

Junge Pkw Lenker (17- 24 Jahre) – Unfallgeschehen und Maßnahmenempfehlungen

ÖAMTC Unfallforschung

Wien, Juli 2016



Auswertungen von Unfällen mit jungen Pkw Lenkern (17- 24 Jahre) – Konstellationen, Besonderheiten, Maßnahmen

Projektleitung: Dipl.-Ing. David Nosé
Dipl.-Ing. Felix Etl

Mitarbeiter: Christoph Schönlechner

Abt.lt. Technik, Test,
Sicherheit (TTS): Dr. Max Lang

Wien, Juli 2016

Inhalt

1. Kurzfassung	4
2. Problemstellung	5
3. Unfallanalyse von Pkw Unfällen junger Lenker mittels Statistikdaten (Statistik Austria & ÖAMTC Unfallforschungsdatenbank)	6
3.1. Entwicklung	7
3.2. Unfalltypen	8
3.3. Unfallursachen	9
3.4. Zeitliche Verteilung der Unfälle.....	11
3.5. Unfallort	13
3.6. Vergleich zwischen weiblichen und männlichen Lenkern.....	15
3.7. Fahrzeualter verunglückter junger Lenker	16
3.8. Europäischer Vergleich.....	18
4. Fahrausbildung	21
4.1. Fahrausbildung in Österreich	21
4.1.1. Mehrphasenausbildung in Österreich.....	21
4.1.2. Probezeit in Österreich.....	23
4.2. Fahrausbildung in anderen Ländern.....	24
5. Beispiele aus der ÖAMTC-Unfallforschungsdatenbank	26
6. Erkenntnisse und Empfehlungen	30
7. Quellenverzeichnis	32
8. Abbildungsverzeichnis.....	32

1. Kurzfassung

Jugendliche Pkw Lenker zwischen 17 und 24 Jahren sind die Altersgruppe, die am häufigsten bei Unfällen mit Pkw Beteiligung tödlich verunglückt. Zwischen den Jahren 2012 und 2015 kamen 144 junge Pkw Lenker ums Leben, mehr als in jeder anderen Altersgruppe. Die **langfristige Entwicklung** der letzten 15 Jahre zeigt jedoch **sinkende Werte bei Unfällen und Getöteten**, auch wenn es im letzten Jahr wieder einen Anstieg gab.

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

- *Je 100.000 Einwohner dieser Altersgruppe verunglückten 1.144 junge Erwachsene im Straßenverkehr.*
- *Je 100.000 Einwohner der Gesamtbevölkerung verunglückten dementsgegen nur 550 im Straßenverkehr.*

Junge Lenker verursachen wesentlich **häufiger Alleinunfälle** als ältere Lenker sowie Unfälle im Richtungsverkehr. Dementgegen positiv sind die geringeren Beteiligungen bei Fußgänger- und Kreuzungsunfällen. Die Ursachen dafür liegen darin, dass bei jungen Lenkern öfters **nicht angepasste Geschwindigkeit und mangelnder Sicherheitsabstand** festgestellt wird. Die häufigste Unfallursache ist allerdings, wie bei anderen Altersgruppen auch, Unachtsamkeit und Ablenkung.

Als problematisch sind die vielen **Unfälle in den Nachtstunden** zu sehen, insbesondere am Wochenende. Gerade hier passieren leider viele schwere Unfälle mit getöteten jungen Lenkern – anteilig ist in dieser Zeit etwa jeder Dritte Verunglückte ein junger Lenker. Junge Unfalllenker sind überwiegend männlich. Bei den Getöteten liegt der Anteil bei über 80%. Bei Männern wird auch wesentlich häufiger Alkoholisierung festgestellt und die Probezeit verlängert als bei Frauen.

Junge Lenker sind, oft aus finanziellen Gründen, mit **älteren Fahrzeugen** unterwegs, was kritisch sein kann, wenn es zu einer gefährlichen Situation oder einem Unfall kommt, da die aktiven und passiven Sicherheitseinrichtungen bei älteren Fahrzeugen fehlen können oder nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik entsprechen.

Im **europäischen Vergleich liegt Österreich im Durchschnitt**, was die Unfälle mit jungen Lenkern betrifft. Durch die Einführung der **Mehrphasenausbildung** 2003 wurde die Schulung junger Lenker verbessert – dies hat sich auch **positiv auf die Unfallzahlen ausgewirkt**. Ebenso positiv ist der generelle rückläufige Trend bei den Verunglücktenzahlen junger Lenker – welcher in den letzten Jahren stärker ausfiel als bei den über 24 jährigen Lenkern.

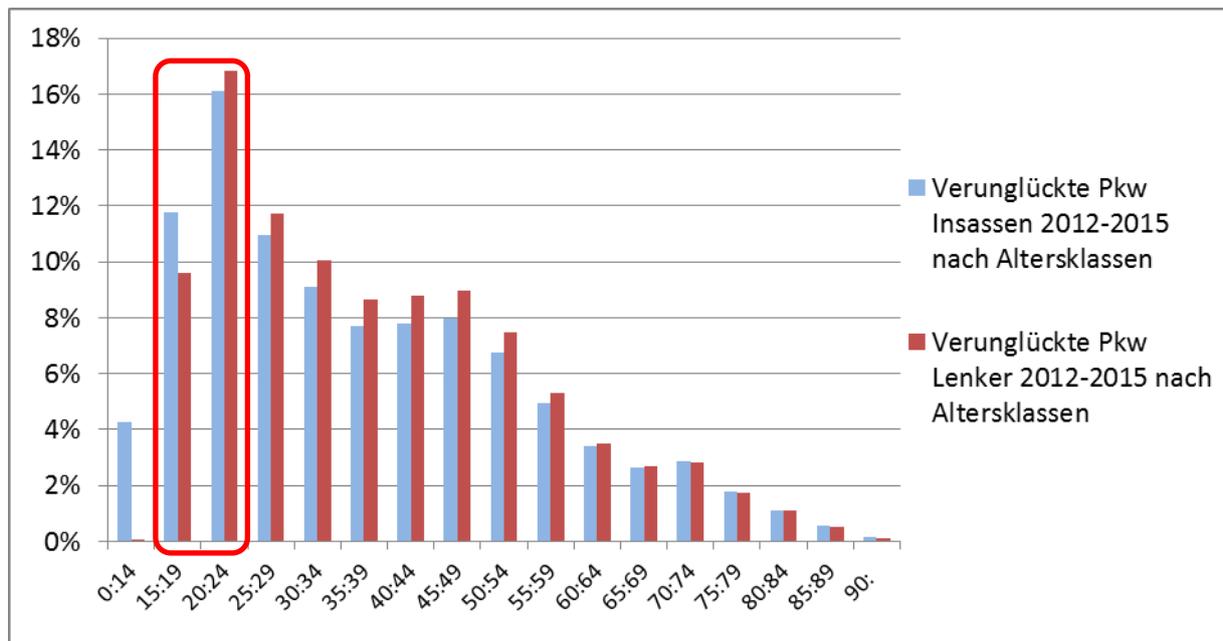
Weitere Verbesserungen im Bereich der Bewusstseinsbildung sind erforderlich, um das Risiko für junge Lenker zu senken und eine verstärkte Sensibilisierung zu erreichen. Weiters müssen Maßnahmen gesetzt werden, um die hohe Zahl von Unfällen in der Nacht zu vermeiden.

2. Problemstellung

Im Zeitraum 2012 bis 2015 verunglücken im Durchschnitt rd. 27.000 Pkw Insassen auf Österreichs Straßen – davon 225 Personen tödlich. Als besonders gefährdete Altersgruppe gelten junge Menschen. Die Verteilung der verunglückten Pkw Insassen nach Altersklassen zeigt eindeutig, dass die Gruppe der 20-24 jährigen am häufigsten in Unfälle verwickelt ist – vor den Gruppen der 15 bis 19 jährigen und den 25-29 jährigen. Rd. 27% aller verunglückten Lenker sind zwischen 17 und 24 Jahren alt.

Anders dargestellt: Je 100.000 Einwohner dieser Altersgruppe verunglückten 1.144 junge Erwachsene im Straßenverkehr. Je 100.000 Einwohner der Gesamtbevölkerung verunglückten dementsgegen nur 550.

Abbildung 1: Verunglückte Pkw Insassen und Lenker nach Altersklasse (2012-2015)

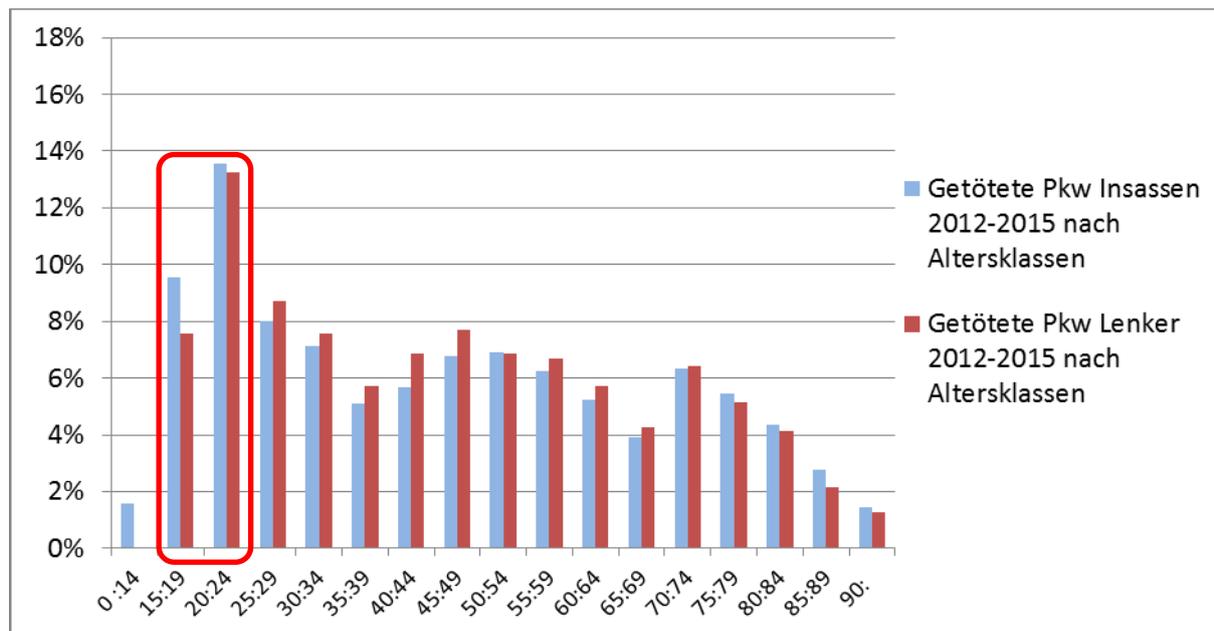


Quelle: Statistik Austria; Bearbeitung: ÖAMTC Unfallforschung

Deutlich zeigt sich auch das Bild bei den getöteten Pkw Insassen und Lenkern. Auch hier sticht die Altersklasse der 20 bis 24 Jährigen hervor. Der Anteil ist in diesem Fall allerdings nicht so hoch wie bei den Verunglückten. Das liegt daran, dass Verkehrsteilnehmer über 70 Jahre stärker gefährdet sind, an den bei einem Unfall erlittenen Verletzungen zu sterben und daher einen größeren Anteil einnehmen.

Die Statistik verdeutlicht das Risiko für junge Insassen und Lenker: rd. 25% der getöteten Pkw Insassen und rd. 21% der getöteten Lenker sind unter 25 Jahre alt. 2015 kamen 36 junge Pkw Lenker bei Verkehrsunfällen ums Leben.

Abbildung 2: Getötete Pkw Insassen und Lenker nach Altersklasse (2012-2015)



Quelle: Statistik Austria; Bearbeitung: ÖAMTC Unfallforschung

Nachdem der Großteil der im Straßenverkehr verunglückten Jugendlichen im Pkw zu verzeichnen ist (ca. 69%) – und davon wieder rd. 73% als Pkw Lenker – wird in diesem Bericht explizit auf diese Gruppe eingegangen. Mit „junge Lenker“ sind (wenn nicht anders angegeben) Pkw Lenker zwischen 17 und 24 Jahren gemeint.

3. Unfallanalyse von Pkw Unfällen junger Lenker mittels Statistikdaten (Statistik Austria & ÖAMTC Unfallforschungsdatenbank)

Für die Unfallanalysen werden zwei Datengrundlagen herangezogen. Einerseits die **Unfalldaten der Statistik Austria**, deren Grundlage die Unfallprotokolle der Polizei sind. Hierfür wurden die Jahre 2012 bis 2015 herangezogen, da dies die aktuellsten veröffentlichten Daten sind. Die Vorjahre sind aufgrund geänderter Erhebungsmethoden nur bedingt vergleichbar und wurden dementsprechend nicht berücksichtigt (Ausnahme: Zeitreihen).

Als zweite Datengrundlage dient die **ÖAMTC-Unfallforschungsdatenbank**, welche den Angaben der Protokolle der ÖAMTC Flugrettung zugrunde liegt. Aufbauend auf den Einsatzdaten der Rettungshubschrauberbesatzung ist es somit möglich nach einzelnen Kriterien zu analysieren, die sonst nicht möglich wären. Zu dieser Datenbank muss folgendes angemerkt werden: Zum einen ist dadurch nur das Unfallgeschehen tagsüber abgedeckt (nachts kein Einsatz der Flugrettung) und zum anderen ist die Unfallschwere von Verkehrsunfällen mit Anforderung eines Rettungshubschraubers

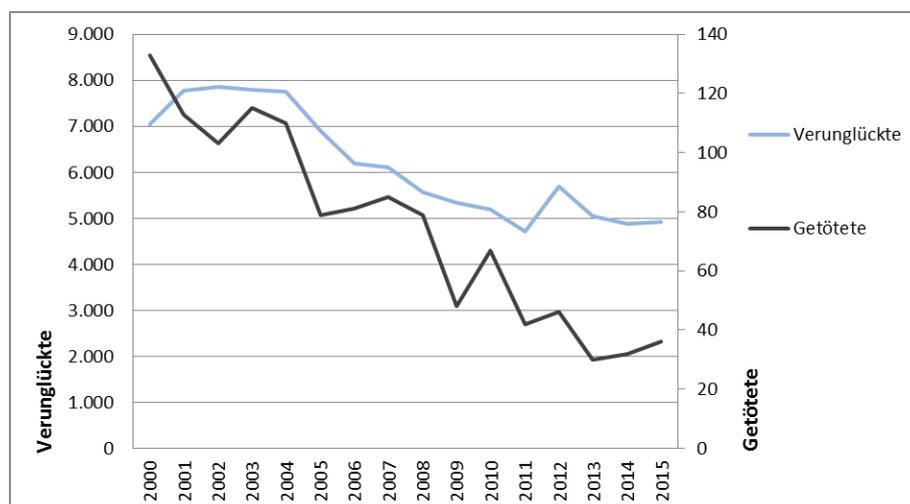
zumeist erhöht. Dennoch sind weiterführende, vertiefende Analysen möglich um spezifische Problembereiche aufzuzeigen.

3.1. Entwicklung

Grundsätzlich ist die **Entwicklung der Unfallzahlen bei jungen Lenkern positiv**. Verunglückten vor 15 Jahren noch rd. 7.000, so waren es in den letzten beiden Jahren weniger als 5.000. Auch bei den Getöteten sank die Zahl. Im Jahr 2000 wurden 133 Pkw Lenker zwischen 17-24 Jahren bei Verkehrsunfällen getötet, der niedrigste Wert wurde 2013 mit 30 erreicht, danach stieg die Zahl wieder etwas an.

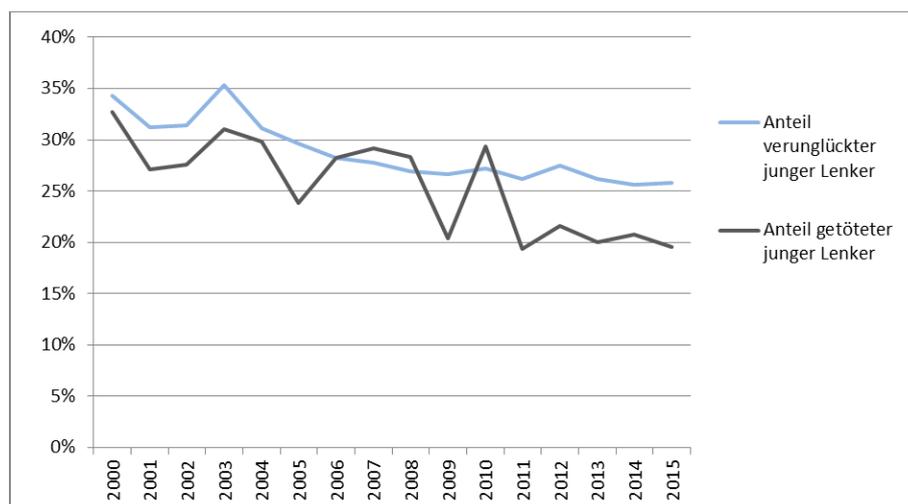
Der Anteil der verunglückten und getöteten jungen Lenker gemessen an allen Lenkern sank ebenfalls in den letzten 15 Jahren. 2000 lag dieser noch bei etwa 34%, mittlerweile ist er auf rd. 26% (bzw. 20% bei Getöteten) gesunken. D.h. die **Unfallzahlen sind bei jungen Lenkern stärker gesunken als bei anderen Altersgruppen**. Dennoch stellen junge Lenker zwischen 17 und 24 Jahren immer noch die am häufigsten verunfallte Altersgruppe dar. Dementsprechend muss hier weiterhin an einer verstärkten Sensibilisierung dieser Altersgruppe gearbeitet werden.

Abbildung 3: Entwicklung der Verunglückten – und Getötetenzahlen von jungen Lenkern



Quelle: Statistik Austria; Bearbeitung: ÖAMTC Unfallforschung

Abbildung 4: Anteil junger Lenker an allen Verunglückten



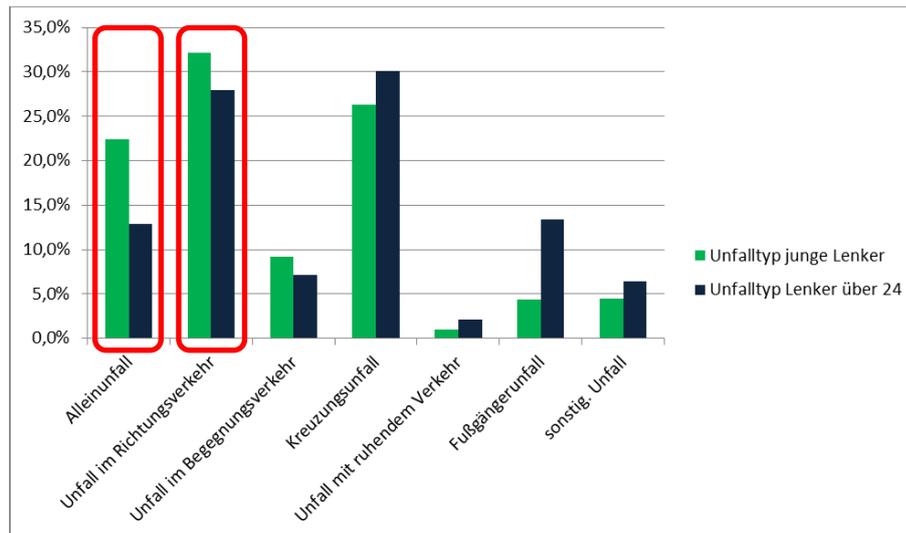
Quelle: Statistik Austria; Bearbeitung: ÖAMTC Unfallforschung

3.2. Unfalltypen

Die Fahrerfahrung hat einen sehr großen Einfluss auf das Unfallgeschehen. Durch mangelnde Praxis, Fehleinschätzungen einzelner Situationen und unangebrachten Aktionen sowie Reaktionen können gefährliche Situationen entstehen. Die folgende Abbildung zeigt, dass jungen Lenkern häufiger **Alleinunfälle** – wovon wiederum ein Großteil Abkommensunfälle sind – und **Unfälle im Richtungsverkehr** passieren. Betrachtet man in der nachfolgenden Abbildung die Unfallursachen, erklärt sich, warum junge Lenker öfters in derartige Unfälle verwickelt sind. „**Nicht angepasste Geschwindigkeit**“ wurde bei jungen Lenkern wesentlich häufiger (rd. 19%) als Unfallursache angegeben als bei älteren Lenkern (rd.9%), ebenso „**mangelnder Sicherheitsabstand**“.

Der hohe Anteil an Alleinunfällen mit einem Abkommen von der Fahrbahn ist problematisch, weil es häufig zu einem Anprall an ortsfeste Objekte wie Bäume, Mauern, Brückenpfeiler oder ähnlichen kommt. Dies führt zu schwerwiegenden Unfallfolgen, da das Fahrzeug die Aufprall- und Deformationsenergie bei einem solchen Crash meist an einer geringen Fahrzeugfläche abfangen muss. Besonders dramatisch hierbei sind nicht frontale Kollisionen, d.h. wenn das Fahrzeug durch Schleuderbewegungen oder abrupten Gegenlenkversuchen außer Kontrolle gerät und es zu seitlichen oder gar Dachanprallen kommt. An diesen Stellen sind die Fahrzeugstrukturen bei weitem nicht so fest ausgeführt was letztlich zu erhöhten Unfallfolgen führen kann. Durch seitliche Absicherung, bzw. Absicherung ortsfester Objekte, können die Unfallfolgen gemindert werden. Hierbei besteht nach wie vor großer Aufholbedarf in Österreich – v.a. am niederrangigen Straßennetz.

Abbildung 5: Unfalltypen (2012-2015)



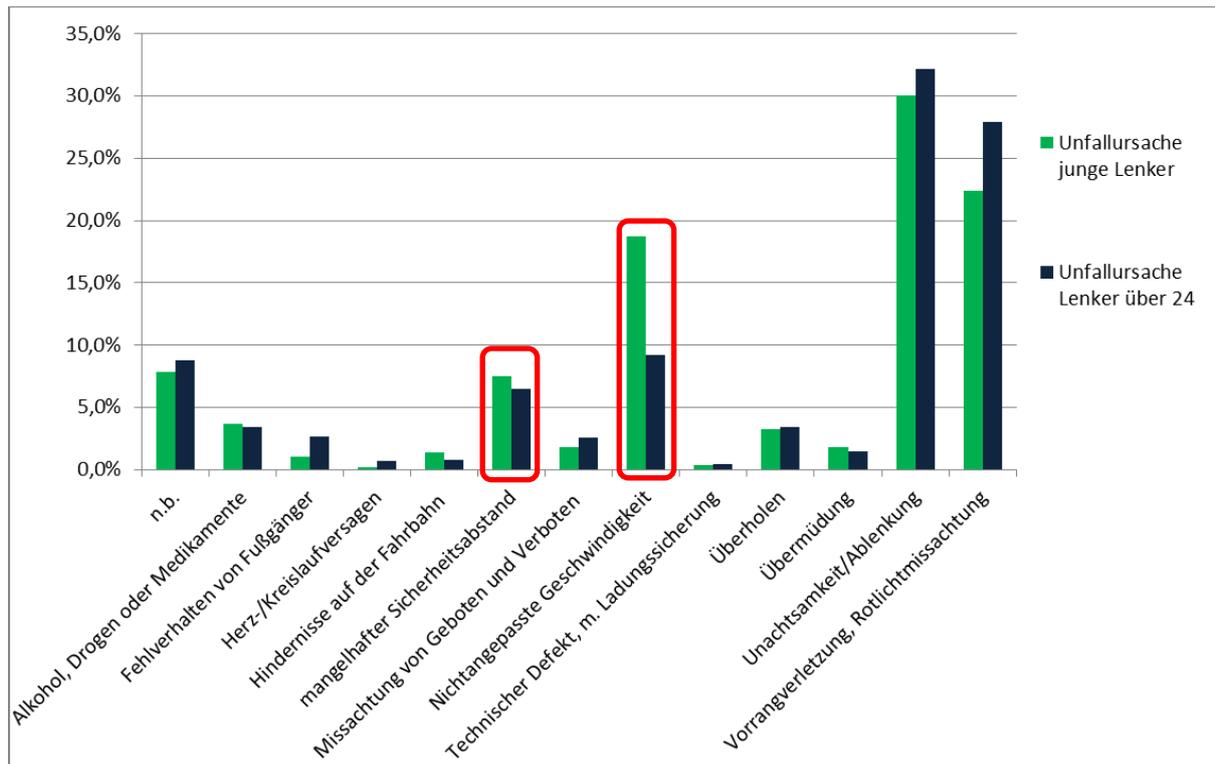
Quelle: Statistik Austria; Bearbeitung: ÖAMTC Unfallforschung

3.3. Unfallursachen

Als häufigste Unfallursache wurde allerdings „**Unachtsamkeit, Ablenkung**“ angegeben, vor „**Vorrangverletzung / Rotlichtmissachtung**“. Unaufmerksames Fahren wird durch sehr viele unterschiedliche Einflüsse begünstigt. Dazu gehören, neben vielen anderen, das Bedienen des Smartphones, Radio oder Navi, äußere Einflüsse wie Ereignisse neben der Straße aber auch die bloße Ablenkung durch Mitfahrende oder gar „Tagträume“. Allerdings ist anzumerken, dass das Thema Unaufmerksamkeit nicht immer eindeutig nachweisbar ist und diese „Grauzone“ natürlich nicht ausschließlich für junge Lenker gilt, sondern bei allen Altersgruppen als eine der Hauptunfallursachen vermerkt ist. Neben bewusstseinsbildenden Maßnahmen können hier ESP und weitere Fahrerassistenzsysteme (wie Spurverlassenswarner oder Spurhalteassistenten) für eine deutliche Reduktion der Abkommens- und Gegenverkehrsunfälle sorgen.

Der Unterschied zwischen jungen Lenkern und allen Lenkern wird allerdings in keiner Kategorie so sichtbar wie bei „**nicht angepasster Geschwindigkeit**“. Durch Selbstüberschätzung und/oder mangelnder Erfahrung wird die Geschwindigkeit häufig nicht an die Straßen- und Kurvenverhältnissen angepasst. Hinzu kommt der Umstand, dass durch die geringere Fahrpraxis in kritischen Situationen falsch reagiert wird. Als Beispiel für eine derartige Situation kann genannt werden, wenn ein Fahrzeug – beim Versuch es aus dem Bankett zu bewegen – ins Schleudern gerät. Die Folge können Abkommensunfälle oder Kollisionen mit dem Gegenverkehr sein. Deshalb ist es empfehlenswert – neben dem im Rahmen der Mehrphasenausbildung verpflichtenden Fahrsicherheitstrainings – weitere Male freiwillig derartige Fahrtechniktrainings zu absolvieren, um die richtige Reaktion in kritischen und unerwarteten Situationen zu erlernen.

Abbildung 6: Unfallursachen (2012-2015)



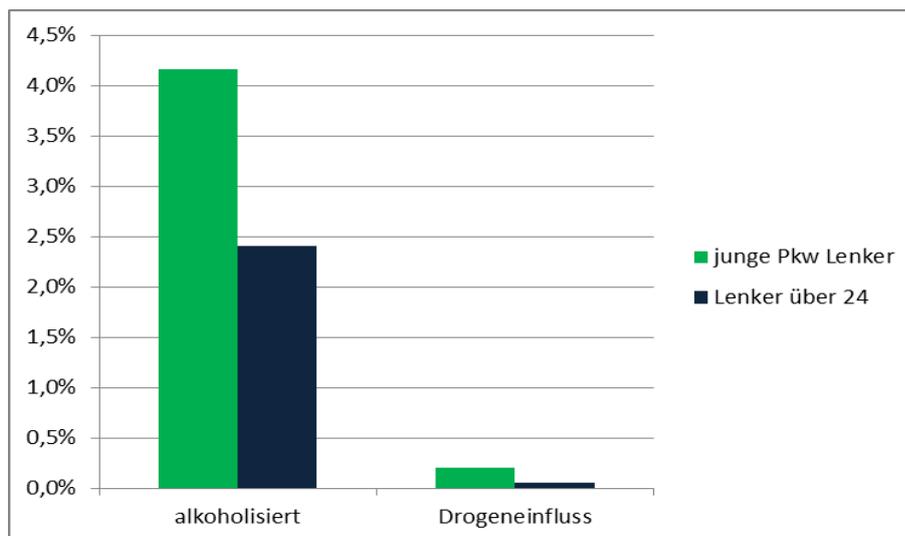
Quelle: Statistik Austria; Bearbeitung: ÖAMTC Unfallforschung

Die Unfallschwere wird leider häufig durch die **Missachtung der Gurtpflicht** verschlimmert. Bei mehr als 30% der Getöteten jungen Lenker war der Sicherheitsgurt nicht angelegt. Ein nicht-angelegter Gurt stellt zwar keine Unfallursache dar, dafür aber eines der wichtigsten Sicherheitssysteme im Fahrzeug, um die Folgen von Unfällen deutlich abzumindern und in vielen Fällen Leben zu retten. Moderne Autos geben aufgrund ihrer Technik vielen Lenkern und Mitfahrenden ein trügerisches Gefühl der Unverwundbarkeit. ÖAMTC-Crashtests haben jedoch längst bewiesen, dass die Sicherheitseinrichtungen erst im Zusammenspiel mit dem angelegten Gurt bestmöglichen Schutz bieten. Die bei einem Unfall freiwerdenden Kräfte sind schon bei Tempo 30 enorm: Ein nicht angeschnallter Pkw Insasse müsste imstande sein, bei einem Aufprall mindestens das Zehnfache seines Körpergewichtes mit den Armen und Beinen abzustützen – dies ist unmöglich (bei 50 km/h das bis zu dreißigfache). Daher muss an dieser Stelle angemerkt werden welche **essentielle Bedeutung der Gurt** nach wie vor hat. Zudem muss auch für die Lenker das Bewusstsein geschaffen werden die im Fond mitfahrenden aufzuklären welche Gefahren das nicht angurten – v.a. auf den hinteren Sitzen – mit sich bringt (ein im Fond sitzender, nicht angegurter Mitfahrer gefährdet im Zuge eines Unfalles nicht nur sein eigenes sondern auch das Leben des vorne Sitzenden).

In 3,7% der Unfälle von jungen Lenkern wurde Fahren unter Einfluss von „Alkohol, Drogen oder Medikamente“ angegeben. Bei 2,7% der an Unfällen beteiligten Pkw Lenker wurde explizit eine

Alkoholisierung festgestellt. Bei jungen Pkw Lenkern liegt dieser Anteil bei 4,2 %, bei den über 24 jährigen dementsprechend bei 2,4%. Ebenso liegt der Wert bei Lenkern, bei denen Fahren unter Drogeneinfluss festgestellt wurde bei jungen mit 0,2% minimal höher als bei allen Lenkern (0,1%). Allerdings muss angemerkt werden, dass die registrierte Zahl der verunfallten Lenker unter Drogeneinfluss sehr gering ist (175 Personen in vier Jahren). Das liegt auch daran, dass nicht bei jedem Unfalltenker ein Drogentest durchgeführt wird.¹ Eine entsprechende Dunkelziffer gilt es hierbei immer zu beachten.

Abbildung 7: Anteil verunfallter junger/älterer Lenker unter Alkohol- oder Drogeneinfluss (2012-2015)



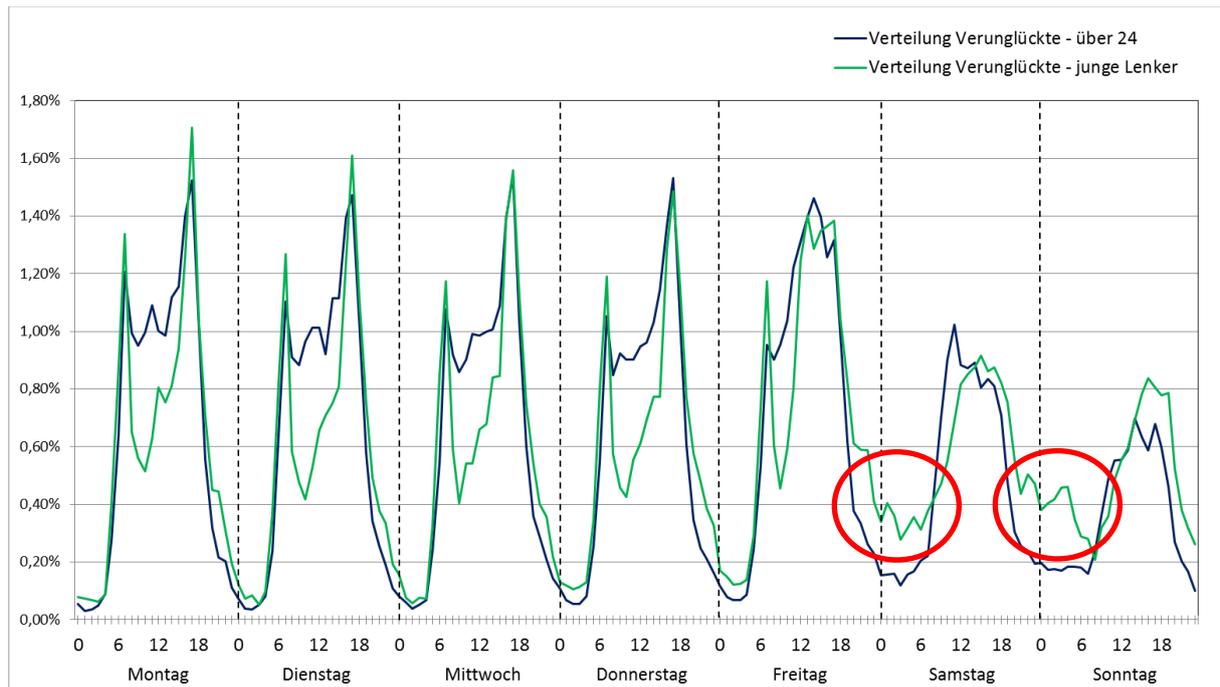
Quelle: Statistik Austria; Bearbeitung: ÖAMTC Unfallforschung

3.4. Zeitliche Verteilung der Unfälle

Die zeitliche Verteilung der Unfälle zeigt, dass **junge Lenker häufiger an Wochenendtagen verunglücken**. Unfallträchtigster Wochentag ist aber wie bei allen Lenkern der Freitag. Bezieht man auch die Verteilung der Unfälle über den Tag mit ein, wird deutlich, dass der Anteil der Unfälle in den Nachtstunden (zwischen 20 und 6 Uhr) bei jungen Lenkern höher liegt als allgemein. Dies lässt sich unter anderem auf die verstärkten Aktivitäten junger Menschen in Freitag- und Samstagnächten zurückzuführen.

¹ Die Polizei kann einen Drogentest vornehmen, wenn aufgrund des Fahrverhaltens, einer Unfallsituation und körperlichen Auffälligkeiten der Verdacht einer körperlichen Beeinträchtigung besteht und eine Alkoholisierung ausgeschlossen wurde.

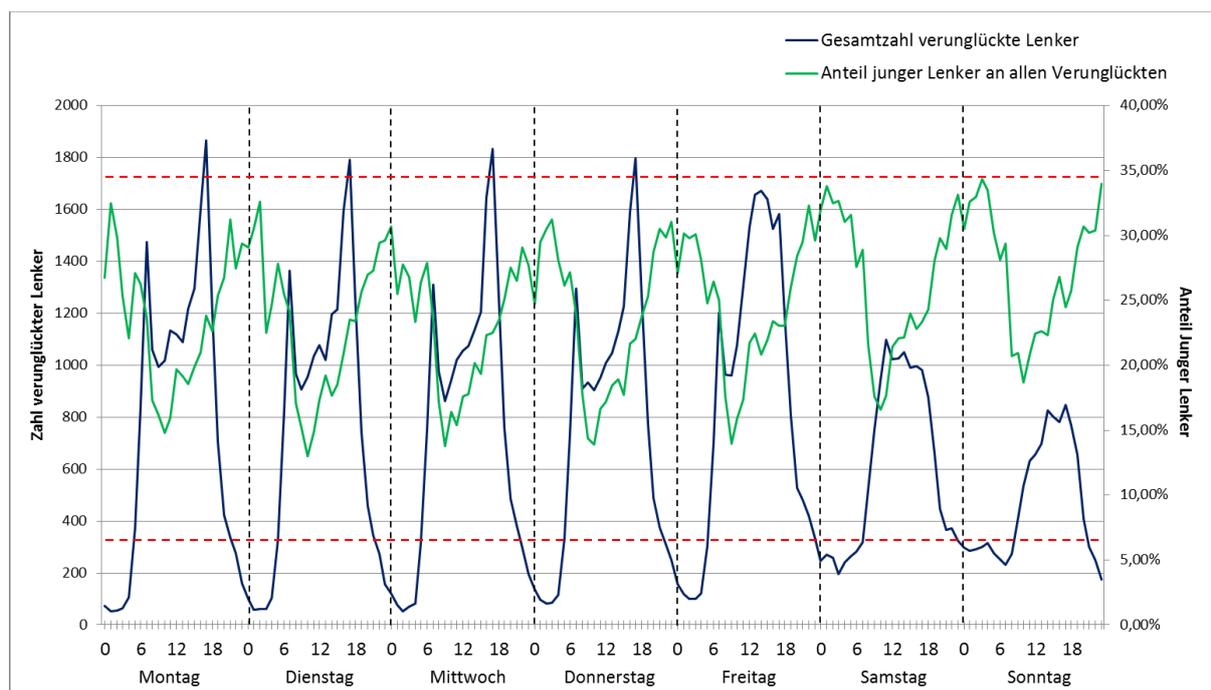
Abbildung 8: Verunglückte junge/ältere Lenker nach Wochentag und Uhrzeit



Quelle: Statistik Austria; Bearbeitung: ÖAMTC Unfallforschung

Eine andere Darstellung verdeutlicht den hohen Anteil von Unfällen junger Lenker in den Nachtstunden an allen Pkw Lenkern. Während die Gesamtzahl der Verunglückten in den Nachtstunden aufgrund des niedrigeren Verkehrsaufkommens deutlich sinkt, steigt der Anteil verunglückter junger Lenker am Gesamtunfallaufkommen auf rd. 30%. Am markantesten ist dieser Anteil in der Nacht von Samstag auf Sonntag. Die Spitze wird in den Stunden nach Mitternacht erreicht. Hier ist auch die Gesamtzahl der Unfälle höher als in anderen Nächten.

Abbildung 9: Anteil verunglückter junger/älterer Lenker am Gesamtaufkommen



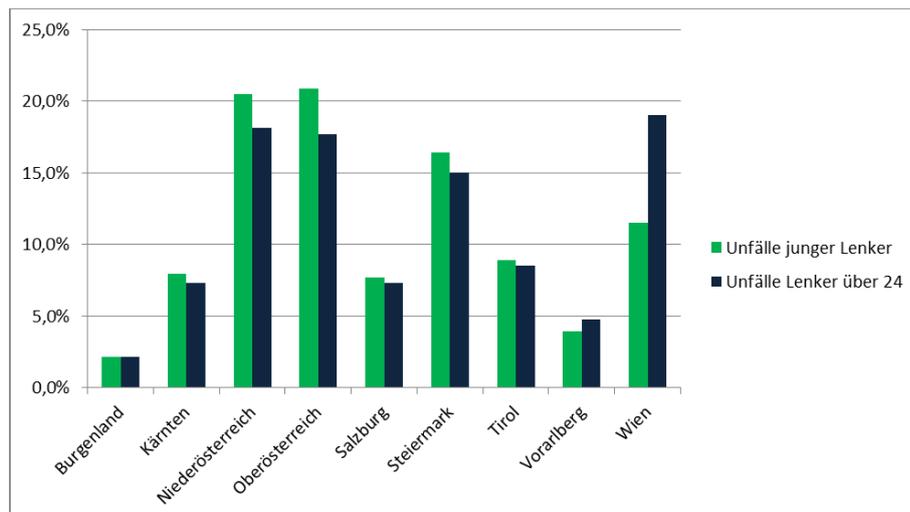
Quelle: Statistik Austria; Bearbeitung: ÖAMTC Unfallforschung

Diese Zahlen sind deshalb kritisch zu sehen, weil gerade in den Nächten am Wochenende besonders viele schwere Unfälle passieren. Über 17% aller getöteten jungen Lenker sind zwischen Freitag 22 Uhr und Samstag 6 Uhr sowie Samstag 22 Uhr und Sonntag 6 Uhr zu beklagen – bei Lenkern über 24 Jahren liegt dieser Wert nur bei rd. 9%. Anders ausgedrückt: rd. ein Drittel aller um diese Zeit tödlich verunglückten Lenker sind Jugendliche zwischen 17 und 24 Jahren.

3.5. Unfallort

Im Bundesländervergleich weisen **Nieder- und Oberösterreich** den höchsten Anteil an Pkw Unfällen sowie Unfällen junger Pkw Lenker auf. Auffallend ist der deutliche Unterschied in Wien: rd. 19% der Pkw Lenker über 24 verunglücken in Wien, bei den jungen Lenkern beträgt dieser Anteil nur 11,5%. Die Gründe dafür: Einerseits besteht der Trend im städtischen Bereich erst später oder gar nicht den Führerschein zu machen. Andererseits ist im ländlichen Bereich das ÖV-Angebot – insbesondere in den Nachtstunden – deutlich unattraktiver bzw. geringer als in den Städten. D.h. junge Menschen am Land sind stärker auf die Nutzung eines Pkw angewiesen, weil Alternativen im ÖV fehlen und die Distanzen für andere Verkehrsarten (z.B. Rad oder zu Fuß) zu groß sind.

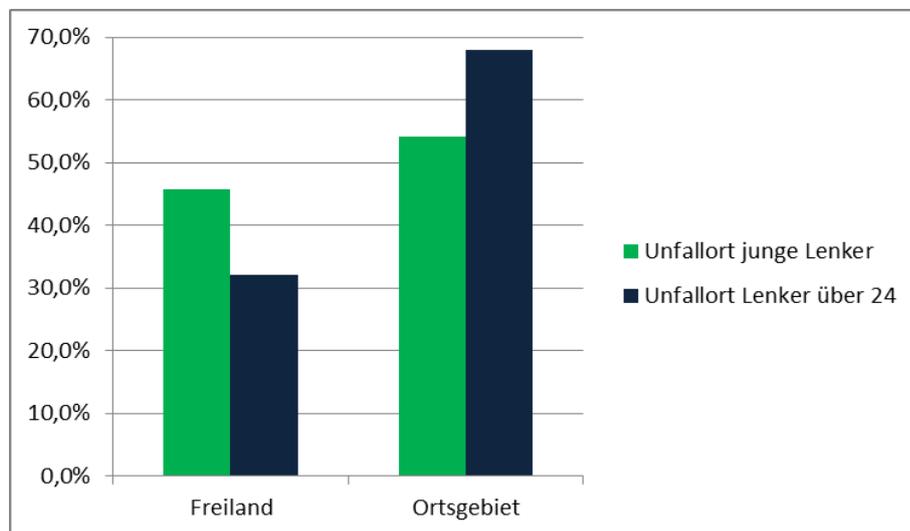
Abbildung 10: Unfälle Bundesländervergleich (2012-2015)



Quelle: Statistik Austria; Bearbeitung: ÖAMTC Unfallforschung

Dieser Umstand zeigt sich auch im Vergleich des Unfallortes zwischen Freiland und Orts- bzw. Stadtgebiet. Das Verhältnis bei jungen Lenkern beträgt 46% der Unfälle im Freiland und 54% im Ortsgebiet – bei älteren Lenkern ist es 32% zu 68%. Dieser **höhere Anteil an Unfällen im Freiland** ist deshalb bedenklich, weil dort der Anteil an tödlichen Unfällen wesentlich höher ist.²

Abbildung 11: Vergleich Unfälle Ortsgebiet-Freiland (2012-2015)



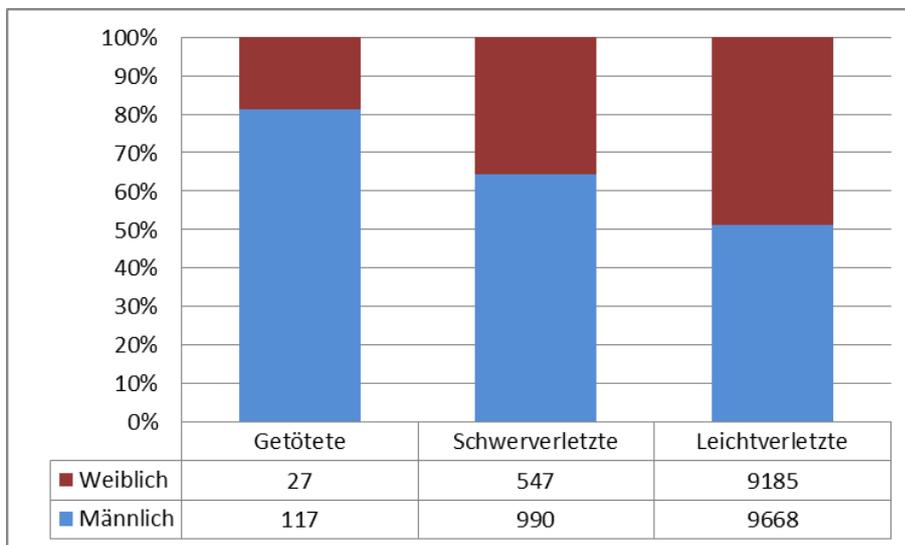
Quelle: Statistik Austria; Bearbeitung: ÖAMTC Unfallforschung

² Rund 70% der im Straßenverkehr getöteten Personen verunglücken im Freilandbereich. Nähere Informationen diesbezüglich finden sich im ÖAMTC Bericht „Analyse von Abkommensunfällen auf Freilandstraßen“.

3.6. Vergleich zwischen weiblichen und männlichen Lenkern

Verunglückte junge Lenker sind überwiegend männlich – insbesondere bei schweren Unfällen überwiegt der Anteil der Männer. Während die Zahl der leichtverletzten Pkw Lenker in den letzten vier Jahren noch annähernd gleich war, sind mehr als 80% der getöteten jungen Lenker männlich. Insgesamt kamen 117 junge Männer zwischen 2012 und 2015 als Pkw Lenker ums Leben, bei den Frauen waren es 27. Ebenso ist der Anteil bei den schwerverletzten Männern deutlich höher. Dies lässt darauf schließen, dass junge Männer einerseits häufiger mit dem Pkw unterwegs sind, andererseits aber auch zu einer riskanteren Fahrweise neigen als ihre weiblichen Alterskollegen.

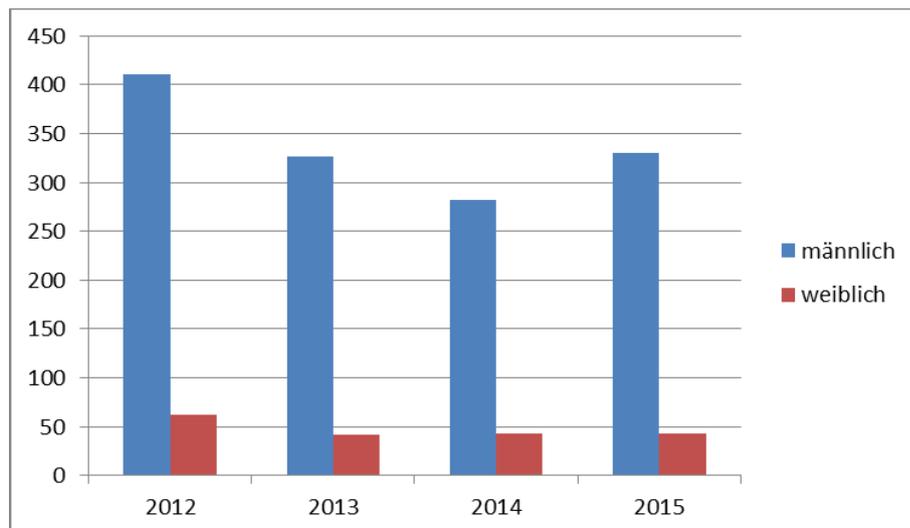
Abbildung 12: Verunglückte junge Lenker nach Geschlecht (2012-2015)



Quelle: Statistik Austria; Bearbeitung: ÖAMTC Unfallforschung

Ebenso sind **junge Lenker unter Alkoholeinfluss mehrheitlich männlich**. Im Schnitt der letzten vier Jahre wurde bei 48 verunglückten Lenkerinnen eine Alkoholisierung festgestellt. Demgegenüber stehen durchschnittlich 338 männliche Lenker. Bis 2014 war diese Zahl rückläufig, im vergangenen Jahr wurde wieder ein leichter Anstieg verzeichnet. Ebenso ist die Zahl der jungen Lenker unter Drogeneinfluss bei Männern deutlich höher als bei Frauen. Hier muss allerdings nochmals angemerkt werden, dass die Zahl der registrierten Fälle sehr gering ist und Aussagen mit Vorsicht zu sehen sind.

Abbildung 13: Alkoholisierte junge Unfallenker nach Geschlecht (2012-2015)

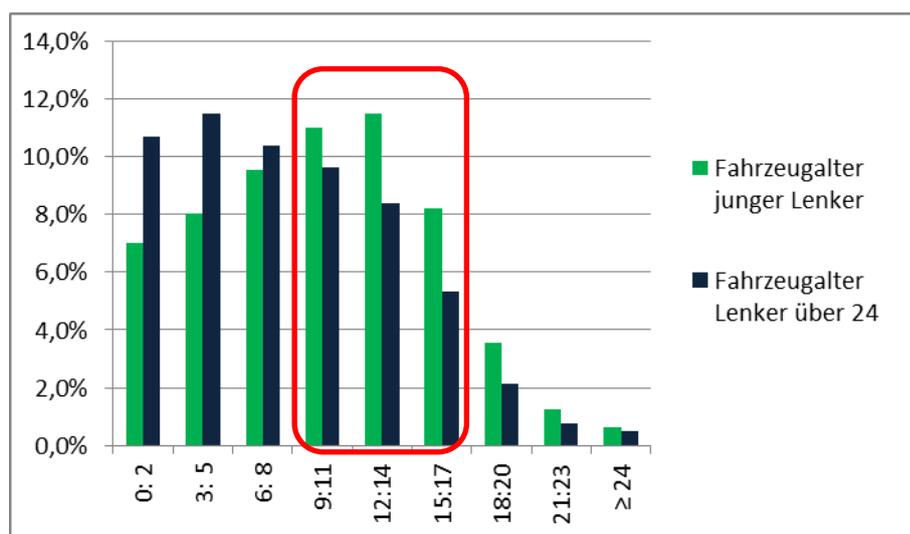


Quelle: Statistik Austria; Bearbeitung: ÖAMTC Unfallforschung

3.7. Fahrzeugalter verunglückter junger Lenker

Ein weiterer wichtiger Fakt – vor allem im Hinblick auf die Verletzungsschwere verunglückter junger Lenker – ist das Alter des Fahrzeuges, mit dem sich die Unfälle ereigneten. Die Auswertung ergab, dass **Fahranfänger meist ältere Fahrzeuge fahren**. Das Durchschnittsalter der Unfallfahrzeuge junger Lenker liegt bei 10 Jahren. Im Vergleich dazu liegt das Fahrzeugalter aller verunglückten Pkw Lenker bei 8,5 Jahren und liegt somit um rd. 15% unter dem Alter von Fahrzeugen junger Lenker.

Abbildung 14: Alter der Unfallfahrzeuge (2012-2015)

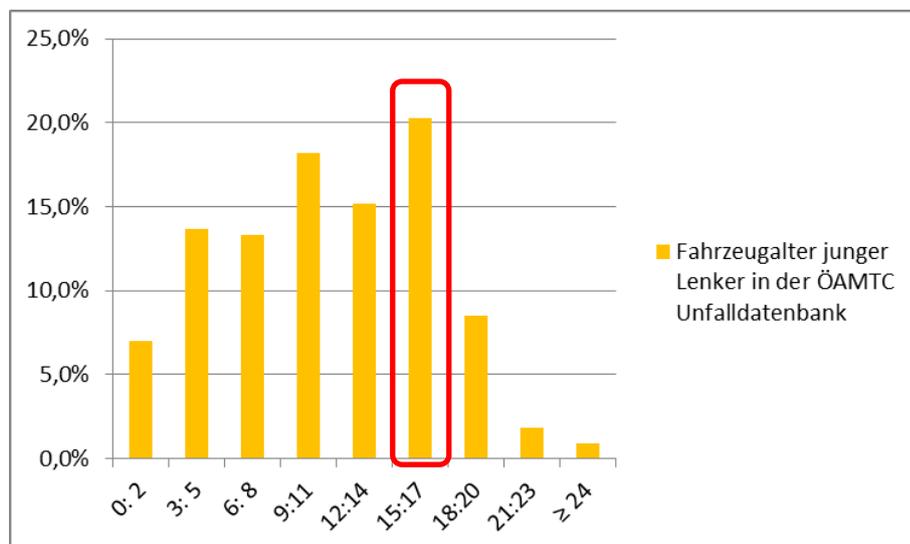


Quelle: Statistik Austria; Bearbeitung: ÖAMTC Unfallforschung

Noch deutlicher zeigt sich dieser Umstand in den Zahlen der ÖAMTC Unfallforschungsdatenbank: rd. **32% der Fahrzeuge verunglückter junger Lenker sind älter als 15 Jahre** – das Durchschnittsalter liegt

bei 10,9 Jahren. Dies zeigt sehr deutlich, dass die ÖAMTC Flugrettung häufig zu Unfällen mit älteren Fahrzeugen gerufen wird. Der Umkehrschluss daraus ist gleichsam dass aufgrund des Umstandes dass die Flugrettung nur zu schweren Unfällen gerufen wird, die Verletzungsschwere bei Unfällen mit älteren Fahrzeugen erhöht ist.

Abbildung 15: Alter der Unfallfahrzeuge in der ÖAMTC-UFO Datenbank (Stand Juli 2015)



Quelle: Statistik Austria; Bearbeitung: ÖAMTC Unfallforschung

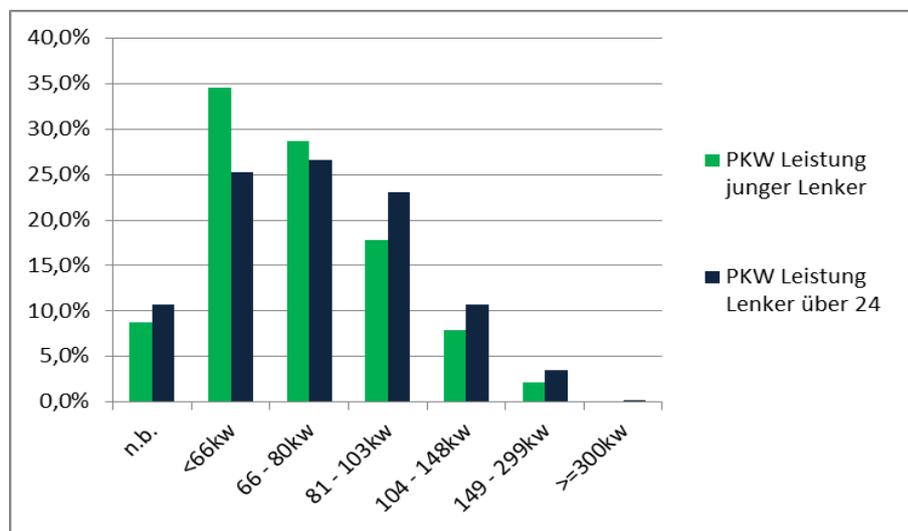
Diese Situation lässt sich mit dem stark begrenzten Budget, welches Fahranfängern zum Kauf eines Fahrzeuges zur Verfügung steht, erklären. Das Fahrzeugalter hat einen signifikanten Einfluss auf die Sicherheitsausstattungen. So sind beispielsweise nur **wenige ältere Fahrzeuge mit ESP ausgerüstet**. Zusätzlich ist die passive Sicherheit bei älteren Fahrzeugen nicht auf einem solch hohen Niveau wie es bei modernen Fahrzeugen Stand der Technik ist. Zudem gilt erst seit 01.11.2011 eine ESP-Pflicht. Das bedeutet dass seit diesem Datum alle in der EU neu typisierten Pkw-Modelle mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP bzw. ESC) ausgestattet sein müssen. Wenige junge Lenker fahren solch ein junges Fahrzeug. Dass die Regelung bereits seit fünf Jahren in Kraft ist, ist den intensiven Bemühungen des ÖAMTC auf EU-Ebene zu verdanken. Der ursprüngliche Zeitplan sah dies nämlich erst frühestens ein Jahr später vor.

Der Trend der letzten zehn 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.

Dass junge Lenker beim Autokauf meist finanziell eingeschränkt sind, erkennt man auch an der Motorleistung der unfallbeteiligten Pkw. Nachdem Autos mit schwächerer Motorleistung generell

billiger sind, werden diese häufiger von jungen Lenkern gefahren und dementsprechend größer ist ihr Anteil in der Statistik. Knapp 35% der verunglückten jungen Lenker waren in einem Pkw mit weniger als 66 kW (90 PS) Leistung unterwegs.

Abbildung 16: Unfälle nach Motorleistung (2012-2015)



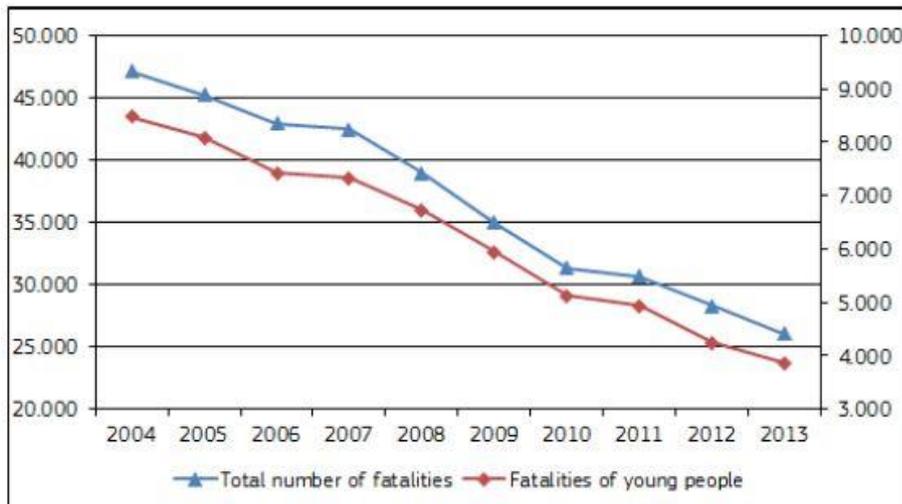
Quelle: Statistik Austria; Bearbeitung: ÖAMTC Unfallforschung

3.8. Europäischer Vergleich

Die Unfallstatistiken in anderen **Europäischen Ländern zeigen im Wesentlichen das gleiche Problem auf wie in Österreich**. Auch hier kann festgestellt werden, dass junge Erwachsene ein stark erhöhtes Risiko aufweisen, im Straßenverkehr getötet zu werden. Bezogen auf den Anteil in der Bevölkerung (rd. 8%) ist der Anteil der Getöteten jungen Erwachsenen (rd. 17%) doppelt so hoch. 2013 starben in der EU fast 3.900 junge Verkehrsteilnehmer zwischen 18 und 24 Jahren.³ Das Risiko als 18 bis 24-Jähriger im Straßenverkehr zu sterben ist doppelt so hoch wie für den Gesamtdurchschnitt in Europa. Insgesamt ist die Zahl der getöteten Jugendlichen in Europa ebenso rückläufig wie die Gesamtzahl der Getöteten.

³ Die EU Unfallstatistik bezieht sich auf Verkehrsteilnehmer und nicht explizit auf Pkw Lenker.

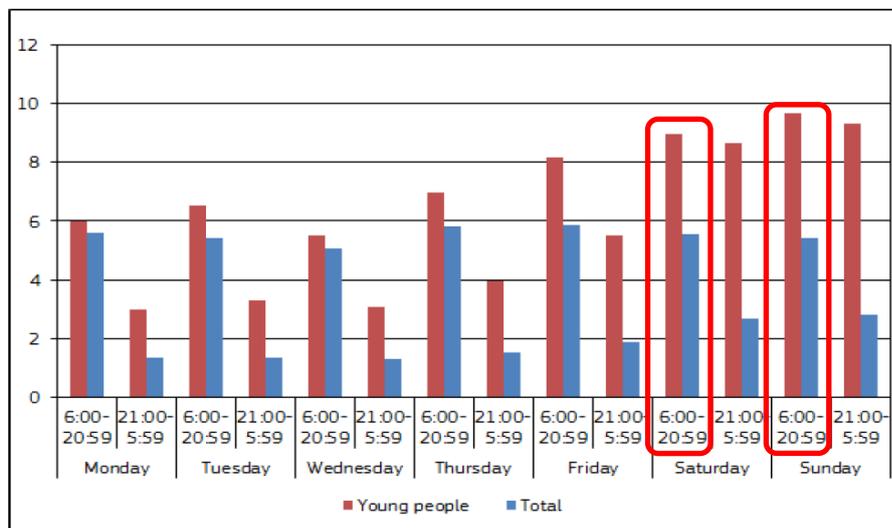
Abbildung 17: Zahl der getöteten Jugendlichen (18-24 Jahre) in der EU



Quelle: CARE (European Road accident database)

Die Zahlen aus Europa bestätigen auch die Annahme aus Kapitel 3.4. Die Unfallrate von jungen Lenkern steigt am Wochenende stark an, während sie sich bei allen Lenkern eher gleichmäßig verteilt. Auffällig ist auch der Unterschied in den Nachtstunden zwischen den beiden Gruppen.

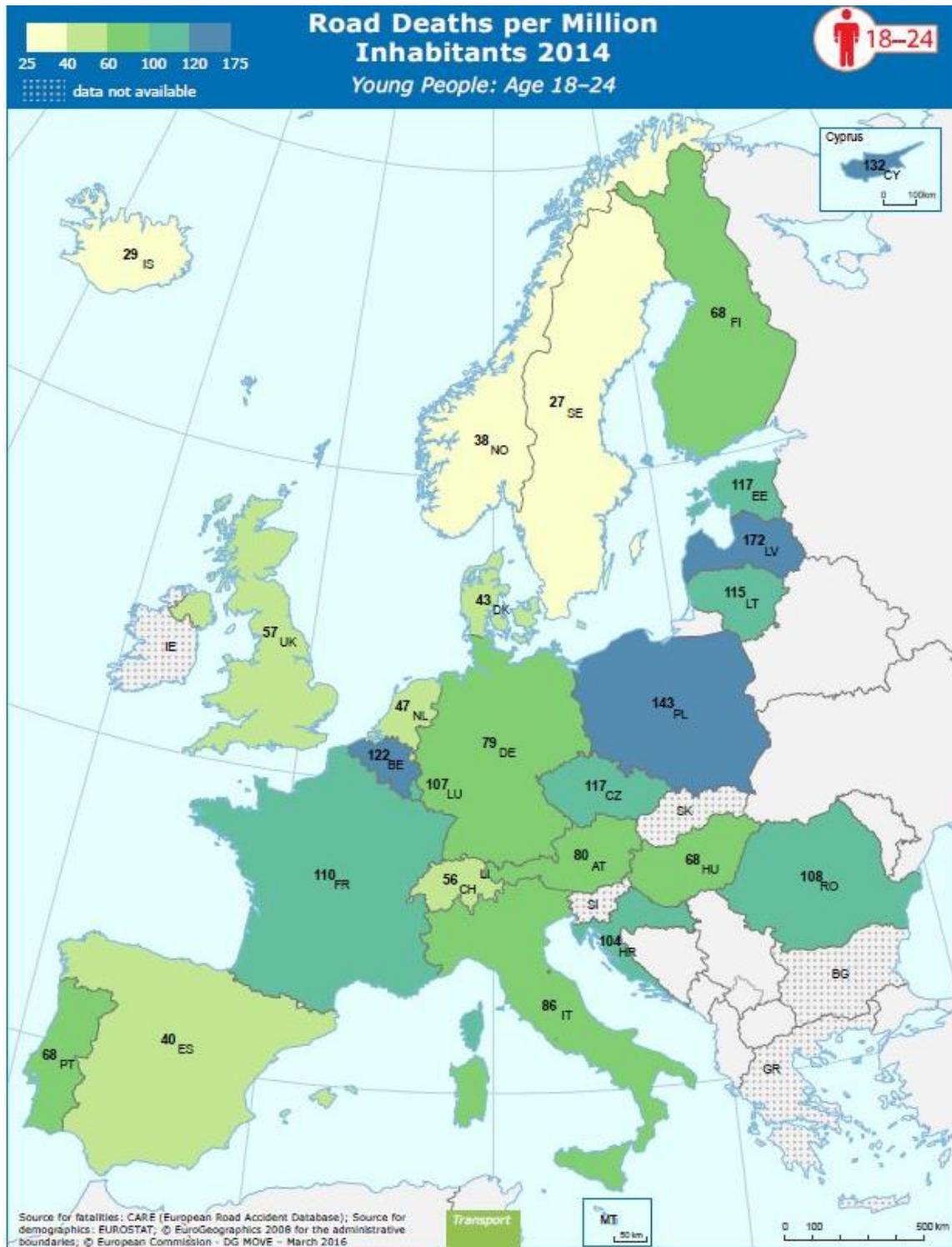
Abbildung 18: Getötetenrate der 18-24 Jährigen je einer Million dieser Altersklasse nach Zeit



Quelle: CARE (European Road accident database), Traffic Safety Basic Facts 2015

Die folgende Karte veranschaulicht die getöteten Jugendlichen (zwischen 18 und 24 Jahren) pro 1 Million Einwohner in dieser Altersgruppe (Stand 2014). Tendenziell zeigt sich, dass diese Rate in den osteuropäischen Ländern höher liegt, während die skandinavischen Länder vergleichsweise gut abschneiden. **Österreich liegt demnach knapp unter dem europäischen Durchschnitt**, mit ähnlichen Werten wie Deutschland oder Italien.

Abbildung 19: Ländervergleich getötete 18-24 Jährige



Quelle: European Commission, statistics accidents data

4. Fahrausbildung

Ein Blick auf die Fahrausbildung in einigen europäischen Nachbarländern kann wichtige Indizien liefern, welche Maßnahmen zu einer positiven Entwicklung führen. Wesentlich ist, dass die jungen Lenker nach der Fahrprüfung nicht alleine gelassen werden, sondern gerade in ihrer ersten Zeit als Autofahrer kompetent und zielgruppengerecht begleitet werden. Neben einem Angebot zum begleiteten Fahren sorgt gerade auch eine verpflichtende Weiterbildung der Fahranfänger im Rahmen einer Mehrphasenausbildung erfolgreich zur Reduktion der Unfallzahlen in diesem Alterssegment – wenn die Inhalte zielgruppengerecht vermittelt werden.

4.1. Fahrausbildung in Österreich

L 17: Nach 26 Einheiten Theorie und 12 Einheiten Praxis in der Fahrschule kann ein Fahranfänger mit 16 Jahren unter Aufsicht einer Begleitperson (spezielles Kennzeichen) Fahrpraxis erwerben (3.000 km sind gefordert). Zusätzlich sind während des Kompetenzerwerbs begleitende Ausbildungsfahrten mit der Fahrschule vorgesehen. Nach erfolgreicher Teilnahme und Prüfung ist der Fahranfänger berechtigt, bereits im Alter von 17 Jahren alleine am motorisierten Straßenverkehr teilzunehmen.

Eine erfolgreich abgelegte praktische Fahrprüfung mit 18 Jahren erlaubt das alleinige Führen eines Kfz auch ohne den Nachweis bereits erbrachter 3.000 km Fahrleistung. Für beide Ausbildungsvarianten gilt es im Rahmen der Mehrphasenausbildung zwei Perfektionsfahrten (L17 Teilnehmer nur eine) und ein 1-tägiges Fahrsicherheitstraining sowie eine meist darin integrierte verkehrspsychologische Schulung zu absolvieren, um die Fahrerlaubnis aufrecht zu erhalten.

4.1.1. Mehrphasenausbildung in Österreich

Mit der Mehrphasenausbildung wurde 2003 eine zweite Ausbildungsphase eingeführt, um das Problem mit Fahranfängerunfällen zu entschärfen. Nach der ersten erfolgreich absolvierten Ausbildungsphase wird die Fahrerlaubnis erteilt. Der Führerscheinneuling soll während der statistisch gesehen kritischsten Phase seiner Lenkerkarriere professionell begleitet und unterstützt werden.

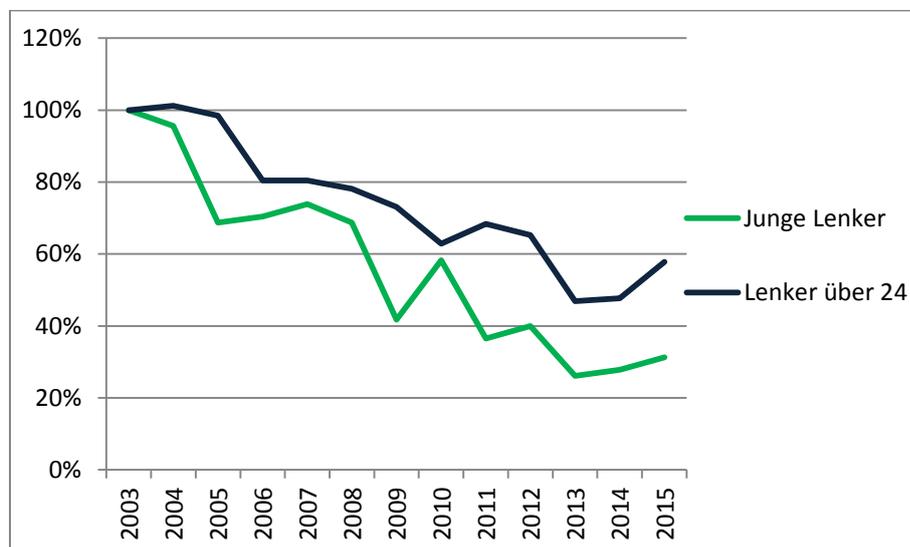
Nach Erteilung der Lenkberechtigung für die Klasse B ist eine zweite Ausbildungsphase zu absolvieren (für die Klasse A gelten ähnliche Bestimmungen). Nach der Führerscheinprüfung müssen innerhalb eines Jahres maximal drei Module besucht werden. Das Alter des Fahranfängers spielt hierbei keine Rolle. Dazu zählen eine erste Perfektionsfahrt mit einem Fahrlehrer, ein Fahrsicherheitstraining mit verkehrspsychologischem Teil und danach noch eine zweite Perfektionsfahrt (außer bei L17). Im Rahmen der Perfektionsfahrten bei der Mehrphasenausbildung für die Klasse B als auch in Kombination mit L17 wird insbesondere auf die Blicktechnik, auf eine unfallvermeidende defensive sowie umweltbewusste und treibstoffsparende Fahrweise und auf soziales Verhalten gegenüber

anderen Verkehrsteilnehmern des jeweiligen Lenkers geachtet. Beim Fahrsicherheitstraining geht es um Strategien zur Gefahrenbewältigung (z.B. Bremstechnik- und Ausweichübungen). Am selben Tag wie das Fahrsicherheitstraining findet ein verkehrspsychologisches Gruppengespräch statt, bei dem vor allem Unfalltypen und Risiken (z.B. Auslebenstendenzen) diskutiert werden. Die Fahrsicherheitstrainings können u.a. beim ÖAMTC und bestimmten Fahrschulen absolviert werden.⁴

Die Einführung der **Mehrphasenausbildung ist positiv zu werten. Die Unfallzahlen und insbesondere die Getötetenzahlen sind bei Führerscheinneulingen deutlich gesunken.** Wesentlich ist hier, dass der Rückgang bei den Unfällen mit jungen Pkw Lenkern höher ist als der Rückgang bei den Gesamtunfallzahlen. Neben dem allgemeinen Rückgang ist somit der Effekt der Mehrphasenausbildung erkennbar. Insgesamt sind junge Lenker weniger oft in Unfälle verwickelt, bzw. werden dabei weniger oft verletzt oder getötet.

Die Zahl der getöteten jungen Lenker (es ist davon auszugehen, dass der überwiegende Teil der Führerscheinneulinge zwischen 17 und 24 Jahren alt ist) ist seit dem ersten Jahr mit Mehrphasenausbildung (2003) um rd. 70% gesunken. Erst in den letzten zwei Jahren kam es jedoch wieder zu einem leichten Anstieg.

Abbildung 20: Entwicklung der Getöteten seit Einführung der Mehrphasenausbildung



Quelle: Statistik Austria; Bearbeitung: ÖAMTC Unfallforschung

⁴ Vgl. Gatscha, Brandstätter (2007): Evaluation der zweiten Ausbildungsphase in Österreich, S.14

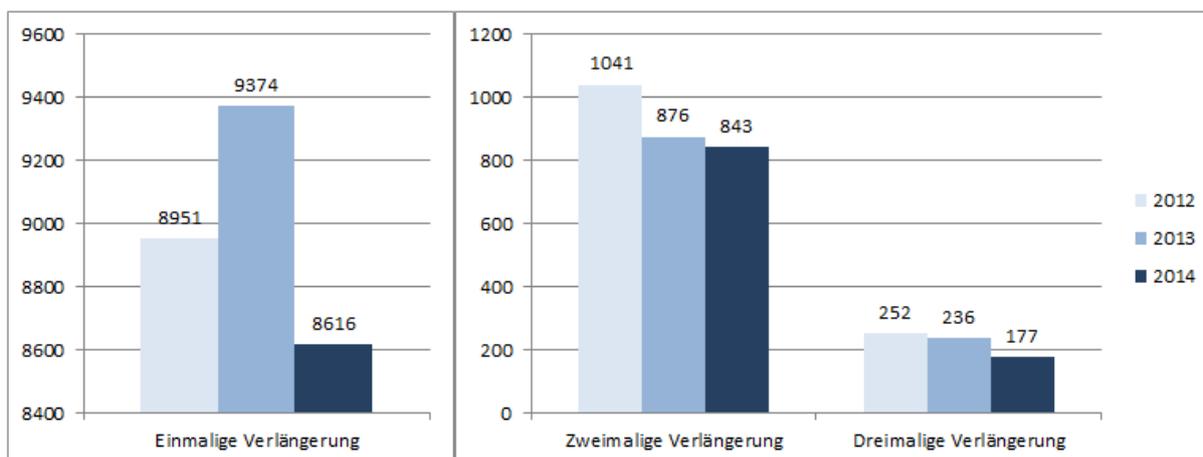
4.1.2. Probezeit in Österreich

Bei jedem neuen Führerschein handelt es sich in den ersten zwei Jahren um einen Probeführerschein. Bei einer L17 Ausbildung dauert die Probezeit jedenfalls bis zum vollendeten 20. Lebensjahr. Besitzer von Probeführerscheinen sind unter denselben Bedingungen wie alle Führerscheinlenker berechtigt Kraftfahrzeuge im In- und Ausland zu lenken, mit der Ausnahme, dass während der Probezeit eine Alkoholgrenze von 0,1 Promille gilt (sonst 0,5 Promille). Wird innerhalb der Probezeit dagegen verstoßen oder ein anderes schwerwiegendes Vergehen begangen (z.B. Fahrerflucht, höhere Geschwindigkeitsübertretung, Vorrangverletzungen, Nichtbefolgen von Überholverböten, Überfahren von Rotlicht), wird von der Behörde eine Nachschulung angeordnet. Mit der Nachschulung geht auch eine Verlängerung der Probezeit um ein Jahr einher. Kommt es während der dritten Probezeitverlängerung neuerlich zu einem Verstoß, hat die Behörde die gesundheitliche Eignung des Lenkers durch eine amtsärztliche Untersuchung inkl. verkehrspsychologischer Untersuchung zu überprüfen.

Im Schnitt wird bei rd. 9.000 Führerscheineulungen eine Verlängerung der Probezeit veranlasst.

Der letzte verfügbare Wert von 2014 liegt unter den Werten von 2012 und 2013, ebenso die Werte der zwei- und dreimaligen Verlängerung. Hier kommt es im Schnitt kommt es jährlich zu 920 zweimaligen bzw. zu 222 dreimaligen Verlängerungen der Probezeit.

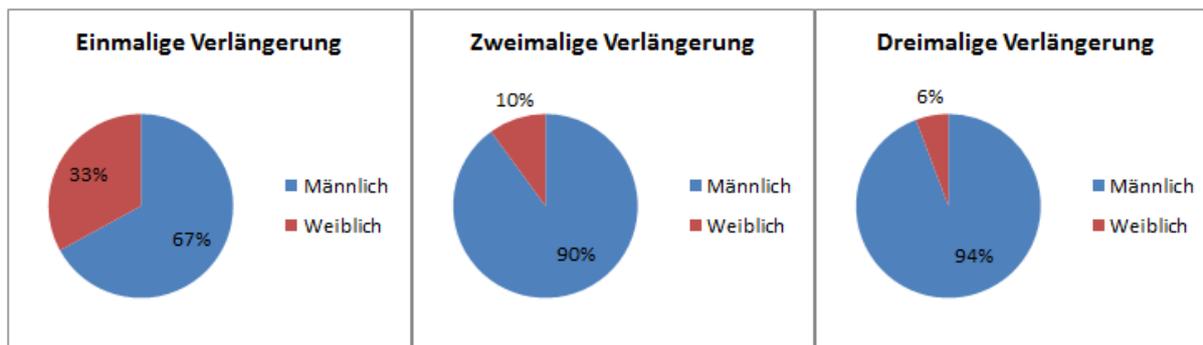
Abbildung 21: Zahl der Probezeitverlängerungen



Quelle: Bundesrechenzentrum; Bearbeitung: ÖAMTC Unfallforschung

Zum überwiegenden Teil sind es **Männer bei denen eine Verlängerung der Probezeit** angeordnet wird. Bei den einmaligen Verlängerungen sind es zwei Drittel Männer, bei den weiteren Verlängerungen steigt dieser Wert auf über 90% an. Schon bei der Statistik über alkoholisierte Lenker zeigten sich Frauen generell als pflichtbewusster.

Abbildung 22: Verlängerung der Probezeit nach Geschlecht



Quelle: Bundesrechenzentrum; Bearbeitung: ÖAMTC Unfallforschung

4.2. Fahrausbildung in anderen Ländern

Fahrausbildung in Deutschland:

In Deutschland besteht die Möglichkeit mittels „**Begleiteten Fahren ab 17**“ den Führerschein bereits mit 17 Jahren zu erhalten. Gleichzeitig besteht jedoch die Auflage, bis zum 18. Geburtstag, den Pkw nur in Begleitung einer in der Prüfbescheinigung namentlich eingetragenen Person zu führen. Dabei kann die theoretische Fahrprüfung frühestens drei Monate vor Vollendung des 17. Lebensjahres abgelegt werden – die praktische Prüfung ein Monat davor. Nach erfolgreich absolvierter Prüfung wird die Prüfbescheinigung ausgestellt.

Bei erstmaliger Erteilung der Fahrerlaubnis (sowohl bei begleitetem Fahren mit 17 als auch normal mit 18 Jahren) ist diese mit einer **zweijährigen Probezeit** verbunden. Aufgrund eintragungspflichtiger Verstöße, die im Fahreignungsregister mit Punkten bewertet werden (z.B. Alkohol, Rotlichtverstoß, Rasen) wird ein Aufbauseminar angeordnet und die Probezeit verlängert sich um zwei Jahre. Die übliche Promillegrenze von 0,5 Promille ist für Fahranfänger in der Probezeit auf 0,0 Promille herabgesenkt.

Fahrausbildung in der Schweiz:

Nach erfolgreich abgelegter Theorieprüfung erhält der Prüfling einen **Lernfahrausweis**. Dieser berechtigt für maximal 24 Monate unter Anbringung eines „L“ Kennzeichens am Kfz und unter Aufsicht einer Begleitperson an der Teilnahme im motorisierten Straßenverkehr. Die erfolgreich **abgelegte Fahrprüfung** (frühestens mit 18 Jahren möglich) **ersetzt den Lernfahrausweis** mit einem Führerausweis auf Probe. Der Fahranfänger kann nun alleine und ohne Anbringung eines extra Kennzeichens am motorisierten Straßenverkehr teilnehmen.

Seit 2005 entfällt die Probezeit nach drei Jahren sofern der Fahranfänger einen Nachweis über den Besuch von zwei obligatorischen Weiterbildungskursen (Sicherheitstrainings mit Gefahrenlehre) erbracht hat und keinen schweren Verstoß gegen das Straßenverkehrsgesetz begangen hat.

Fahrausbildung in Frankreich:

Nach erfolgreich abgelegter Theorieprüfung und 20 absolvierten Fahrstunden kann ab einem Alter von 16 Jahren begonnen werden, unter Begleitung am motorisierten Straßenverkehr teilzunehmen. Die Phase des **begleiteten Fahrens umfasst 1-3 Jahre**. Während dieser Phase ist ein spezielles Kennzeichen („A“) am Fahrzeug anzubringen. Eine im Anschluss erfolgreich abgelegte Führerscheinprüfung berechtigt zur alleinigen Teilnahme am Straßenverkehr mit der Auflage einer dreijährigen speziellen Geschwindigkeitsbeschränkung, die sich auf zwei Jahre verkürzt, sofern eine begleitete Phase vorausging. Aktuell wird in Frankreich die Einführung eines Mehrphasenführerscheinwerbs diskutiert.

Fahrausbildung in Finnland:

Seit 1989 ist ein **Mehrphasen-Führerscheinwerb in Finnland Pflicht**. Fahranfänger lernen entweder in der Fahrschule oder in einem fahrschulvergleichbaren Automobil die Grundfertigkeiten. Nach erfolgreicher Prüfung erhält der Fahranfänger eine Fahrerlaubnis für zwei Jahre auf Probe. Innerhalb dieser Zeit dürfen nicht mehr als zwei Verstöße gegen das Straßenverkehrsgesetz erfolgen und die Teilnahme an einem fahrpraktischen Training muss nachgewiesen werden. Schwerpunkt der Übungen ist das Verhalten auf winterlichen Straßen. Darüber hinaus muss der Fahranfänger an einer **Dunkelheitsfahrt** teilnehmen, sofern diese nicht schon im Rahmen der Erstausbildung abgedeckt werden konnte.

5. Beispiele aus der ÖAMTC-Unfallforschungsdatenbank

Die Beispiele mit Unfällen aus der ÖAMTC-UFO Datenbank zeigen zum Teil drastisch Problembereiche im Zuge von Fahrfehlern oder Fehleinschätzungen junger Lenker auf. Im Folgenden werden Unfälle dargelegt, wie sie bei jungen Lenkern häufig auftreten.⁵

Lenker	20 Jahre, männlich	 <p>(013) in Linkskurve</p>
Unfalljahr	2015	
Unfalltyp	13 - abkommen rechts in Linkskurve	
Verletzungsgrad	schwer verletzt	
Verortung	Freiland - Landesstraße L	
Straßenzustand	nasse Fahrbahn - kein Niederschlag	
Unfallursache	nichtangepasste Geschwindigkeit	
Sicherheitseinrichtungen	angeschnallt - kein Airbag	
Fahrzeug-Bauzeitraum	1991 - 1995	
Leistung	90 kW	



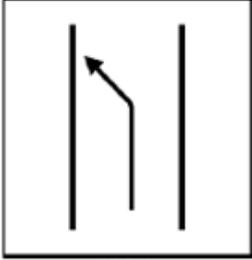
Ein Abkommensunfall bei winterlichen Fahrbahnverhältnissen mit Objektenprall. Der Lenker passte die Geschwindigkeit nicht den Fahrbahnverhältnissen an und kam in einer Linkskurve rechts ab. In solch einem Fall kommen oftmals technische Mängel (abgenutzte Reifen) und das Fehlen aktiver (ESP) und passiver (Airbag) Schutzrichtungen sowie das relativ hohe Fahrzeugalter hinzu. Im vorliegenden Fall wurde die Verletzungsschwere aufgrund fehlender aktiver und passiver Schutzsysteme wesentlich erhöht.

⁵ Quelle aller Fotos und Daten ist die ÖAMTC Unfallforschungsdatenbank, welche sich v.a. auf die Angaben der ÖAMTC Flugrettung bezieht.

Lenker	20 Jahre, weiblich	 <p>(013) in Linkskurve</p>
Unfalljahr	2015	
Unfalltyp	13 - Abkommen rechts in Linkskurve	
Verletzungsgrad	schwer verletzt	
Verortung	Freiland - Landesstraße B	
Straßenzustand	nasse Fahrbahn - Regen	
Unfallursache	nichtangepasste Geschwindigkeit	
Sicherheitseinrichtungen	Sicherheitsgurt und Airbag	
Fahrzeugbaujahr	2009	
Leistung	52 kW	



Der Wechsel der Griffigkeitsverhältnisse bei der Tunnelausfahrt führte zu einer Fehlreaktion, dadurch kam das Fahrzeug rechts von der Straße ab und prallte gegen einen Baum. Die Geschwindigkeit wurde nicht den nassen Fahrbahnverhältnissen angepasst. Passive Sicherheitssysteme des relativ neuen Fahrzeuges (Bj. 2009) milderten jedoch die Unfallfolgen.

Lenker	20 Jahre, männlich	 <p>(021) auf der Geraden</p>
Unfalljahr	2009	
Unfalltyp	21 - abkommen links von Gerade	
Verletzungsgrad	schwer verletzt - Beifahrer verstorben	
Verortung	Freiland - Landesstraße L	
Straßenzustand	trockene Fahrbahn - kein Niederschlag	
Unfallursache		
Sicherheitseinrichtungen	angeschnallt - Frontairbag	
Fahrzeugbaujahr	1990	
Leistung	98 kW	



Abkommensunfall auf einer niederrangigen Freilandstraße mit Anprall an einem Baum. Gerade derartige Straßen erfordern eine vorsichtige Fahrweise. Selbstüberschätzung und falsche Reaktionen sowie das Fehlen von Schutzeinrichtungen (relativ hohes Fahrzeugalter) führten zu diesem folgenschweren Unfall.

Lenker	19 Jahre, weiblich	 <p>(265) in Rechtskurve</p>
Unfalljahr	2011	
Unfalltyp	265 - Frontalkollision beim Überholen in Rechtsk.	
Verletzungsgrad	verstorben an der Unfallstelle	
Verortung	Freiland - Landesstraße B	
Straßenzustand	trockene Fahrbahn - kein Niederschlag	
Unfallursache	Überholen ohne ausreichende Sicht auf Gegenverk.	
Sicherheitseinrichtungen	Gurt unbekannt, Frontairbag	
Fahrzeug-Bauzeitraum	1999 - 2001	
Leistung	33 - 92 kW	



Ein Überholunfall im Kurvenbereich, bei dem die Fehleinschätzung von Entfernungen sowie Geschwindigkeiten und wohl auch ein Übermaß an Risikobereitschaft zu einer fatalen Frontalkollision führten. Aufgrund des Alters des Fahrzeuges der jungen Lenkerin und der dadurch mäßigen passiven Sicherheit wurde die Verletzungsschwere erhöht und die Lenkerin verstarb am Unfallort, während der Unfallgegner in einem jüngeren Pkw leichtverletzt überlebte.

6. Erkenntnisse und Empfehlungen

Die Statistik zeigt eindeutig, dass die **17 bis 24 jährigen Pkw Lenker die am häufigsten verunglückte Altersgruppe** ist. In keiner anderen Altersgruppe sind mehr Todesopfer zu beklagen.

Die Gründe für dieses Problem sind **mangelnde Fahrerfahrung und dadurch auch falsche Reaktionen** in kritischen Situationen. Durch Fehleinschätzungen der Verkehrssituation und Selbstüberschätzung des eigenen Könnens kommt es öfters zu nicht angepassten Geschwindigkeiten und mangelnden Sicherheitsabständen. Die Folge sind eine erhöhte Zahl von Alleinunfällen – hier insbesondere Abkommensunfälle – und Auffahrunfällen.

Aufgrund des Mobilitätsverhaltens dieser Altersgruppe geschehen **viele Unfälle in den Nachtstunden an den Wochenenden** – diese sogenannten „Disco Unfälle“ enden sehr häufig mit dramatischen Folgen. Der Anteil an Unfällen im Freilandbereich ist höher als bei anderen Altersgruppen. Hingegen zeigt sich am Beispiel Wien, dass der Anteil an Unfällen im städtischen Bereich geringer ist.

Junge Unfalllenker sind überwiegend männlich, bei den Getöteten machen sie über 80% aus. Auch bei den alkoholisierten Unfalllenkern sind Männer wesentlich stärker ausgeprägt.

Das **durchschnittlich hohe Fahrzeualter** begünstigt den oft negativen Verlauf der Verkehrsunfälle, da bei diesen Fahrzeugen häufig die aktiven und passiven Sicherheitseinrichtungen nicht dem Stand der Technik entsprechen.

Auch wenn es in den letzten zwei Jahren wieder einen leichten Anstieg an verunfallten und getöteten jungen Lenkern gab, ist die **langfristige Entwicklung diesbezüglich in Österreich sowie in Europa insgesamt positiv**. Dazu beigetragen hat auch die Einführung der Mehrphasenausbildung im Jahr 2003.

Folgende Empfehlungen lassen sich daraus ableiten:

- Durch eine weitere **Sensibilisierung der Zielgruppe und eine aktive Forcierung der bestehenden Strukturen im Bereich der Lenkerausbildung** junger Erwachsener können weitere Unfälle zukünftig verhindert respektive abgeschwächt werden. Dazu muss stärker auf die Gefahren durch Ablenkung im Straßenverkehr (v.a. aufgrund neuester Kommunikationstechnologien, u.ä.) hingewiesen werden sowie auf die Gefahren durch eine riskante Fahrweise. Als Beispiel für bewusstseinsbildende Maßnahmen können die ÖAMTC Kampagnen „**7 Schicksale, 7 Schatten**“ und „**ReAction**“ dienen.
- Ebenso muss auf die **Verwendung des Sicherheitsgurtes** hingewiesen werden, da bei vielen Unfällen mit Getöteten und Schwerverletzten festgestellt wurde, dass der Gurt nicht angelegt war.

- Neben dem gesetzlich verpflichteten Fahrsicherheitstraining empfiehlt es sich weitere **Fahrtechniktrainings** zu besuchen. Dort kann trainiert werden, das Fahrzeug besser unter Kontrolle zu halten und in kritischen Situationen richtig reagieren zu können.
- Die **gezielte Auswahl von (Gebraucht-) 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.
- Ebenfalls wichtig ist die **Ausstattung – v.a. auch älterer Pkw – mit guten Reifen**. Empfehlenswert wäre hierbei die Durchsicht der Ergebnisse der jährlich zweimal (einmal Winter, einmal Sommer) erfolgenden **Reifentests des ÖAMTC**. Dadurch kann gezielt auf geeignete bzw. empfehlenswerte Reifen geachtet und die entsprechenden Eigenschaften verglichen werden. Die essentielle Bedeutung guter Reifen wird viel zu sehr unterschätzt. Reifen sind die einzige Verbindung zur Fahrbahn – sie müssen für die entsprechende Haftung sorgen. Hier sollte nicht an der falschen Stelle gespart werden.
- Eine **Verbesserung der Infrastrukturen** mit überschaubaren Kosten kann einen wesentlichen Beitrag leisten, Alleinunfälle zu vermeiden (Bankette, Rüttelstreifen v.a. an Unfallschwerpunkten). Vielfach genügen geringfügige Änderungen bzw. Verbesserungen um Unfälle zu vermeiden (Stichwort „selbsterklärende Straße“). Zu solchen Maßnahmen für sicherere Straßen zählen beispielsweise regelmäßige Erneuerungen der hoch reflexiven Fahrbahnmarkierungen, hindernisfreie Seitenräume bzw. eine Ausstattung mit passiven Schutzeinrichtungen an Außenkurven, regelmäßige Griffigkeitsüberprüfungen der Fahrbahnoberflächen, verbesserte Markierungen des Kurvenverlaufs durch Leitbakken, sowie einem regelmäßigen Zurückschneiden von Bepflanzungen im Straßenseitenraum. All diese Maßnahmen würden zudem für alle Verkehrsteilnehmer einen wesentlichen Sicherheitsgewinn bedeuten.
- Die **Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs im ländlichen Bereich**, vor allem die Schaffung von Alternativen zum Pkw in der Nacht insbesondere am Wochenende, kann einen Beitrag leisten die Zahl der Unfälle mit jungen Lenkern zu senken.

7. Quellenverzeichnis

Statistik Austria: Straßenverkehrsunfälle 2000-2015

ÖAMTC Unfallforschungsdatenbank, Stand Juli 2016

Bundesrechenzentrum

Europäische Kommission: CARE Database

Europäische Kommission:

http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics/index_en.htm

Gatscha, Brandstätter: Evaluation der zweiten Ausbildungsphase in Österreich, Wien 2007

8. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Verunglückte Pkw Insassen und Lenker nach Altersklasse (2012-2015)	5
Abbildung 2: Getötete Pkw Insassen und Lenker nach Altersklasse (2012-2015)	6
Abbildung 3: Entwicklung der Verunglückten – und Getötetenzenzahlen von jungen Lenkern	7
Abbildung 4: Anteil junger Lenker an allen Verunglückten.....	8
Abbildung 5: Unfalltypen (2012-2015).....	9
Abbildung 6: Unfallursachen (2012-2015)	10
Abbildung 7: Anteil verunfallter junger/älterer Lenker unter Alkohol- oder Drogeneinfluss (2012-2015).....	11
Abbildung 8: Verunglückte junge/ältere Lenker nach Wochentag und Uhrzeit	12
Abbildung 9: Anteil verunglückter junger/älterer Lenker am Gesamtaufkommen	13
Abbildung 10: Unfälle Bundesländervergleich (2012-2015)	14
Abbildung 11: Vergleich Unfälle Ortsgebiet-Freiland (2012-2015).....	14
Abbildung 12: Verunfallte junge Lenker nach Geschlecht (2012-2015).....	15
Abbildung 13: Alkoholisierte junge Unfalllenker nach Geschlecht (2012-2015)	16
Abbildung 14: Alter der Unfallfahrzeuge (2012-2015).....	16
Abbildung 15: Alter der Unfallfahrzeuge in der ÖAMTC-UFO Datenbank (Stand Juli 2015)	17
Abbildung 16: Unfälle nach Motorleistung (2012-2015).....	18
Abbildung 17: Zahl der getöteten Jugendlichen (18-24 Jahre) in der EU.....	19
Abbildung 18: Getötetenrate der 18-24 Jährigen je einer Million dieser Altersklasse nach Zeit	19
Abbildung 19: Ländervergleich getötete 18-24 Jährige	20
Abbildung 20: Entwicklung der Getöteten seit Einführung der Mehrphasenausbildung	22
Abbildung 21: Zahl der Probezeitverlängerungen.....	23
Abbildung 22: Verlängerung der Probezeit nach Geschlecht	24