



ADAC Unfallforschung

Berichte der ADAC Unfallforschung

Oktober 2012

**Verfasser: Dipl. Ing. Thomas Unger
Veröffentlichung dazu in Motorwelt 11/2012**

Junge Fahrer 2012

1 Motivation

Im Jahr 2011 verunglückten in Deutschland rund 75.000 Verkehrsteilnehmer im Alter von 18 bis 24 Jahren. Das sind fast 20% der Verletzten und Getöteten, obwohl nur 8,2% der Gesamtbevölkerung zu dieser Altersgruppe zählen. [1]

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

- Je 100 000 Einwohner dieser Altersgruppe verunglückten 1.105 junge Erwachsene im Straßenverkehr, [1]
- Je 100 000 Einwohner der Gesamtbevölkerung verunglückten 485 im Straßenverkehr. [1]

In keiner anderen Altersgruppe erreicht das Verletzungsrisiko bei Verkehrsunfällen diese erhöhten 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 Fälle der ADAC Unfallforschung sind, bedingt durch die Kombination mit der ADAC Luftrettung, geprägt von einer hohen Unfallfolgeschwere, bei denen der Rettungshubschrauber zu Einsatz gerufen wird.

So gehen 94% der Fälle mit schweren bis tödlichen Verletzungen einher. Diese Charakteristik zeigt die Abgrenzung des Projektes zum Gesamtunfallgeschehen, welches folgende Auswertungen widerspiegeln.

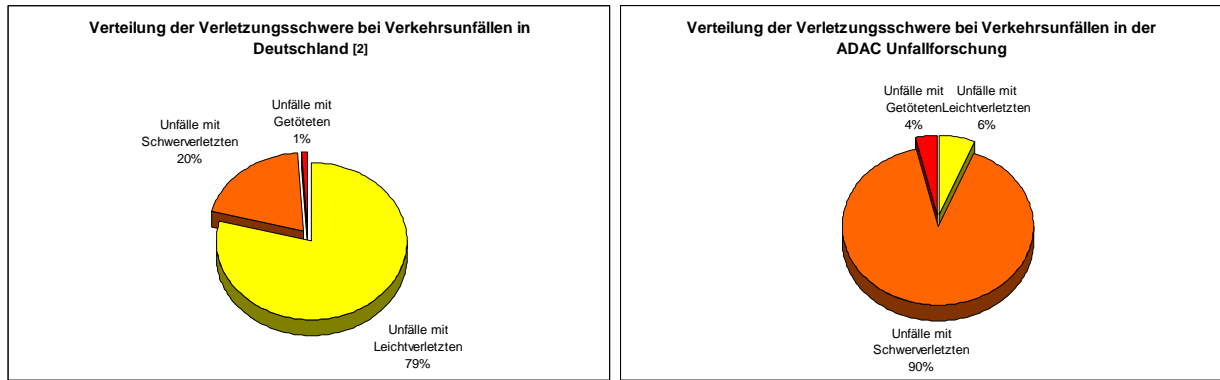


Abbildung 2-1: Verteilung der Verletzungsschwere ADAC - Unfallforschung / Amtliche Statistik [2]

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.

Eine Untersuchung mit mehreren Unfallforschungsstudien zeigte, dass die ADAC Unfallforschung für die Unfälle mit „**schweren Verletzungen**“ in vielen Punkten eine sehr gute Repräsentativität aufweist.

Die Auswertung der Unfallarten, wie sie nach amtlicher Definition vorgenommen wird, ergibt, dass 28% der Fälle Abkommensunfälle, 24% Einbiegen/Kreuzen – Unfälle und 21% Auffahrunfälle sind. Dies unterscheidet sich vom Unfallgeschehen der amtlichen Statistik.

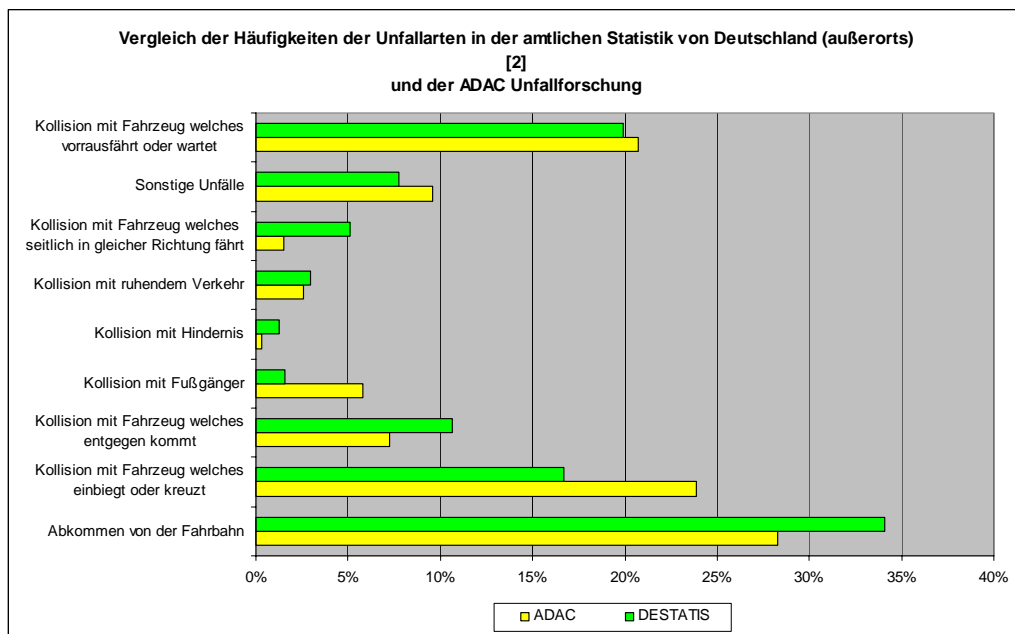


Abbildung 2-2: Unfallarten in der amtlichen Unfallstatistik und ADAC Unfallforschung

So sind in den Fällen der ADAC Unfallforschung die Einbiegen/Kreuzen - Unfälle deutlich überproportional repräsentiert. Abkommenunfälle wurden deutlich seltener als in den Zahlen des statistischen Bundesamtes registriert. Die Gründe für diese Verschiebungen sind die Grundlage des Projektes – die Einsätze der Rettungshubschrauber bei schweren Verletzungen.

3 Jungen Fahrer (18 – 24 J.) in der ADAC Unfallforschung

In der Datenbank der ADAC Unfallforschung sind derzeit rund 7.000 auswertbare Unfälle gespeichert. Von diesen Unfällen sind fast 20% Unfälle mit Jungen Erwachsenen zwischen 18 und unter 25 Jahren.

Die Unfallkonstellationen dieser Gruppe von Verkehrsteilnehmern in der ADAC Unfallforschung zeigen im Wesentlichen zwei Hauptgruppen. Zum Einen sind in 35% der Fälle Pkw Alleinunfälle vorherrschend und zum Anderen wurden in 24% der Fälle Pkw – Pkw Kollisionen dokumentiert.

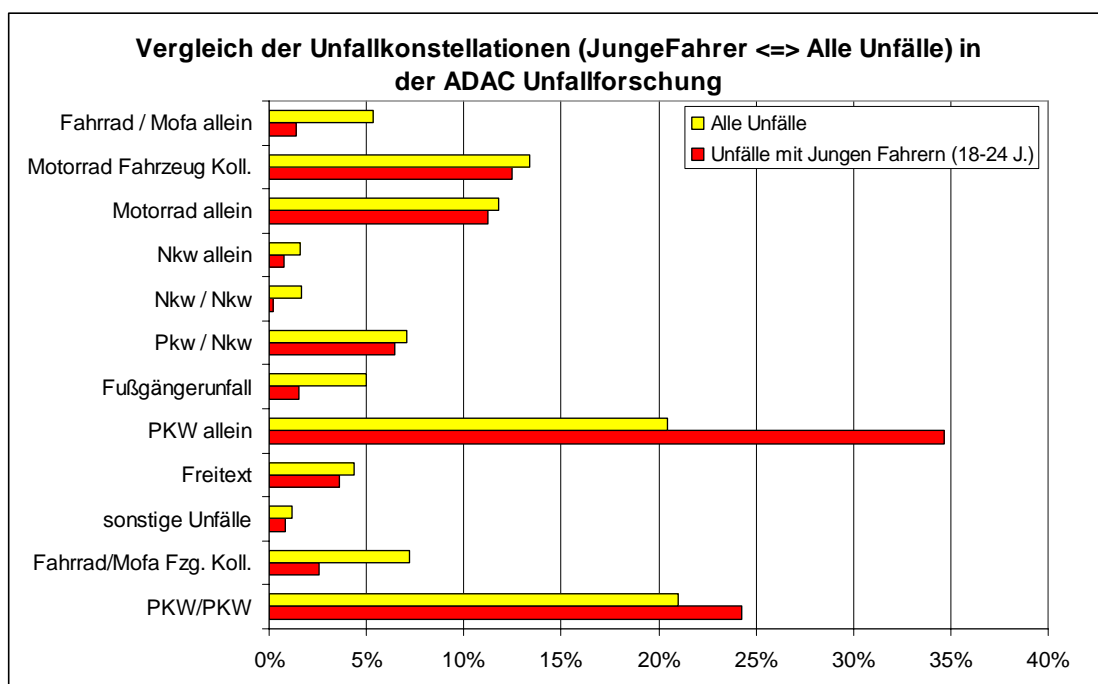


Abbildung 3-1: Unfallkonstellationen bei jungen Fahrern

Seit Beginn des Projektes im Juni 2005 wurden insgesamt 2.162 Unfälle mit **Jungen Fahrern** in der Datenbank der ADAC Unfallforschung gespeichert. Der Anteil an Pkw Alleinunfällen ist sehr hoch und liegt hier bei 63% Fällen.

Die Verteilung der Unfallarten (nach amtlicher Definition) zeigt die häufigsten Konflikte bei den aufgenommenen Unfällen in der ADAC Unfallforschung.

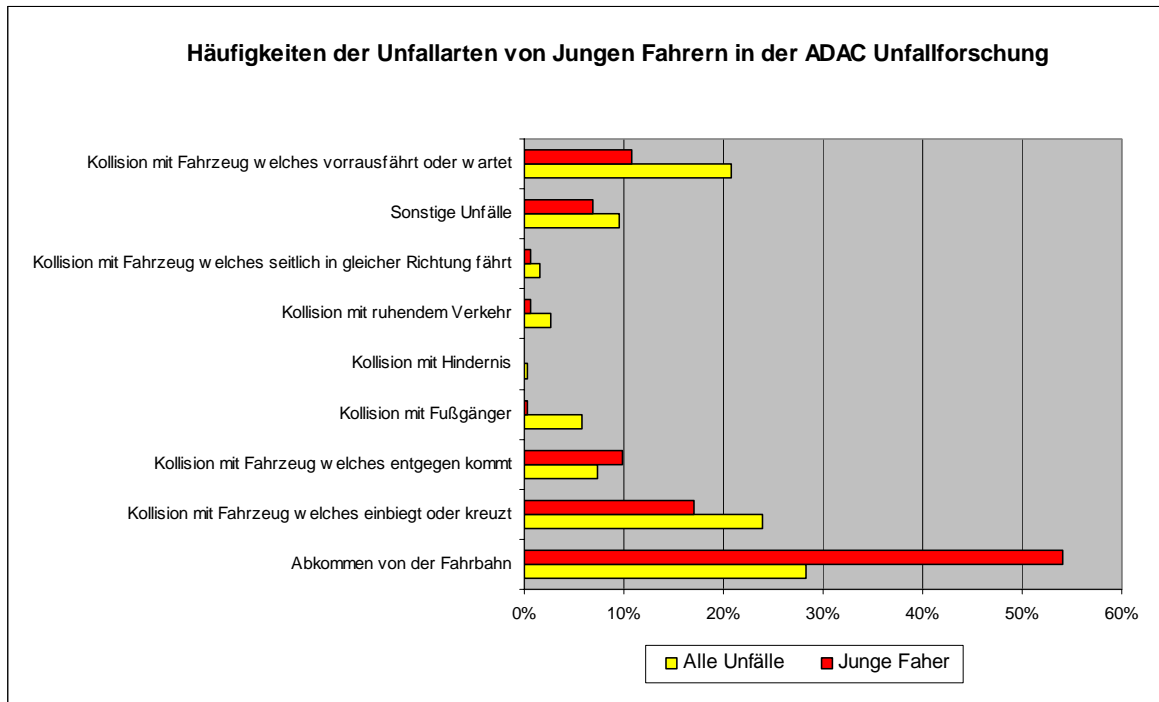


Abbildung 3-2: Häufigkeiten der Unfallarten bei jungen Fahrern in der ADAC Unfallforschung

So wurden 54% der Unfälle als Abkommensunfälle identifiziert. Gegenverkehrskollisionen treten häufiger auf als im Gesamtunfallgeschehen der ADAC Unfallforschung. Eine weitere Betrachtung zum Verständnis der Unfälle ist die Auswertung der Unfalltypen. Diese zeigen bei den Unfällen mit jungen Fahrern in der ADAC Unfallforschung ein deutliches Bild.

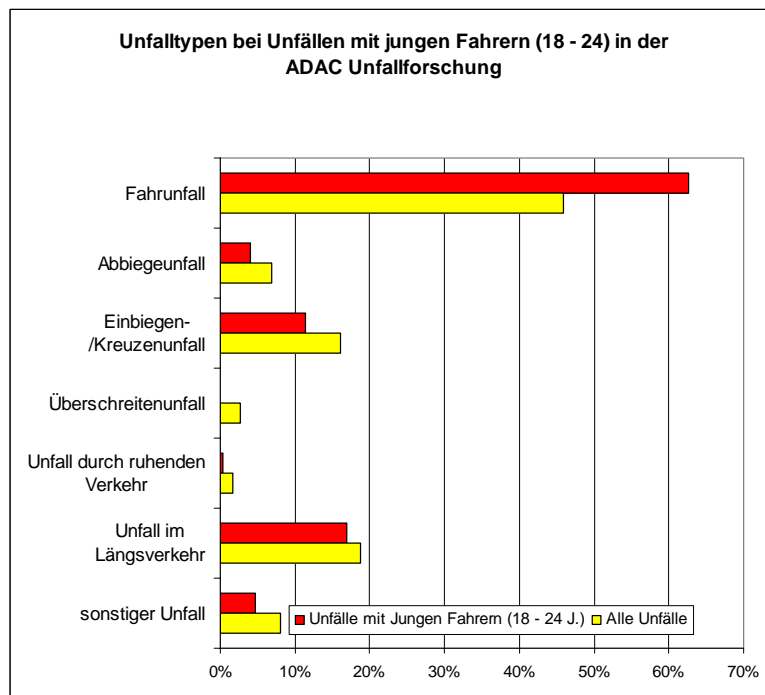


Abbildung 3-3: Häufigkeiten der Unfalltypen bei jungen Fahrern in der ADAC Unfallforschung

Mehr als die Hälfte (63%) der Unfälle sind Fahrunfälle, welche durch den Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug entstehen. Des Weiteren sind Unfälle im Längsverkehr (17%) und Einbiegen- /Kreuzen Unfälle (11%) die häufigsten Unfalltypen.

Tageszeiten

Ein sehr interessanter Aspekt bei Jungen Fahrern ist die Tageszeit, zu der sich der Unfall ereignete. Eine erste Auswertung soll deshalb zeigen, zu welchen Tageszeiten die meisten Unfälle passieren. Es zeigt sich, dass sich die meisten Verkehrsunfälle zwischen 07:00 Uhr und 20:00 Uhr ereignen. Es gibt ein erstes Maximum in den frühen Morgenstunden und gipfelt zwischen 15:00 und 18:00 Uhr. Diese Zeiten werden von den Rettungshubschraubern, deren Einsatzzeiten immer zwischen Sonnenauf- und Sonnenuntergang liegen, sehr gut abgedeckt und liefern ein genaues Bild zu den Unfallereignissen.

Es ist zu erkennen, dass die Unfälle mit jungen Fahrern häufiger am Morgen und am Abend auftreten als im Durchschnitt aller Unfälle. Dies deutet daraufhin, dass es einen größeren Anteil in den Nachtstunden zu „Disco – Zeiten“ gibt. Diese Zeiten werden jedoch durch die Hubschraubereinsätze der ADAC Unfallforschung nicht abgedeckt. Aus diesem Grund werden diese Zeiten mit Hilfe der amtlichen Statistik [2] näher analysiert.

Die Auswertung zeigt, dass sich bei 18 – 25 jährigen Unfallbeteiligten die meisten Unfälle zwischen 7:00 Uhr und 20:00 Uhr ereignen. Es fällt jedoch auf, dass die Häufigkeiten der Unfälle zu den Nachtzeiten vergleichsweise hoch sind.

Der hohe Anteil an Nachtunfällen (vorwiegend am Wochenende) ist mit der Problematik der „Disco – Unfälle“ zu erklären. Die Auswertung in Abbildung 3-4 zeigt, dass die jungen Fahrer doppelt so häufig in den Wochenend- Nachtstunden wie der Durchschnitt aller Beteiligten verunfallen.

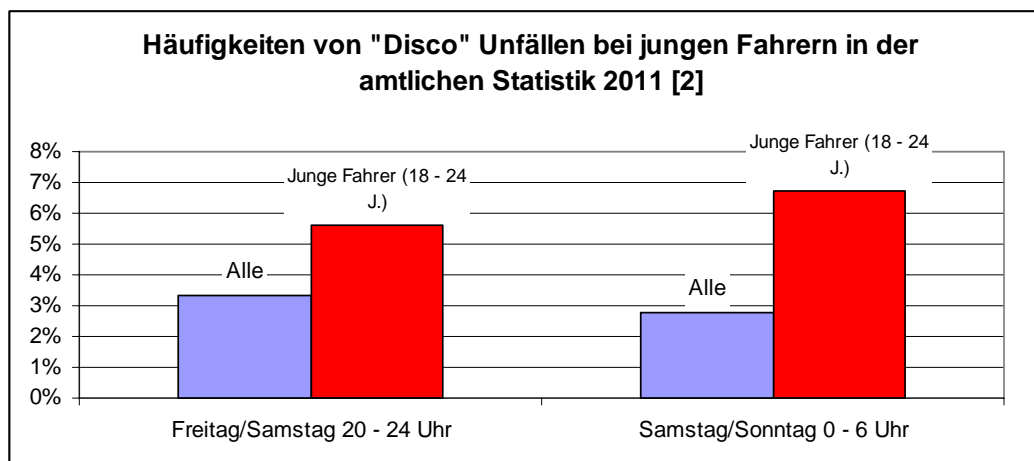


Abbildung 3-4: Anteile der "Disco - Unfälle" nach Altersgruppe

Als „Disco – Unfälle“ werden nächtliche Unfälle bezeichnet, welche sich mit jungen Fahrern nach dem Besuch von Freizeitveranstaltungen ereignen. Häufig sind dies Fahrtenfälle mit teilweise vollbesetzten Fahrzeugen und mit hohen Geschwindigkeiten.

Unfallursachen

Die Fahrerfahrung hat einen sehr großen Einfluss auf das Unfallgeschehen. Durch mangelnde Praxis, Fehleinschätzung der Situation und unangebrachten Reaktionen können gefährliche Situationen entstehen. Die Zahlen belegen diesen Fakt mit der Tatsache, dass sich deutlich häufiger Unfälle durch Abkommen von der Fahrbahn und Überhöhter Geschwindigkeit in Kurven bei jungen Fahrern ereignen als im Gesamtunfallaufkommen.

Werden die ermittelten Unfallursachen näher betrachtet, die bei Jungen Fahrern aufgetreten sind, so kann man im Wesentlichen drei Hauptunfallursachen feststellen:

- Abkommen von der Fahrbahn
- Überhöhte Geschwindigkeit in Kurve
- Fehler beim Überholen

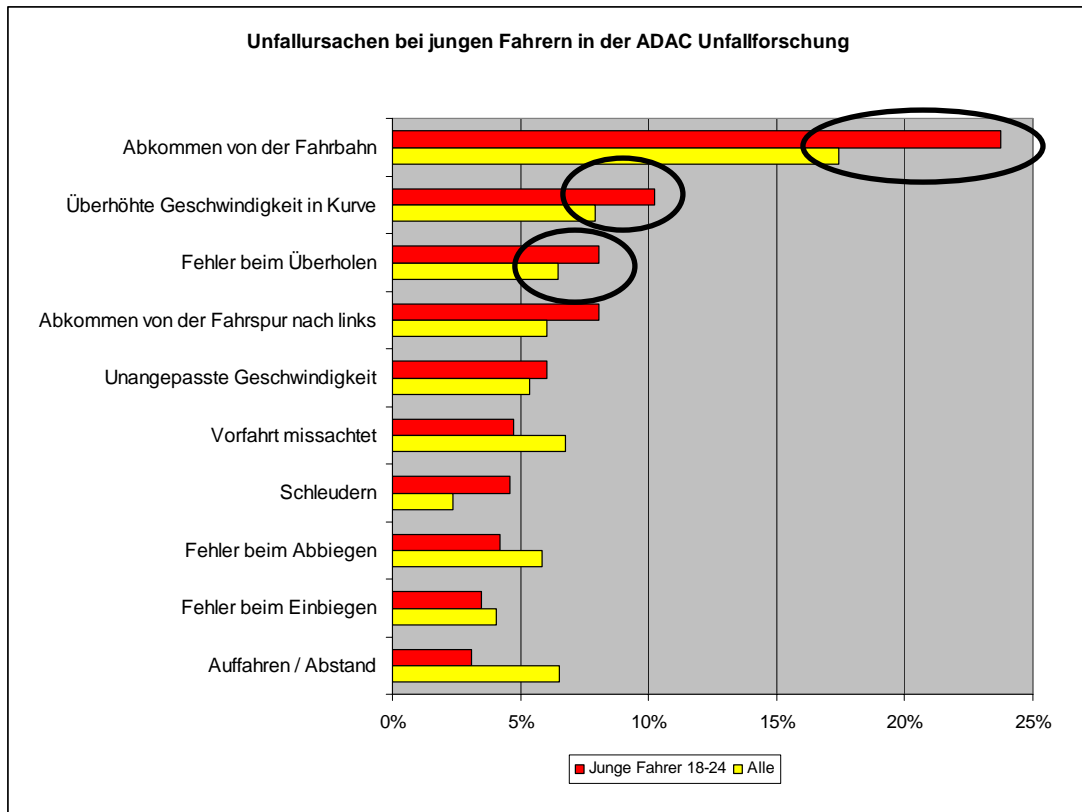


Abbildung 3-5: Unfallursachen bei jungen Fahrern in der ADAC Unfallforschung

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.

4 Pkw Unfälle mit jungen Fahrern in der ADAC Unfallforschung

Junge Erwachsene verunglücken in der ADAC Unfallforschung mit Abstand am häufigsten als Pkw Insassen (71%), wie in Abbildung 4-1. Aus diesem Grund werden in diesem Projekt lediglich Pkw Unfälle betrachtet, bei denen Junge Erwachsene gefahren sind.

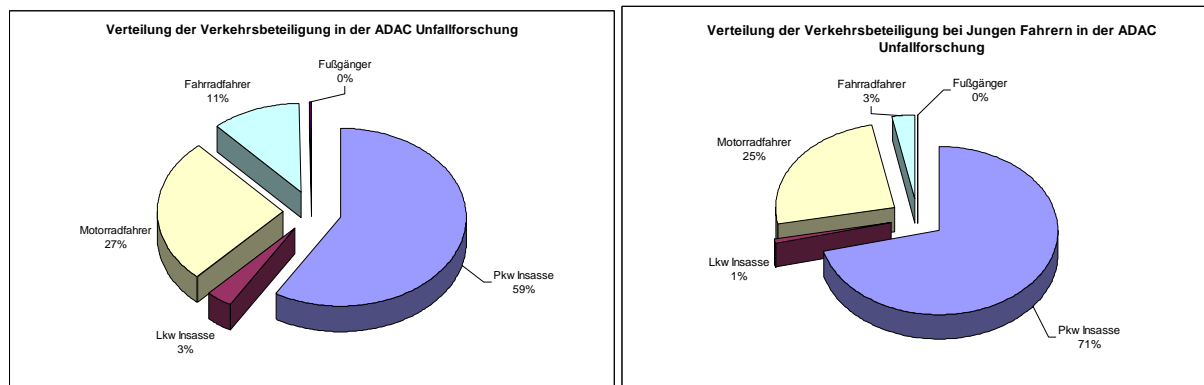


Abbildung 4-1: Verteilung der Verkehrsbeteiligung in der ADAC Unfallforschung

Bemerkenswert ist, dass in 49% der Pkw Unfälle mit jungen Fahrern im Alter von 18 bis 24 Jahren Alleinunfälle auftreten. Diese Alleinunfälle sind häufig von einer besonderen Unfallschwere geprägt, da hier häufig Baumanpralle folgen.

Aufgrund der Wichtigkeit des Themas „Pkw - Alleinunfälle“ wird im Folgenden der Verlauf dieser Unfälle nachvollzogen.

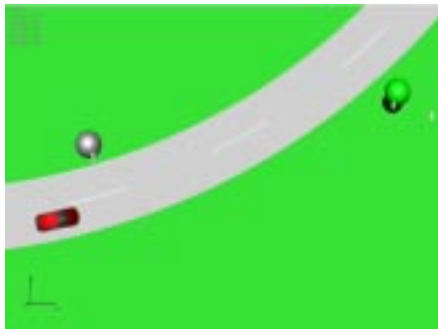
4.1 Die Pkw - Alleinunfälle

Um zu verstehen wieso Fahranfänger so häufig Pkw Alleinunfälle erleiden, muss die Entstehung der Unfälle näher untersucht werden. Dabei sind Kurvenunfälle mit 39% die wichtigsten Ereignisse im Unfallgeschehen. Bankett- und Schleuderunfälle sind mit insgesamt 37% ebenfalls stark vertreten.

Kurvenunfälle

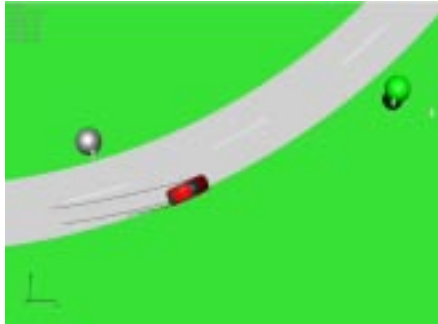
Kurvenunfälle entstehen, wenn in einer Kurve die physikalischen Grenzen überschritten werden. Die dabei auftretenden Effekte des Untersteuerns und Übersteuerns können zu unkontrollierten Bewegung des Fahrzeuges und somit zum Unfall führen.

Untersteuert ein Fahrzeug, so ist der tatsächlich gefahrene Radius größer als der Kurvenradius. Durch die Reibungsverhältnisse, der Witterung und den Kurvenverlauf ist die maximale Geschwindigkeit, mit der man Kurven sicher befahren kann vorgegeben. Fährt man zu schnell, untersteuert das Fahrzeug und man verlässt die Fahrspur ungewollt. Die Folge kann sowohl ein Abkommen von der Straße nach rechts in den Straßengraben oder gegen einen Baum, als auch nach links in den Gegenverkehr oder gegen einen Baum sein. Die genauen Abläufe können in den unten gezeigten Grafiken beispielhaft nachvollzogen werden.

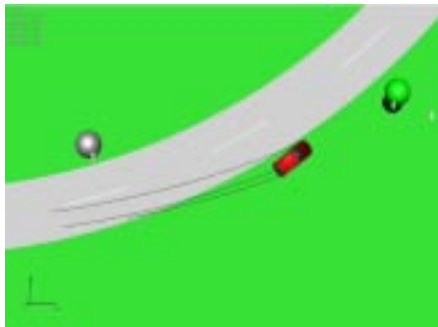
Beispiel eines Kurvenunfalls mit Untersteuern:

Phase 1:

Zu schnelles Einfahren in die Kurve

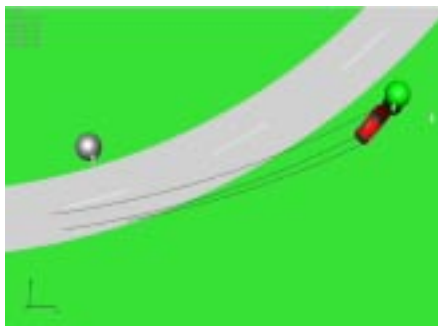


Phase 2: Fahrzeug untersteuert bereits – Fahrkurs weicht vom Kurvenradius ab – Fahrzeug driftet in Richtung des rechten Fahrbahnrandes



Phase 3:

Fahrzeug hat Straße bereits verlassen – Unkontrollierte Weiterfahrt



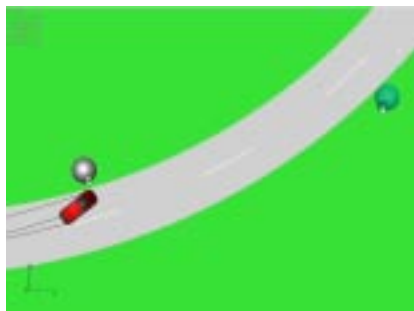
Phase 4:

Kollision mit Hindernis neben der Fahrbahn – frontale Baumkollision

Beim Übersteuern eines Fahrzeuges möchte das Fahrzeug einen kleineren Radius durchfahren als der Kurvenverlauf vorgibt. Das Übersteuern ist gefährlicher und schwerer zu beherrschen als das Untersteuern. Häufigste Folge von Übersteuervorgängen ist das Schleudern. Übersteuern kann entstehen, wenn in Kurven eine zu hohe Geschwindigkeit gewählt wurde und das Fahrzeug im Heckbereich ausbricht. Einflussgrößen sind u. a. der Beladungszustand und Reifenluftdruck. Häufige Ursache des Übersteuerns im Unfallgeschehen ist jedoch eine unkontrollierte Ausweichreaktion. Dieser kritische Zu-

stand kann leicht bei Fahrmanövern mit zu hastigen und starken Lenkbewegungen entstehen. Die Folgen sind unkontrollierte Bewegungen des Fahrzeuges, die häufig mit Baumkollisionen, Gegenverkehrskollisionen oder Überschlägen enden. Wie solche Alleinunfälle mit Schleudervorgängen ablaufen können, wird in den folgenden Bildern beschrieben.

Beispiel eines Kurvenunfalls mit Übersteuern:



Phase 1:

Einfahrt in die Kurve – bereits übersteuernd durch vorhergegangene Lastwechselreaktion

(z.B. Ausweichmanöver)



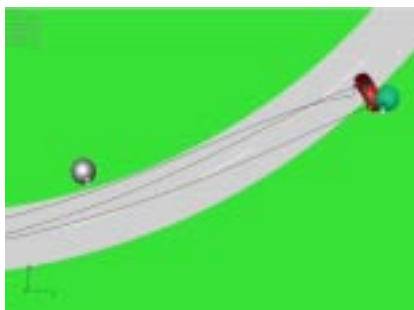
Phase 2:

Schleudervorgang – unkontrolliertes Rutschen im Gegenverkehr



Phase 3:

Schleudern zum Kurvenäußeren – Bewegung des Fahrzeuges Quer zur Längsachse – Gefährlich bei Kollisionen



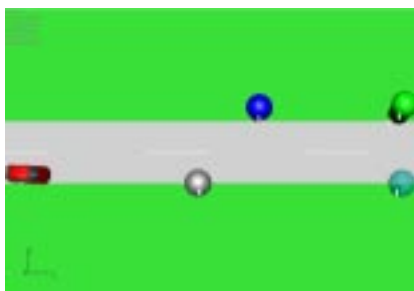
Phase 4:

Seitliche Kollision mit Baum rechts neben der Fahrbahn

Bankettunfälle

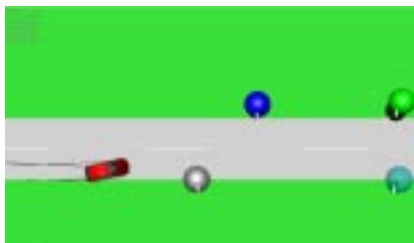
Eine spezielle Form der Unfälle mit Schleudervorgängen kann man an geraden Landstraßenabschnitten beobachten – die Bankettunfälle. Ausgelöst durch leichtes Abkommen von der Fahrbahn nach rechts ins Bankett, können hier die gefährlichsten Situationen entstehen. Beim Versuch das Bankett zu verlassen begehen hier unerfahrene Lenker oft fatale Fehler. Durch die Eigenheit der Randbefestigungen können Absätze zwischen Asphaltbelag der Straße und dem Randstreifen entstehen. Dieser Absatz wirkt wie eine „Leitschiene“ und erschwert ein Verlassen des Randstreifens. Bei zu starkem Lenken nach links kann es dazu kommen, dass man ruckartig auf die Straße zurückkehrt. Bei hohen Geschwindigkeiten gerät man hier leicht in den Gegenverkehr oder kommt ins Schleudern.

Beispiel eines Bankett - Schleuderunfalls



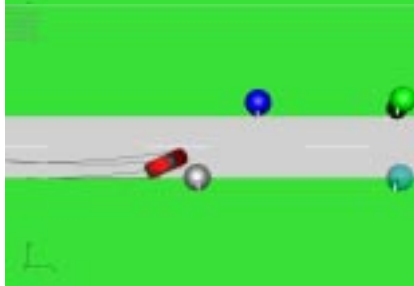
Phase 1:

Abkommen nach rechts ins Bankett

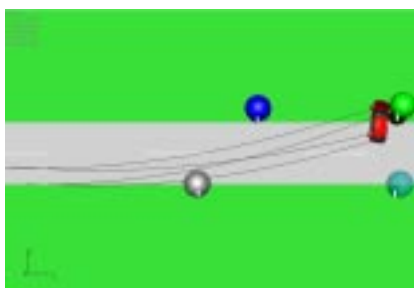


Phase 2:

Starke Lenkreaktion nach links – schlagartiges Verlassen des Randstreifens



Phase 3: Unkontrollierte Bewegung nach links in Richtung Gegenverkehr



Phase 4: Schleudern in den Gegenverkehr – Kollision mit Baum links neben der Fahrbahn

Zusammenfassend kann man zu den Alleinunfällen sagen, das hier häufig die mangelnde Fahrpraxis und damit einhergehend eine Fehleinschätzung der Verkehrssituation, der Situation unangepasste Geschwindigkeiten sowie falsche Reaktionen auf Fahrsituationen als Ursachen zu nennen sind.

Der häufig fatale Ausgang dieser Verkehrsunfälle und die hohen Verletzungsschweren kann durch die speziellen Randbedingungen, die im Unfallgeschehen der Jungen Fahrern herrschen, erklärt werden.

Empfehlung

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

4.2 Einflussgrößen der Unfälle

Ein wichtiger Punkt, welcher die Unfallschwere erheblich beeinflusst, ist die Aufprallart. Alarmierend ist die Erkenntnis, dass doppelt **so viele Baumkollisionen** bei Fahranfängern registriert wurden als im Durchschnitt aller Unfälle (Abbildung 4-2).

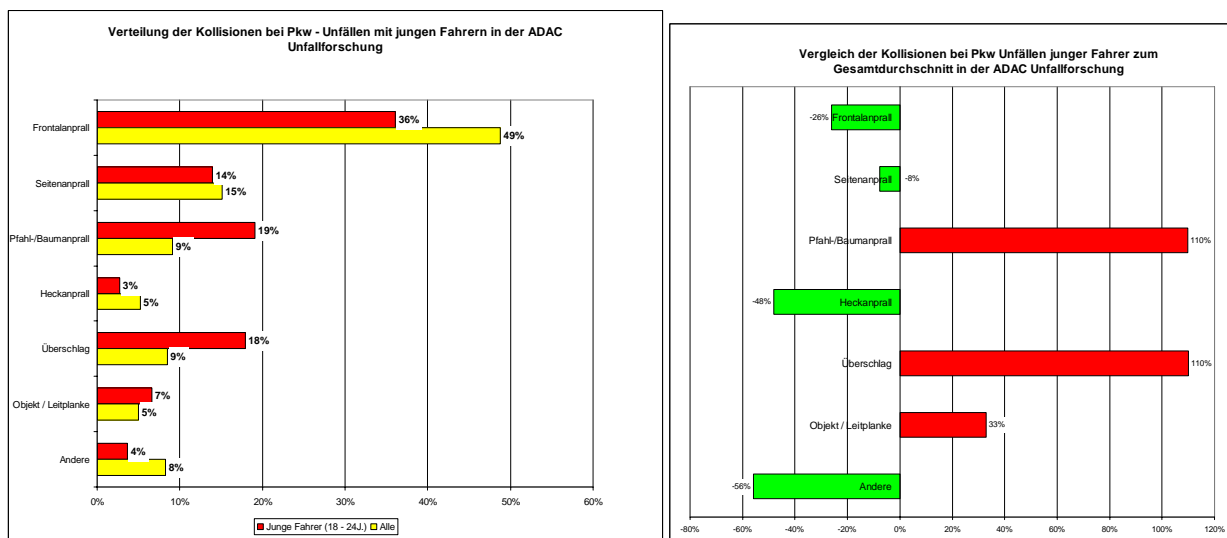


Abbildung 4-2: Verteilung der Kollisionen bei 18 – 24 jährigen Pkw Fahrern

Der Baumanprall ist der härteste Fall, der für Pkw eintreten kann, da hier sämtliche Deformationsenergie vom Fahrzeug absorbiert werden muss. Es treten sehr schnell Ver-

formungen am Fahrzeug auf, die lebensgefährlich sind. Die hohen Verletzungsschweren lassen sich gut aus dieser Konstellation ableiten. Eine effektive Abmilderung der Problematik kann nur durch die Vermeidung dieses Anpralls erreicht werden.

Ein weiterer wichtiger Fakt ist das Fahrzeug, mit dem sich die schweren Unfälle ereigneten.

Die Auswertung ergibt, dass Fahranfänger meist sehr alte Fahrzeuge fahren. Sind die Fahrzeuge im Durchschnitt gut 8 Jahre alt, so sind die Pkw der 18 – 25 jährigen mehr als 1 Jahr älter. Diese Situation lässt sich leicht mit dem stark begrenzten Budget, welches Fahranfängern 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.

ESP kann bis zu 30% der tödlichen Alleinunfälle vermeiden. Zusätzlich mildert das System Unfälle sehr stark ab. Wie deutlich der Einfluss von ESP auf das Unfallgeschehen ist, zeigen folgende Grafiken. Es ist zu erkennen, dass die Anprallrichtung bei Fahrzeugen mit ESP sehr häufig (80%) frontal erfolgt. Dies kann durch das Verhindern des Schleudervorganges und dem damit verbundenen Drehen des Fahrzeuges erklärt werden. Durch die frontale Kollision werden die Unfälle stark entschärft. So ist die Knautschzone an der Fahrzeugfront wesentlich stärker ausgeprägt, als der seitliche Aufprallschutz. Kollidiert das Fahrzeug frontal mit einem Baum, sinken die Raten an schweren oder tödlichen Verletzungen deutlich.

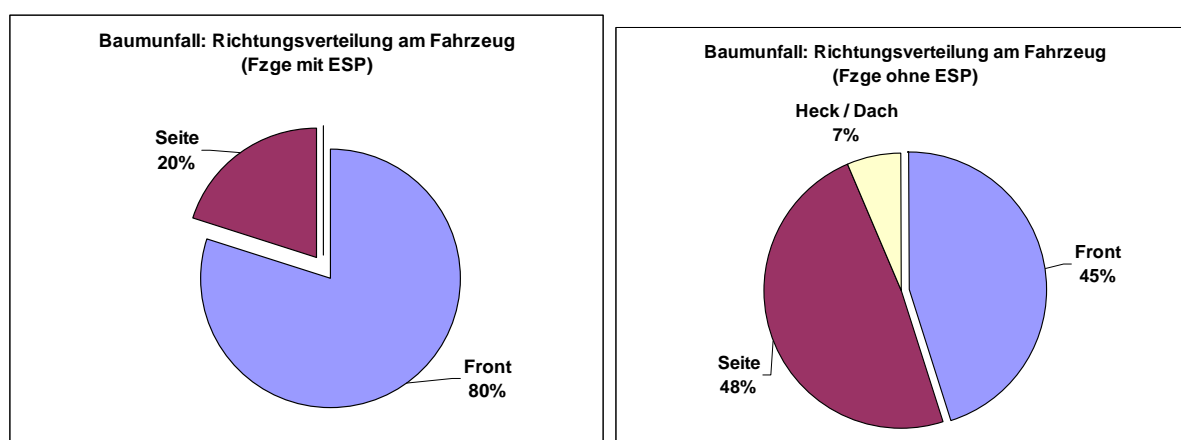


Abbildung 4-3: Anprallrichtung bei Baumunfällen mit und ohne ESP

Empfehlung

Ein sicheres Fahrzeug kann helfen kritische Situationen zu vermeiden oder deren Folgen zu mindern. Aus diesem Grund müssen die Fahrzeuge der Fahranfänger über umfassende Sicherheitspakete verfügen. Dass es bereits einige Fahrzeuge gibt, welche mit wichtigem Sicherheitsequipment wie Airbags (Front-, Seiten-, und Kopfairbags) und ESP ausgerüstet sind, zeigt die dargestellte Auswahl. Die Preise für diese Fahrzeuge liegen bei unter 7.000 €, d.h., dass auch bei stark begrenztem Budget ein hoher Sicherheitsstandard möglich ist.

Marke	Baureihe	KW	PS	Preis des jüngsten geeigneten Fahrzeugs	Baujahr des jüngsten geeigneten Fahrzeugs	Front - airbags	Seitenairbag	Airbag-Kopf	ESP
AUDI	A3	75	102	6775	2004	S	S	S	S
BMW	3er Reihe	85	115	6600	2004	S	S	S	S
CITROEN	C2	90	122	6300	2007	S	S	S	S
CITROEN	C3	80	109	6250	2006	S	S	S	S
CITROEN	C4	65	88	6375	2008	S	S	S	S
FIAT	Grande Punto	66	90	6275	2006	S	S	S	S
FIAT	Ulysse	80	109	6275	2004	S	S	S	S
FORD	Focus	59	80	6525	2007	S	S	S	S
FORD	Focus C-Max	80	109	6900	2005	S	S	S	S
FORD	Mondeo	96	130	5925	2005	S	S	S	S
HYUNDAI	i30	80	109	6475	2007	S	S	S	S
HYUNDAI	Tucson	104	141	6900	2005	S	S	S	S
KIA	Ceed	80	109	6300	2007	S	S	S	S
KIA	Rio	71	97	6825	2009	S	S	S	S
LANCIA	Musa	70	95	6500	2005	S	S	S	S
MAZDA	2	55	75	6375	2008	S	S	S	S
MAZDA	3	80	109	6750	2004	S	S	S	S
MAZDA	6	88	120	6850	2005	S	S	S	S
NISSAN	Micra	81	110	6350	2006	S	S	S	S
NISSAN	Note	81	110	6975	2007	S	S	S	S
NISSAN	Tiida	81	110	6675	2007	S	S	S	S
OPEL	Astra H	66	90	6200	2006	S	S	S	S
OPEL	Vectra C	74	101	5825	2005	S	S	S	S
PEUGEOT	1007	50	68	6225	2008	S	S	S	S
PEUGEOT	206	65	88	5550	2006	S	S	S	S
PEUGEOT	307	65	88	6175	2007	S	S	S	S
RENAULT	Clio	78	106	6625	2006	S	S	S	S
RENAULT	Grand Scenic	78	106	6600	2005	S	S	S	S
RENAULT	Laguna II	79	107	5150	2005	S	S	S	S
SAAB	9-3 1.8i Linear	90	122	6425	2004	S	S	S	S
SEAT	Altea	75	101	6575	2004	S	S	S	S
SEAT	Leon	63	85	6900	2007	S	S	S	S
SKODA	Superb	110	150	6800	2004	S	S	S	S

SUZUKI	Alto	50	68	6625	2009	S	S	S	S
SUZUKI	Splash	48	65	6425	2008	S	S	S	S
SUZUKI	Swift	68	92	6750	2007	S	S	S	S
TOYOTA	Corolla	66	90	6400	2006	S	S	S	S
TOYOTA	Yaris	51	70	7000	2008	S	S	S	S
VW	Golf IV	55	75	6325	2005	S	S	S	S
VW	Golf V	55	75	6800	2006	S	S	S	S

Legende: S = Serienmäßig, O = Optionales Zubehör, P = Paketpreis

Alle Preise sind durchschnittliche Händlerverkaufspreise der Modellreihen, die Sicherheitsausstattungen können je nach Ausstattungsvariante des Fahrzeuges nur optional oder gar nicht verfügbar sein.

Es gibt viele Faktoren, welche die hohen Unfall- und Verletzungsschweren der Alleinunfälle mit Fahranfängern begünstigen. Die Erkenntnisse aus den Unfalldaten zeigen, dass es einen erheblichen Handlungsbedarf gibt, die Risikogruppe „Fahranfänger bis unter 25“ vor schweren Unfällen zu bewahren. Eine Verbesserung der Situation muss auf mehreren Ebenen versucht werden, um das bestmögliche Ergebnis zu erzielen.

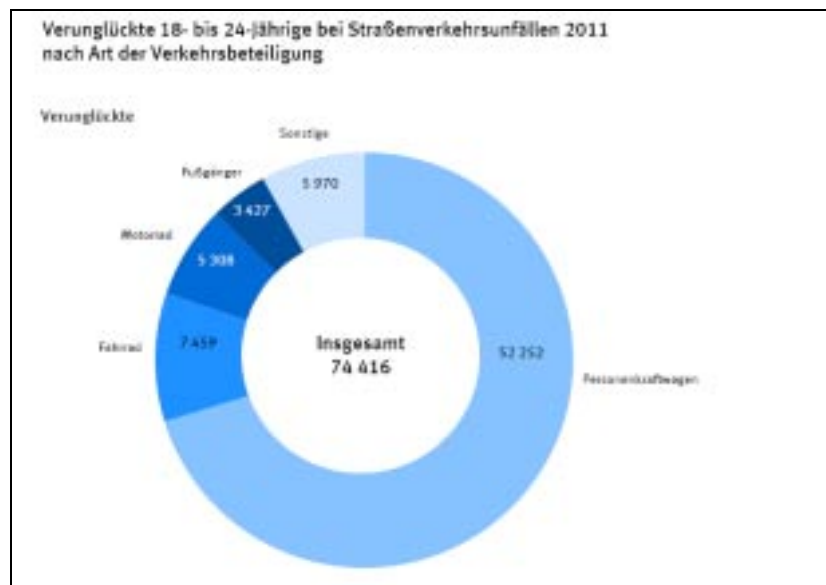
5 Das Unfallgeschehen mit Jungen Fahrern in Deutschland und Europa

Die Zusammenfassung der amtlichen Unfallstatistik mit jungen Fahrern in Deutschland 2011[1] lieferte folgende Fakten:

(Auszug)

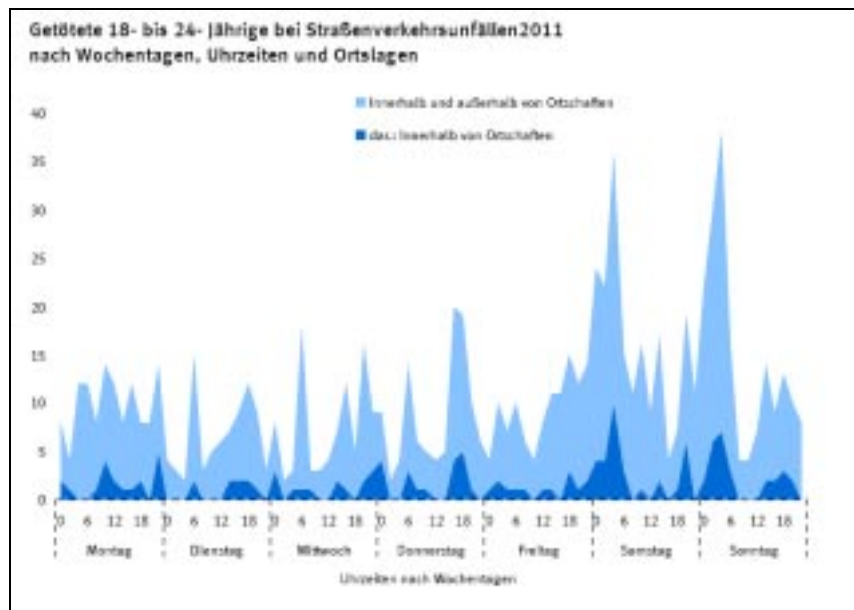
18- bis 24-jährige Verkehrsteilnehmer haben das mit Abstand höchste Unfallrisiko im Straßenverkehr. Im Jahr 2011 verunglückten in Deutschland insgesamt 74.416 junge Männer und Frauen dieser Altersgruppe im Straßenverkehr, 737 junge Erwachsene wurden getötet. Damit war fast jeder fünfte Verletzte und Getötete im Alter von 18 bis 24 Jahren, obwohl nur jeder 12. der Gesamtbevölkerung (8,2 %) dazuzählte. Die besondere Gefährdung der 18- bis 24-Jährigen wird deutlich, werden die Daten auf die Einwohnerzahlen bezogen: Je 100 000 Einwohner dieser Altersgruppe verunglückten 1.105 junge Erwachsene im Straßenverkehr, dies war mehr als das doppelte des Durchschnittswertes für die Gesamtbevölkerung (485). In keiner anderen Altersgruppe war das Risiko, im Straßenverkehr zu verunglücken, derart hoch. 109 junge Erwachsene je eine Million Einwohner wurden im Straßenverkehr getötet. Im Vergleich zur Gesamtbevölkerung mit 49 Getöteten je eine Million Einwohner waren dies wiederum mehr als doppelt so viele.

Häufiger als andere Altersgruppen verunglücken die 18- bis 24-Jährigen als Benutzer von Pkw: So verunglückten 2011 rund 70 % der jungen Erwachsenen als Pkw-Insassen, davon 38.086 als Fahrer und 14.166 als Mitfahrer.



Als Fahrradbenutzer verunglückten 10 %, mit dem Motorrad 7,1 % und als Fußgänger 4,6 %. Von den jungen Verkehrsteilnehmern, die bei Unfällen starben, kamen 70,8 % als Pkw-Insassen ums Leben. Junge Männer sind wesentlich stärker gefährdet tödlich zu verunglücken als junge Frauen. Mehr als drei Viertel der tödlich verunglückten Pkw-Insassen des vergangenen Jahres in diesem Alter waren Männer und nur gut ein Fünftel (21,5 %) Frauen.

Es zeigt sich, insbesondere für die Abend- und Nachtstunden, ein vom Durchschnitt abweichendes Unfallgeschehen für die 18- bis 24-jährigen Straßenverkehrsteilnehmer. In der Zeit zwischen 19 Uhr abends und 5 Uhr morgens verunglückten 29,0 % dieser Altersgruppe, aber nur 15,1 % der übrigen Altersgruppen. Noch gravierender ist der Unterschied bei den im Straßenverkehr Getöteten. In der Zeitspanne zwischen 19 Uhr abends und 5 Uhr morgens starben im letzten Jahr 43,3 % der insgesamt 737 getöteten jungen Erwachsenen, während der entsprechende Anteil der übrigen Altersgruppen nur 22,6 % betrug. An dieser unterschiedlichen Verteilung der Verunglückten- beziehungsweise Getötetenzahlen wird auch deutlich, wie folgenschwer insbesondere nächtliche Verkehrsunfälle sind.



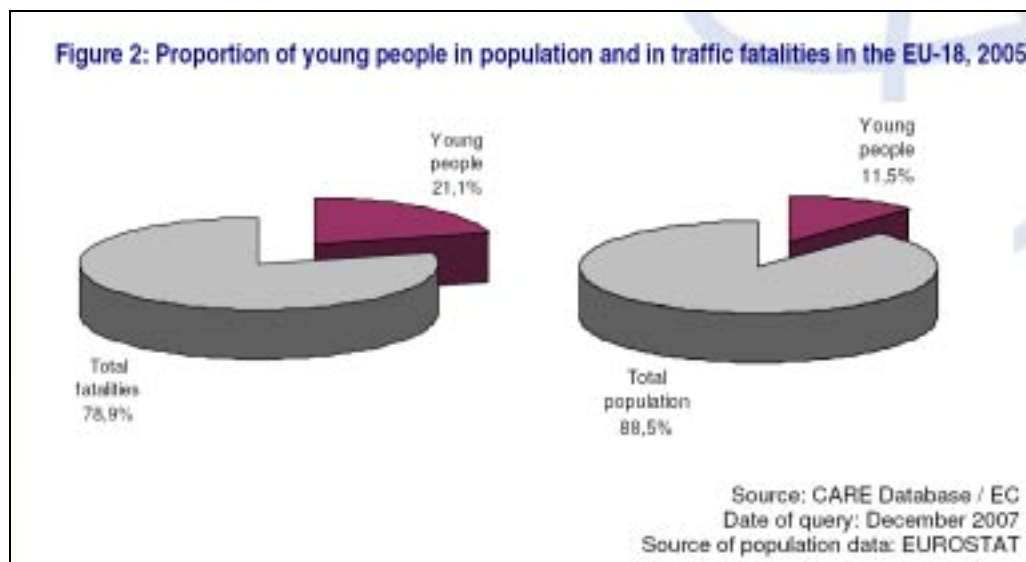
In den Abend- und Nachtstunden des Wochenendes, besonders freitags von 22 bis 24 Uhr sowie samstags und sonntags zwischen 0 und 6 Uhr verunglückten sehr viele junge Leute tödlich. In diesen 14 Stunden des Wochenendes kam etwa jeder fünfte (20,5 %) der 737 im Jahr 2011 bei Verkehrsunfällen getöteten 18- bis 24-Jährigen ums Leben, aber nur 5,5 % der Getöteten der übrigen Altersgruppen. Viele dieser nächtlichen Unfälle von jungen Erwachsenen dürften so genannte „Disco-Unfälle“ sein.

Nahezu jeder dritte Unfall der insgesamt 47.968 Unfälle mit Personenschaden, die im Jahr 2011 von jungen Pkw-Fahrern verursacht wurden, war ein „Fahrerunfall“ (14.129). Dies ist ein Unfall, der dadurch entsteht, dass der Fahrer ohne Fremdeinfluss die Kontrolle über sein Fahrzeug verliert. Diese Unfälle sind meist besonders schwer. So starben 451 Menschen bei Unfällen dieses Typs. Dies waren 61,2 % aller Getöteten bei Unfällen, die von jungen Pkw-Fahrern verursacht wurden.

Die jungen Fahrer waren häufiger mit älteren Fahrzeugen an Unfällen beteiligt als Verkehrsteilnehmer anderer Altersgruppen. 55,0 % der unfallbeteiligten 18- bis 24-Jährigen fuhren einen Pkw, der älter als 10 Jahre war. Im Durchschnitt der übrigen Altersgruppen waren es 37,5 %. Dagegen saßen nur 6,5 % der 18- bis 24-Jährigen bei einem unter 2 Jahre alten Pkw am Steuer (übrige Altersgruppen: 11,1 %). Auch bei den Fahrzeugen zeigen sich geschlechtsspezifische Unterschiede, wenngleich diese in den letzten Jahren geringer wurden: 58,0 % der 18- bis 24-jährigen Männer waren mit einem über 10 Jahre alten Pkw an einem Unfall beteiligt, bei den jungen Frauen dieser Altersgruppe waren es 50,6 %.

(Auszug Ende [1])**Europa**

Die Europäischen Statistiken für Europa sprechen im Wesentlichen dieselbe Sprache wie die Zahlen aus Deutschland. Auch hier kann festgestellt werden, dass junge Erwachsene ein stark erhöhtes Risiko aufweisen im Straßenverkehr getötet zu werden.



So zeigt sich über Europa ein überproportionaler Anteil der jungen Fahrer bei den Verkehrstöteten. Bezogen auf den Anteil in der Bevölkerung ist der Anteil der Getöteten-jungen Erwachsenen doppelt so hoch.

2005 starben in der EU-18 fast 7.000 junge Verkehrsteilnehmer zwischen 16 und 24 Jahren. Bezogen auf die Bevölkerung starben in den OECD Ländern 200 Junge Erwachsene pro 1 Mio. Einwohner. Betrachtet man die Unfallzeiten, zeigen sich in Europa dieselben Tendenzen wie in Deutschland und der ADAC Unfallforschung. So wurde ein großer Anteil am Wochenende in den Nachtstunden registriert. Am häufigsten verunfallten Junge Erwachsene in Europa in Pkw. Diese entspricht den Trends aus der ADAC Unfallforschung sowie der Amtlichen Statistik von Deutschland. Auch die Art der Unfälle ist in den Europäischen Statistiken vergleichbar mit den Erkenntnissen der ADAC Unfallforschung. So wird ein sehr großer Anteil an Alleinunfällen angegeben (zwischen 30% und 50%).

Zusammenfassung der Ergebnisse

Jeder Fünfte Verkehrstote in Europa ist ein junger Erwachsener zwischen 18 und 24 Jahren. Die häufigsten Unfalltypen sind Fahrnfälle – meistens als Pkw Fahrer. Junge

Erwachsene erleiden einen überproportional hohen Anteil an Unfällen an den Wochenenden und in den Nachtstunden.

6 Erkenntnisse und Empfehlungen der ADAC Unfallforschung

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

Viele Unfälle passieren in den Nachtstunden an den Wochenenden – Diese „Disco Unfälle“ enden sehr häufig mit Dramatischen Folgen.

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 Fahrzeualter (Ø 9,5 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.

Die Wirksamkeit solcher Maßnahmen wurde in einer Studie der Universität Regensburg eindeutig bestätigt.

Die gezielte Auswahl von Gebrauchtautos - Pkw mit ESP kann einen großen Teil der Unfälle verhindern oder stark abschwächen. Weiterhin 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)

7 Quellenverzeichnis

[1] Statistisches Bundesamt Wiesbaden, Unfälle von 18- bis 24- Jährigen im Straßenverkehr; August 2012; Artikelnummer: 546240611700-4

[2] Statistisches Bundesamt Wiesbaden, Verkehrsunfälle 2011, Juli 2012, Artikelnummer: 2080700117004