

Dramatische Entwicklung: Todesopferzahl verdreifacht, Schwerverletzte gut verdoppelt

Mehr Unfälle bei jungen Motorradfahrenden: ASTRA prüft Massnahmen

Seit der Senkung des Mindestalters für Motorräder der Kategorie A1 hat das ASTRA die Unfallentwicklung der Altersgruppe 16-17 Jahre genau analysiert. Die Analyse zeigt: Zwischen 2021 und 2023 hat sich die Zahl der Unfälle von 125er-Motorradfahrenden in dieser Altersgruppe im Vergleich zu 2018-2020 mehr als verdoppelt.

Um die Unfallzahlen zu senken, wird das ASTRA in den nächsten Monaten mit betroffenen Interessengruppen mögliche Massnahmen prüfen. Denkbar sind Anpassungen bei der Ausbildung, zum Beispiel beim Inhalt oder der Dauer der praktischen Grundschulung (PGS, obligatorischer Kurs für Motorrad-Fahrende). Die Umsetzung erfolgt im Rahmen eines laufenden Projekts zur Überarbeitung der PGS. Die dafür notwendige Vernehmlassung ist für 2027 geplant.

ASTRA: Evaluationsbericht zur Herabsetzung des Mindestalters in der Kat. A1 125 cm³, max. 11 kW

Auszug:

«Das Unfallrisiko ist bei den 16- und 17-Jährigen deutlich erhöht und hat mit der Einführung der Massnahme stark zugenommen. Dies könnte damit zusammenhängen, dass Jugendliche generell über weniger Fahrerfahrung verfügen («Anfängerrisiko»*), tendenziell höhere Risiken eingehen und ihre eigenen Fähigkeiten eher überschätzen («Jugendlichkeitsrisiko»**).»

Die **Abbildung 6** zeigt die Exposition (Sicht auf das) des Unfallrisikos bezüglich 1000 gelöster Lernfahrausweise in den verschiedenen Altersklassen. Von links nach rechts ist die Entwicklung über 8 Jahre: 4 Jahre vor und 4 Jahre nach der Herabsetzung des Mindestalters zu sehen. 125er-Maschinen sind stärker und schneller, was zu mehr Unfällen und schwereren Verletzungen führt.

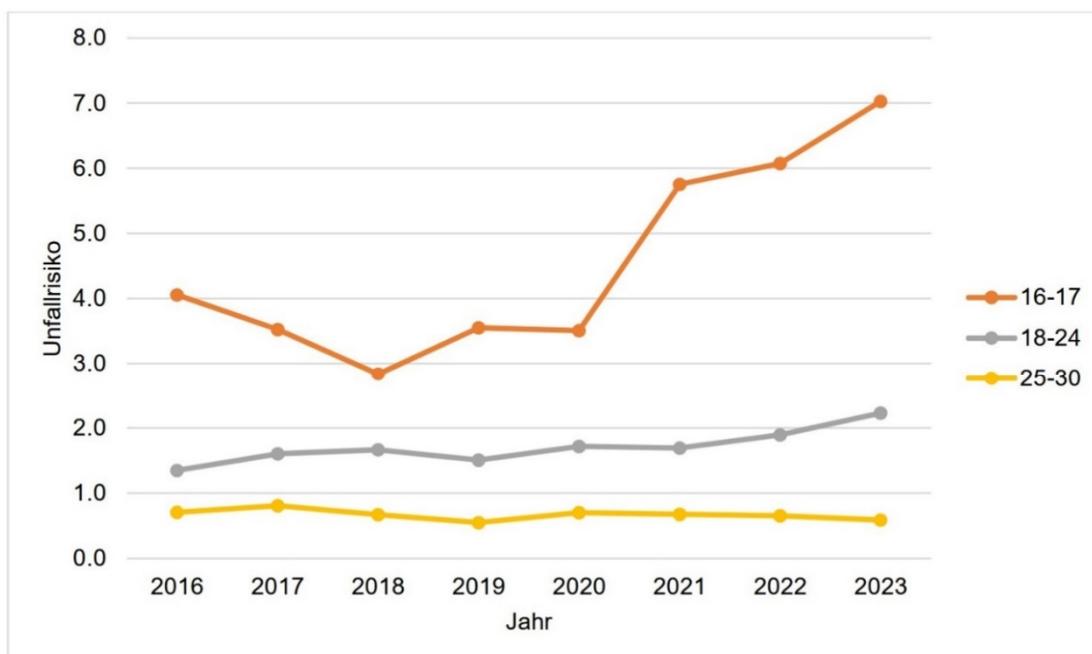


Abbildung 6: Entwicklung des Unfallrisikos von (Klein-) Motorradfahrenden nach Altersgruppe
Quelle: ASTRA 2024, Evaluationsbericht A1 - Herabsetzung des Mindestalters, Abb. 6 Seite 19

*) «Anfängerrisiko»: Wer ein Motorradfahrzeug führt ohne Fahrerfahrung, macht tendenziell mehr Fehler als routinierte Fahrzeuglenker.

**) «Jugendlichkeitsrisiko»: Jugendliche in der Entwicklung haben ein anderes Verhalten, sich und ihr Tun einzuschätzen. Besonders gefährdet im Strassenverkehr sind männliche Jugendliche.

Auszug aus dem Bericht des ASTRA vom 13.03-2025 zu den Strassenverkehrsunfällen von 2024

Fazit: Von 2016 bis 2019 lag der Schnitt bei $\pm 3,5$, ab 2020 stieg sie an bis 2023 bei 7 – was einer Verdoppelung entspricht! **Es geht um die Unfallrate pro 1000 gelöste Lernfahrausweise in diesem Alterssegment, das hat nichts zu tun mit mehr verkauften Fahrzeugen!**

Der Anstieg in der Altersklasse 18-24 Jahre könnte ab 2020 unter Umständen auf die Pandemie zurückzuführen sein, dass in dieser Zeit wenig Motorrad-affine Lenker & Lenkerinnen dazugekommen sind: Der Anstieg von 1,7 im Jahr 2020 auf 2,2 im Jahr 2023 beträgt etwa 30%.

Für die Altersklasse 25-30 Jahre hat das Gesetz geändert, indem es seit 2021 den Direkteinstieg verbietet. Ausnahme: Polizei, Experten, Auszubildende im Motorradmechaniker-Beruf. Seit 2020 sinken die Unfallzahlen in dieser Altersklasse stetig.

Auszug:

«Viele der schwerverunfallten 15- bis 17-jährigen Lenkerinnen und Lenker eines (Klein-)Motorrads wurden in den ersten 5 Monaten nach Erhalt des LFA registriert. Ab dem 6. Monat nach Erwerb des LFA nehmen die Unfallzahlen erkennbar ab. Es ist unklar, warum ein solcher Knick ab dem 6. Monat zu beobachten ist, da die PGS (obligatorische «Praktische Grund-Schulungskurse») bereits in den ersten vier Monaten der Fahrausbildung absolviert werden muss.»

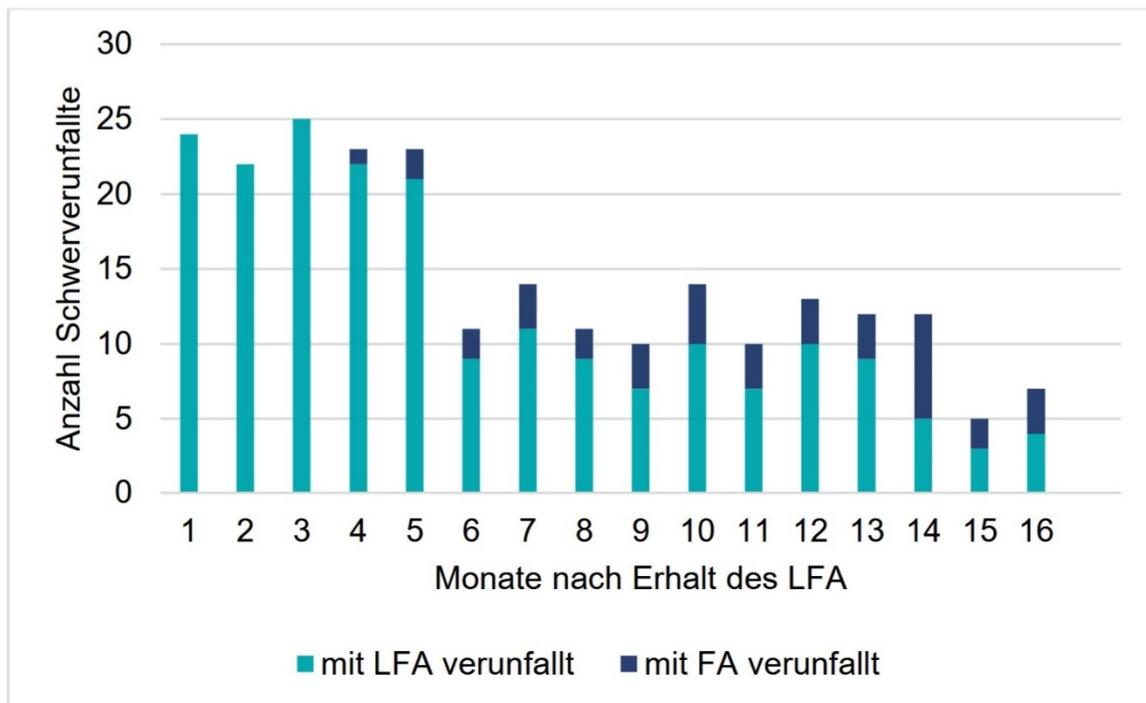


Abbildung 7: Verteilung der Anzahl schwerverunfallter 15- bis 17-jähriger (Klein-)Motorradlenkerinnen und -lenker nach Anzahl Monaten seit dem Erwerb des LFA. Lesebeispiel: Im 6. Monat nach Erwerb des LFA sind 2 Personen mit einem FA und 9 Personen mit einem LFA schwer verunfallt.

Als «Schwerverunfallt» bezeichnet man schwer Verletzte, die an ihrem Arbeitsplatz mehrere Monate ausfallen oder auch tödlich verletzte Personen.

In der obigen Aufstellung bin ich überrascht, dass es bereits im vierten Monat der Fahrpraxis verunfallte Personen gibt, die bereits im Besitz des Führerausweises sind. Aber es geht 13 Monate ins Land, bis der Anteil (zufallsbedingt? Weil im 15. und 16. Monat wieder umgekehrt!) derjenigen mit einem Führerausweis anteilmässig grösser ausfällt.

Dass so viele in den ersten Tagen, Wochen, Monaten ihrer Töff-Karriere bereits einen Unfall erleiden müssen, ist tragisch: Niemand beginnt mit Töfffahren um zu verunfallen! Aber es ist leider die Tatsache.

Der Grund dafür ist unser Gesetz, welches aufgrund einer theoretischen Prüfung («Dubeli-Test*») einem ungeübten Fahrzeuglenker erlaubt, unbegleitet im Alltagsverkehr teilzunehmen. Und man kann heute zu keiner Tages- oder Nachtzeit unterwegs sein, ohne die Strasse mit jemandem teilen zu müssen. Wer einen Fahrfehler begeht, hat die grössere Chance, zu crashen als nicht: Ganz selten ist die Strasse frei von Verkehr und Personen. Und es gibt niemand (vielleicht ein beschützendes Elternhaus?), der dagegen spricht, das neuerworbene Gefährt für den Arbeitsweg einzusetzen.

Seite noch in Arbeit!

*) «Dubeli-Test»: Ein «Multiple-Choice» mit 2 oder 3 Antworten, wobei 1 oder 2 richtig oder falsch sind, ist kein Verständnis-Test: Bei 5, 6, 7 Antworten, wobei 1 od. mehrere richtig od. falsch sind!