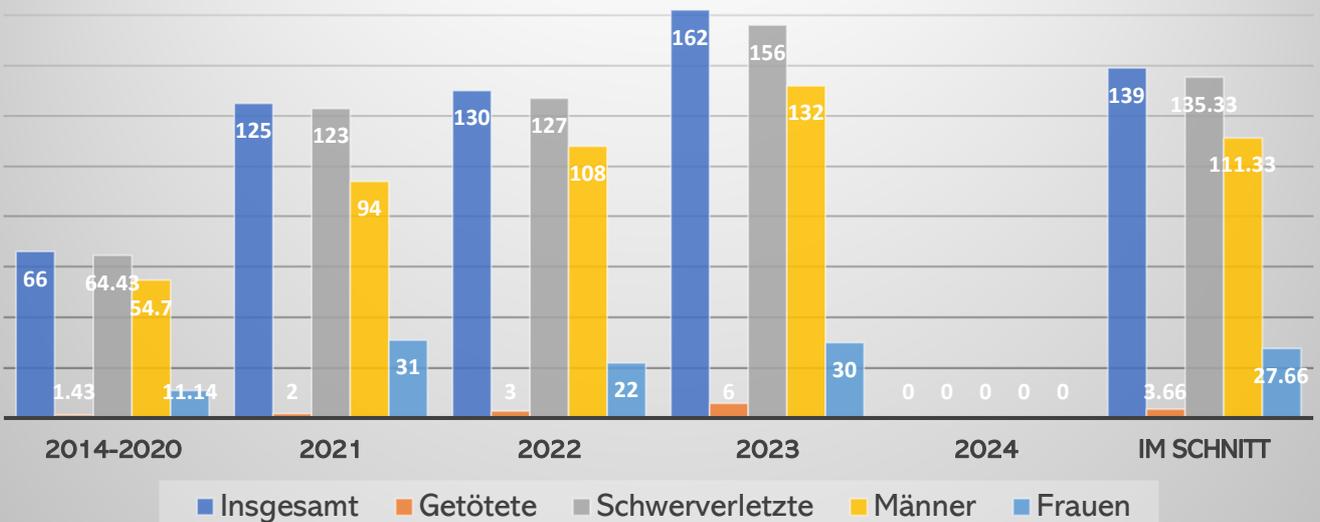
15- bis 17-jährige Jugendliche Schwerverletzte - Getötete vor der Änderung (2014 - 2020)



	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Ø
Insgesamt	86	78	75	64	48	57	53	66
Getötete	0	3	1	2	0	1	3	1.43
Schwerverletzte	86	75	74	62	48	56	50	64.4
Männer	74	60	59	51	43	50	46	54.71
Frauen	12	18	16	13	5	7	7	11.14

Farblich hervorgehoben: Gelb/rot **Höchstzahlen** im Vergleich der 7 Jahre, grün die **tiefste Anzahl** an Fallzahlen

15- bis 17-j. Jugendliche Schwerverletzte - Getötete NACH der Gesetzesänderung



2021-2023: Gegenüber Ø 2014-2020 Gesamtzahl plus 210,6%, Getötete plus 255,9%, Schwerverletzte plus 210%
 15- bis 17-jährige Jugendliche aufgeschlüsselt nach Geschlecht: Männlich plus 203,5%, weiblich 248,3%.

	2014-2020	2021	2022	2023	2024	Ø	in Prozent	
Insgesamt	66	125	130	162	0	139	+ 210.6	Insgesamt
Getötete	1.43	2	3	6	0	3.66	+ 255.9	Getötete
Schwerverletzte	64.43	123	127	156	0	135.33	+ 210	Schwerverletzte
Männer	54.51	94	108	132	0	111.33	+ 203.5	Männer
Frauen	11.14	31	22	30	0	27.66	+ 248.3	Frauen

Farblich hervorgehoben: Gelb/rot **Höchstzahlen** im Vergleich der 7 Jahre, grün die **tiefste Anzahl** an Fallzahlen

Im Vergleich zum Durchschnitt der Jahre 2014-2020 von 66 Schwerverunfallten (Schwerverletzte und Getötete) (min. 2018 48, max. 2014 bei 86) stieg der Schnitt von 2021-2023 um mehr als das Doppelte, plus 210,6 Prozent. (min. 2021 125 [plus 260,4% gegenüber 2014], max. 2023 bei 162 [plus 192,9% gegenüber 2014]).

Betrachtet man das Bild bei den tödlich verunglückten Jugendlichen, sieht es noch schlimmer aus: Von 2014-2020 starben im Durchschnitt 1,43 jährlich, (min. 0 2014/2018, max. 3 2015/2020), so stieg der Durchschnitt aller Getöteten von 2021-2023 auf 3,66, (min. 2 im Jahr 2021 und ein trauriger Rekord 2023 von 6), was einer Steigerung gegenüber der Vorjahresperiode um 256% entspricht: Nach der Gesetzesänderung starben also 2,5 mal so viele Jugendliche, bei den Schwerverletzten blieb der Faktor mit 2,1 nicht ganz so dramatisch. Als schwerverletzt wird definiert, wer stationär im Spital landet. Schwerst verletzt heisst längere Zeit mit grösserem Arbeitsausfall und wahrscheinlich langanhaltenden Beeinträchtigungen, wenn nicht sogar bleibenden Schäden. Bei den ungeschützten Zweiradfahrern, mit oder ohne Motor, sind noch schnell Knochenbrüche zu verzeichnen, aber auch die Gefahr von inneren Verletzungen oder schweren Kopfverletzungen ist bedeutend grösser als bei Autofahrern, die mit Gurten und Airbags geschützt sind und selbst bei hohen Geschwindigkeiten oft noch recht glimpflich davon kommen.

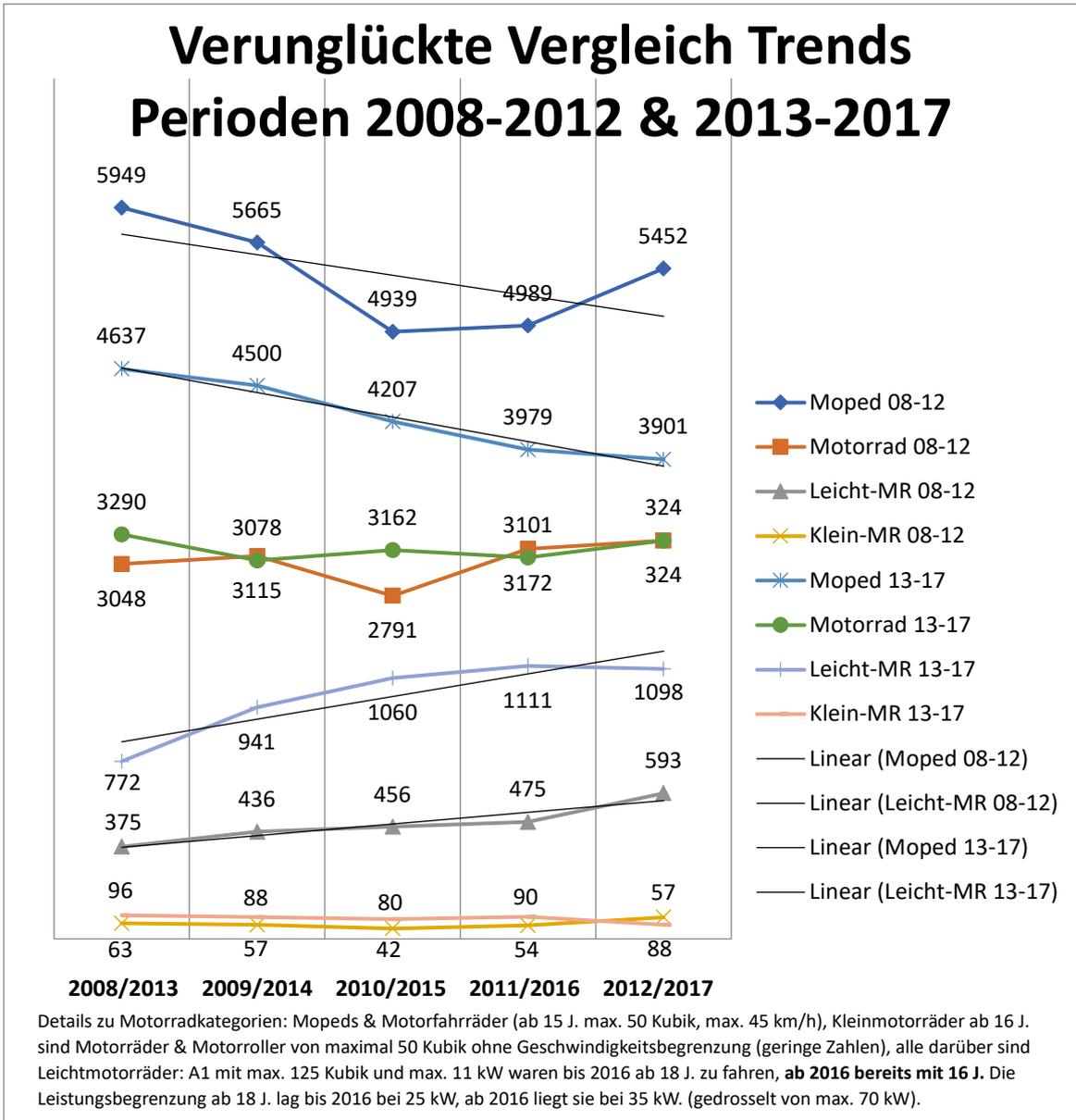
Vergleich mit Österreich: **Österreich führte 2013 die Kat. A1 für 16-Jährige ein**, jedoch mit einer hohen Zahl an verbindlichen Theorie- und Praxislektionen. Die Fahrschulen stellen die Ausrüstung, Bekleidung wie Motorräder. Mein Kommentar dazu (veröffentl. im Dez. 20): Motorrad- & Mopedunfälle im Vergleich Periode 2008-2012 & 2013-2017

Während bei den Moped-Unfällen die Tendenz über beide Perioden und insgesamt ständig sinkt, zeigt sich in den Leichtmotorradunfällen eine stark ansteigende Tendenz, genauso wie bei den Kleinmotorradunfällen, dort aber weniger einheitlich: *Bei den kleinen Zahlen der Kleinmotorräder sind die Streuungen als absolute Zahl vielleicht zufälliger!* (Das ASTRA bei uns verzichtete entsprechend auf eine AM-Auswertung)

Der tiefste Wert in der Kat. A1 lag im Jahr 2010 bei 42, der höchste Wert 2013 bei 96 (+230%), mit einem starken Abfall 2017. Der **Schnitt der insgesamt verunglückten Zweiradfahrern** lag in der zweiten Periode bei den Kleinmotorrädern um einen Drittel höher, bei den **Leichtmotorrädern gar mehr als Doppelte!** (+113%)

Bei den Mopedunfällen war die rückläufige Tendenz mit Ausnahme der Jahre 2011 (+1%) und 2012 (+8,2%) über die ganze Zeit im Bereich von -2% (2017) und -14,9% (2013). Im Gegensatz dazu nahmen die **Unfallzahlen bei den Leichtmotorrädern kontinuierlich zu**, mit Prozentsätzen zwischen + 4,2% (2011) und + 30,2% (2013). Im Jahr 2017 gab es erstmals eine Trendwende. Da die Leichtmotorräder ab 2017 nicht mehr separat ausgewiesen sind, konnte betreffend dem weiteren Trend keine Aussage gemacht werden.

Fazit: Im Vergleich zu Österreich ist die Entwicklung bei uns sogar noch viel drastischer! Dies dürfte auf die grossen Werbemassnahmen des Zweirad-Fachhandels zurückzuführen sein. Nachdem sie in der Pandemie Lunte gerochen hatten und damals diese massive Werbung (sie wollten vor der Abschaffung des Direkteinstiegs noch ganz gross Kasse machen) gar zu einem ausgetrockneten Markt an Neufahrzeugen geführt hatte: Viele waren total ausverkauft und dies führte dazu, dass vermehrt alte, wirklich alte \square ccasionsmotorräder plötzlich wieder gefragt waren. Mit der Neuerung, dass mit der Kat. A1 für die jugendliche Kundschaft ein grosser neuer Kuchen entstanden war, forcierten sie die Verkäufe mit allerlei Verkaufsaktionen. Da in dieser Klasse auf jedem einzelnen Neufahrzeug nur ein sehr geringer Gewinn möglich ist, mussten sie es mit der Masse machen. Die daraus resultierende Unfallstatistik ist der Preis dafür, dass der vom UVEK vorgeschlagenen «gewerbefreundlichen» Variante (Kleinmotorräder ab 15 Jahren und Motorräder der 125er-Klasse ab 16 Jahren) der Vorzug gegenüber der «sicherheitsorientierten» Variante (Kleinmotorräder ab 16 Jahren, Motorräder der 125er-Klasse ab 18 Jahren) gegeben wurde – gegen alle Warnungen der \square rganisationen der Fachleute, die die Verkehrssicherheit vertraten. Die Händler hören das bestimmt nicht gern, aber das ist **der Tribut an den Blutzoll**, der unsere Jugend und ihre Familien gerade bezahlen!



Alle Zahlen ab 2012 wurden unter anderen Kriterien erfasst und können nur bedingt mit denjenigen von vorher verglichen werden.

Zusammenstellung und Darstellung durch Urs Tobler im Jan./Febr. 2021 für FL- und Töff-Händler-Post vom 8. Dez. 2020/ Kommentar zu den «Unfallzahlen betr. Motorradfahrende mit L» vom 20.03.2021



	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Insgesamt	86	78	75	64	48	57
Getötete	0	3	1	2	0	1
Schwerverletzt	86	75	74	62	48	56
Männer	74	60	59	51	43	50
Frauen	12	18	16	13	5	7