



ADAC Unfallforschung

Berichte der ADAC Unfallforschung

Juli 2016

Verfasser: Dipl. Ing. Thomas Unger
M.Sc. Michael Pschenitza

Unfallgeschehen junger Fahrer

1 Motivation

Im Jahr 2014 verunglückten in Deutschland rund 67.000 Verkehrsteilnehmer im Alter von 18 bis unter 25 Jahren. Das sind fast 17% der Verletzten und Getöteten im Gesamtunfallgeschehen. Der Anteil dieser Altersgruppe an der deutschen Gesamtbevölkerung beträgt hingegen knapp 8% [1]

Das hohe Risiko in diesem Alter einen schweren Verkehrsunfall zu erleiden wird durch folgenden Vergleich deutlich.

- Je 100.000 Einwohner dieser Altersgruppe verunglückten 1.075 junge Erwachsene im Straßenverkehr, [1]
- Je 100.000 Einwohner der Gesamtbevölkerung verunglückten 486 im Straßenverkehr. [1]

Positiv zu erwähnen ist, dass die Unfallzahlen junger Erwachsener über die letzten Jahre (Vergleich: 2005 → 87.500 Verunglückte; 2011 → 75.000 Verunglückte) rückläufig sind. Dieser Rückgang ist deutlicher ausgeprägt, als die Entwicklung der Verunglücktenzahlen im Gesamtunfallgeschehen Deutschlands. Dennoch erreicht keine andere Altersgruppe das Verletzungsrisiko bei Verkehrsunfällen solch hohe Werte. [1]

Für eine weitere Erhöhung der Verkehrssicherheit ist es notwendig, die Risikogruppen im Unfallgeschehen zu kennen und die Unfallumstände zu analysieren. Um Maßnahmen zur Verbesserung zu ergreifen oder vorhandene Maßnahmenpakete bewerten zu können, müssen die Ansatzpunkte und Einsatzgrenzen für diese speziellen Verkehrsteilnehmer bekannt sein. Eine Auswertung der Daten der ADAC Unfallforschung und weiterer Datenquellen soll die notwendigen Erkenntnisse liefern.

2 Das erfasste Unfallgeschehen der ADAC Unfallforschung

Die von der ADAC Unfallforschung erfassten Fälle sind von einer hohen Unfallfolgeschwere geprägt, denn es kamen jeweils Rettungshubschrauber zum Einsatz, deren Besatzung für die Erst-Dokumentation sorgte. Neben der hohen Unfallschwere ist auch der hauptsächlich Einsatz außerhalb geschlossener Ortschaften wesentliches Merkmal der Verkehrsunfälle.

So gehen 94 Prozent der Fälle mit schweren bis tödlichen Verletzungen einher. Dies erklärt die unterschiedliche Verteilung der Verletzungsschwere, was folgende Auswertungen widerspiegeln:

Da gerade die Fälle mit schweren Verletzungen vermieden bzw. deren Folgen abgemildert werden müssen, sind die Trends aus den Erhebungen wichtige Indikatoren zur weiteren Untersuchung von Aspekten der Sicherheit.

Ein Vergleich mit anderen Studien zeigte, dass die ADAC Unfallforschung für die Unfälle mit „**schweren Verletzungen**“ in vielen Punkten eine gute Repräsentativität aufweist.

Die Auswertung des Unfalltyps nach amtlicher Definition ergibt, dass es sich in 45 Prozent der Fälle um Unfälle mit Kontrollverlust (Fahrerunfälle) handelt. Unfälle im Längsverkehr (21%) und Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle (15%) sind weitere sehr häufige Unfalltypen. Dies unterscheidet sich vom Unfallgeschehen der amtlichen Statistik.

So sind in der ADAC Unfallforschung die Fahrerunfälle deutlich überproportional repräsentiert. Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle wurden jedoch seltener als in den Zahlen des statistischen Bundesamtes registriert. Beides kann durch die oben beschriebene Dokumentationsmethodik begründet werden.

3 Verunfallte junge Erwachsene in der ADAC Unfallforschung

Grundlage der Untersuchung sind 17.762 Dokumentationen aller Unfall- und Fahrzeugtypen im Zeitraum von Juni 2005 bis Mai 2016 aus der ADAC Unfallforschung. Von diesen Unfällen sind rund 20% Unfälle mit jungen Erwachsenen zwischen 18 und unter 25 Jahren. Bei etwa der Hälfte dieser Unfälle konnten die jungen Erwachsenen auch als Fahrzeugführer eines Pkw identifiziert werden. Insgesamt kam es bei den Unfällen zu rund 4.000 verletzten jungen Erwachsenen. Die Aufteilung der Beteiligung am Straßenverkehr zeigt Abbildung 3-1.

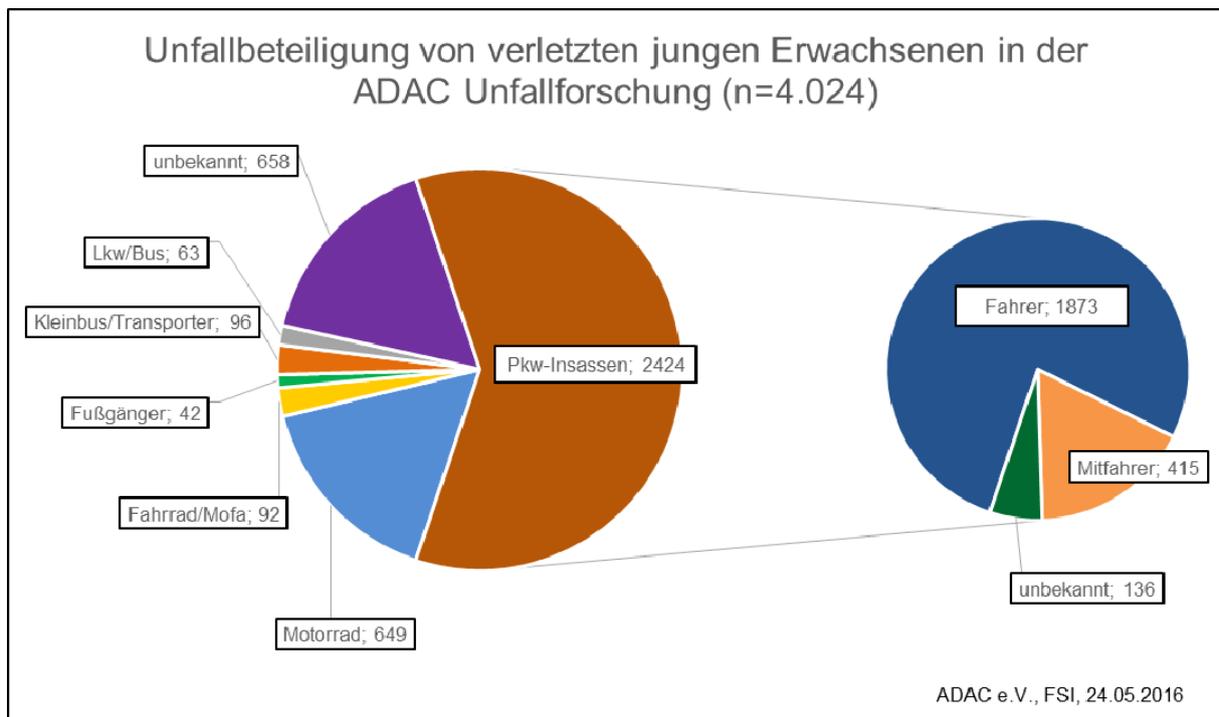


Abbildung 0-1: Unfallbeteiligung von verletzten jungen Erwachsenen

4 Pkw-Unfälle mit jungen Fahrern in der ADAC Unfallforschung

Seit Beginn des Projektes im Juni 2005 wurden insgesamt 3.649 Unfälle mit jungen Erwachsenen in der Datenbank der ADAC Unfallforschung gespeichert. Der Anteil an Pkw Unfällen ist sehr hoch und liegt hier bei 64% Fällen. Betrachtet man die jungen Pkw-Fahrer gesondert, ergibt sich eine Anzahl von 1.828 Unfällen.

Als erste Betrachtung zum Verständnis der Unfälle ist die Auswertung der Unfalltypen in Abbildung 4-1 dargestellt. Diese zeigen bei den Unfällen mit jungen Fahrern in der ADAC Unfallforschung ein deutliches Bild. Mehr als die Hälfte (56%) der Unfälle sind Fahrurfälle, welche durch den Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug entstehen. Des Weiteren sind Unfälle im Längsverkehr (17%) und Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle (15%) die häufigsten Unfalltypen.

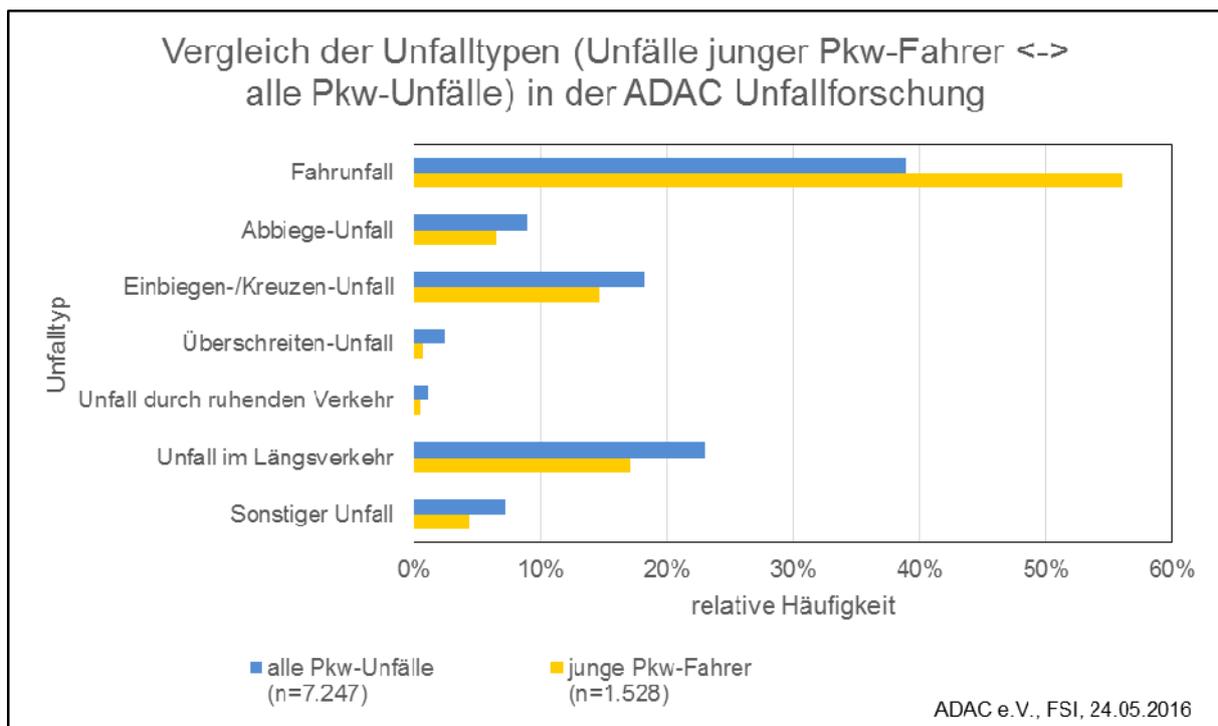


Abbildung 0-1: Vergleich der Unfalltypen

Die Fahrerfahrung hat einen sehr großen Einfluss auf das Unfallgeschehen. Durch mangelnde Praxis, Fehleinschätzung der Situation und unangebrachten Reaktionen können gefährliche Situationen entstehen.

Eine tiefer gehende Betrachtung der Ursachen für das Abkommen von der Fahrspur/Fahrbahn zeigt, dass in **bis zu 33% der Unfälle die Unaufmerksamkeit** als Begleitfaktor in Erscheinung tritt. Unaufmerksames Fahren wird durch sehr viele unterschiedliche Einflüsse begünstigt. Dazu gehören, neben vielen anderen, das Be-

dienen des Smartphones, äußere Einflüsse wie Ereignisse neben der Straße aber auch die Ablenkung durch Mitfahrende. Allerdings ist deutlich zu machen, dass das Thema Unaufmerksamkeit nicht immer eindeutig nachweisbar ist und diese „Grauzone“ nicht ausschließlich für junge Fahrer gilt, sondern über alle Altersgruppen auftritt. Neben ESP können hier weitere Fahrerassistenzsysteme wie Spurverlassenswarner oder Spurhalteassistenten für eine deutliche Reduktion der Abkommen- und Gegenverkehrsunfälle sorgen.

Eine Vielzahl an Unfällen ist bei den jungen Fahrern durch Manöver entstanden, welche durch die fehlende Erfahrung bei kritischen Situationen zu einem schwerwiegenden Verlauf führt. So wird oftmals mit dem Pkw die Fahrbahn verlassen oder die Geschwindigkeit nicht den Kurvenverhältnissen angepasst. Auch das Abkommen in den Gegenverkehr führte häufig zu den schweren Unfällen. Vor allem die häufige Fehlreaktion auf Fahrzustände und kritische Zustände führte dabei zu den Ereignissen. So geriet das Fahrzeug oft, bei dem Versuch das Fahrzeug aus dem Bankett zu bewegen, ins Schleudern.

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist das Fahrzeug, mit dem sich die schweren Unfälle ereigneten. Die Auswertung ergibt, dass Fahrenfänger meist sehr alte Fahrzeuge fahren. Sind die Fahrzeuge bei Pkw-Unfällen älterer Generationen, also über 25 Jahre, im Durchschnitt gut 9 Jahre alt, so sind die Pkw der 18-25-Jährigen gut 2 Jahre älter (10,7 Jahre im Durchschnitt). Diese Situation lässt sich leicht mit dem stark begrenzten Budget, welches Fahrenfängern zum Kauf eines Fahrzeuges zur Verfügung steht, erklären. Das Fahrzeugalter hat einen signifikanten Einfluss auf die Sicherheitsausstattungen. So sind beispielsweise nur wenige alte Fahrzeuge mit ESP ausgerüstet. Zusätzlich ist die passive Sicherheit bei älteren Fahrzeugen nicht auf einem solch hohen Niveau wie es bei modernen Fahrzeugen Stand der Technik ist.

Der Trend der letzten 10 Jahre zeigt einen kontinuierlichen Anstieg des Fahrzeugalters und somit ein relativ konstant bleibendes Baujahr vom Jahr 2000 im Mittel. Dies liegt zum einen an der längeren Lebensdauer moderner Fahrzeuge und zum anderen an den aufgrund des hohen technischen Standards teurer werdenden Neufahrzeugen, wodurch die älteren Fahrzeuge länger gefahren werden.

Empfehlungen

Mit gezielten Schulungen können die richtigen Reaktionen trainiert und die Fahrer sensibilisiert werden. Um das Unfallgeschehen hier positiv zu beeinflussen müssen umfassende Programme für die jungen Erwachsenen entwickelt werden.

Ein sicheres Fahrzeug kann helfen kritische Situationen zu vermeiden oder deren Folgen zu mindern. Aus diesem Grund müssen die Fahrzeuge der Fahrer über umfassende Sicherheitspakete verfügen. Dass es bereits einige Fahrzeuge gibt, welche mit wichtigem Sicherheitsequipment wie Airbags (Front-, Seiten-, und Kopf-airbags) und ABS/ESP ausgerüstet sind, zeigt die dargestellte Auswahl in Tabelle 4-7. Die Preise für diese Fahrzeuge liegen bei unter 7.000 €, das heißt, dass auch bei geringem Budget ein hoher Sicherheitsstandard für junge Leute möglich ist.

Die Darstellung enthält nur eine Auswahl geeigneter Fahrzeuge. Es sind durchaus weitere Modelle mit anderer Motorisierung, Aufbau und Baujahr möglich. Fahrzeuge mit der empfohlenen Mindestausstattung an aktiven und passiven Sicherheitssystemen, wie oben beschrieben, können in diesem Fall bereits ab ca. 4.000 € erworben werden.

5 Erkenntnisse der ADAC Unfallforschung

Das Risiko als **junger Verkehrsteilnehmer (18-25)** verletzt oder getötet zu werden ist mindestens **doppelt so hoch wie im Gesamtunfallgeschehen** (alle anderen Altersgruppen).

Typisch für die Fahranfänger sind **Alleinunfälle**, welche vor allem in Kurven vorkommen.

In den meisten Fällen treten **Schleudervorgänge** auf. Die gefährlichen Bankettunfälle wurden oft in der betrachteten Altersgruppe zwischen 18 und 25 Jahren dokumentiert.

Die häufigsten Unfallursachen sind:

- Mangelnde Fahrpraxis / Fehlende Routine in Grenzsituationen
- Fehleinschätzung der Verkehrssituation
- Unangepasste Geschwindigkeit

Die auftretenden hohen Verletzungsschweren werden vor allem durch die häufigen **Baumanpralle** hervorgerufen.

Das **hohe Fahrzeugalter (Ø 10,7 Jahre)** begünstigen den oft negativen Verlauf der Verkehrsunfälle, da bei diesen Fahrzeugen sehr oft die aktive und passive Sicherheit nicht auf dem heute üblichen Level sind.

Empfehlungen des ADAC:

Durch eine **Sensibilisierung der Zielgruppe** und das **Angebot von günstigen und zugeschnittenen Fahrerschulungen und Fahrausbildungen** können viele Situationen entschärft und so aktiv Unfälle vermieden werden.

Es sollten gezielt angesprochen werden:

- **Gefahr der Ablenkung (z.B. durch Smartphones)**
- **Situationsbewusstsein, Gefahrenlehre (Reaktion, Fahrmanöver, Geschwindigkeit)**
- **Fahrzeugwahl (ESP, Kopfairbag usw.)**

Die **gezielte Auswahl von Gebrauchtpkw mit Sicherheitssystemen wie ESP** kann einen großen Teil der Unfälle verhindern oder stark abschwächen. Wei-

terhin sollten Front-, Seiten- und Kopfairbags in den Fahrzeugen vorhanden sein, um die Folgen eines Unfalls so gering wie möglich zu halten.

Eine Verbesserung der Infrastrukturen mit überschaubaren Kosten kann einen wesentlichen Beitrag leisten, Alleinunfälle zu vermeiden. (Bankette, profilierte Seitenmarkierung an Unfallschwerpunkten)

6 Quellenverzeichnis

[1] Statistisches Bundesamt Wiesbaden: Unfälle von 18-24 Jährige; September 2015; Artikelnummer: 5462406-14700-4