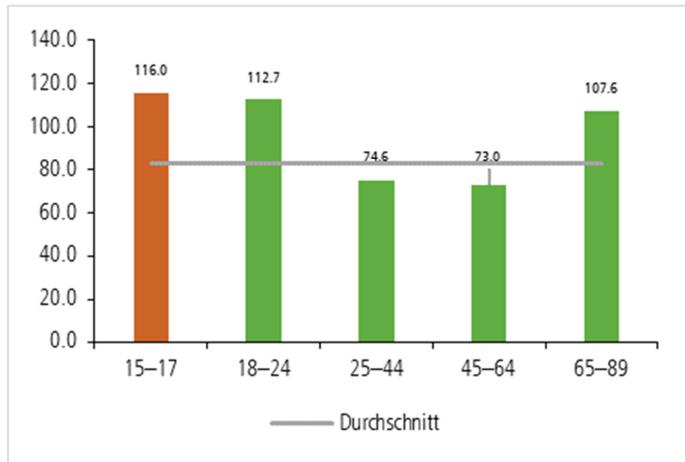


Jugendliche Motorradfahrer Kat. A1 (ab 01.01.2021) Abklärungen

Unfallgeschehen in der Schweiz

Abbildung 1: Schwere Personenschäden bei Motorradfahrern pro 100 Mio. Personenkilometer nach Alter, 2015

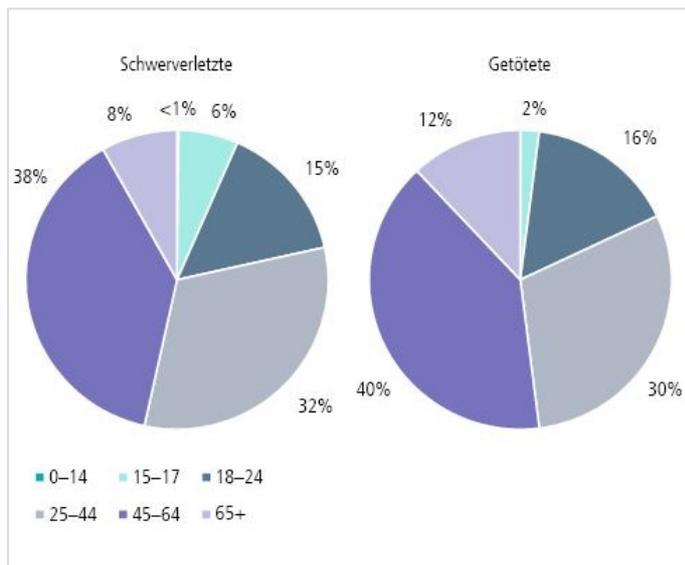
Über alle Altersklassen gesehen, haben jugendliche Motorradfahrer das höchste Risiko für schwere Motorradunfälle.



Quelle: BFU-Sicherheitsdossier Nr. 17, 2018, Seite 55

Abbildung 2: Verteilung der schweren Personenschäden bei Motorradfahrern nach Alter, Durchschnitt 2014-2018

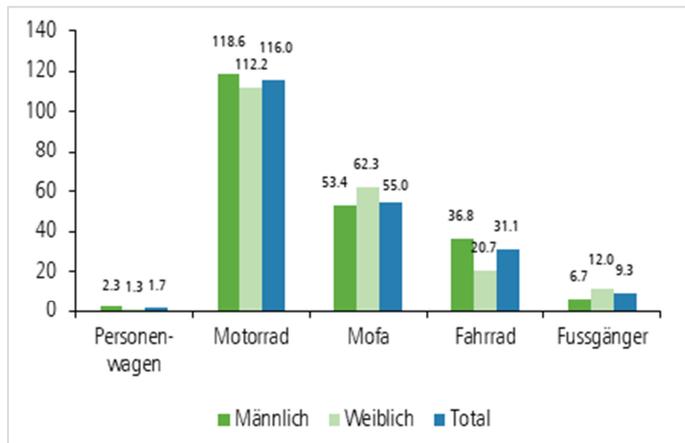
Rund 6 % aller schwer verletzten und 2 % aller getöteten Motorradfahrer sind jugendliche Motorradfahrer (Durchschnitt 2014-2018).



Quelle: BFU-Sinus 2019, Seite 38

Abbildung 3: Schwere Personenschäden bei Jugendlichen (15–17 Jahre) pro 100 Mio. Personenkilometer nach Geschlecht und Verkehrsteilnahme, 2015

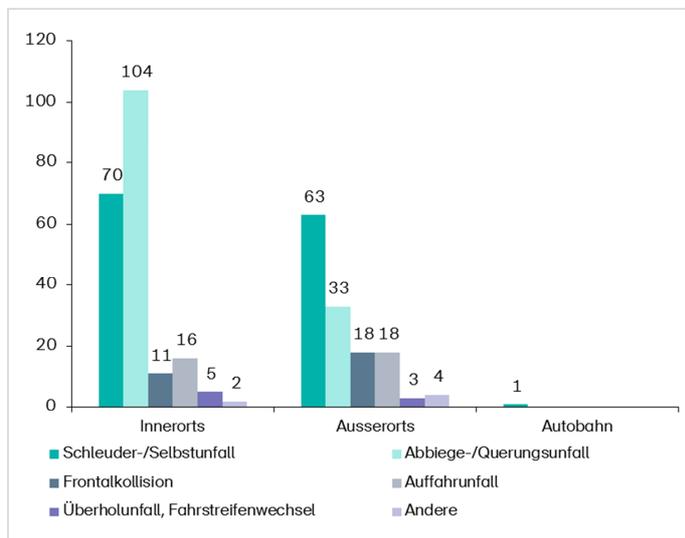
Die höchsten Unfallzahlen nach Verkehrsteilnahme zeigen sich bei Jugendlichen, welche mit einem Motorrad unterwegs waren.



Quelle: BFU-Sicherheitsdossier Nr. 17, 2018, Seite 53

Abbildung 4: Verteilung der schweren Personenschäden bei Motorradfahrern (16–17 Jahre) nach Unfalltyp und Ortslage, Σ 2014–2018

Die Top-3-Unfalltypen sind die Schleuder-/Selbstunfälle, Abbiege-/Querungsunfälle sowie Auffahrunfälle.



Quelle: Analyse BFU

Auswirkungen einer Senkung des Mindestalters für das Lenken von Motorrädern auf das Unfallgeschehen: Überlegungen und Erfahrungen im Ausland

In der Schweiz wird das Mindestalter für das Lenken von Motorrädern bis 125 ccm und für solche bis 50 ccm Hubraum im Jahr 2021 gesenkt. Ab dann dürfen 16- und 17-Jährige Motorräder bis 125 ccm Hubraum lenken (bisher ab 18 Jahren), 15-Jährige solche bis 50 ccm und einer Maximalgeschwindigkeit von 45 km/h (bisher ab 16 Jahren). Im vorliegenden Dokument werden Überlegungen zu möglichen Auswirkungen dieser Änderungen auf das Unfallgeschehen dargelegt. Zudem werden die Folgen entsprechender Anpassungen in Österreich und Deutschland beschrieben.

Welche Auswirkungen auf das Unfallgeschehen erwarten wir?

Motorradfahrer im Alter von 15 bis 17 Jahren haben im Vergleich zu den anderen Altersgruppen schon unter der aktuellen Regelung das höchste kilometerbezogene Risiko, schwer verletzt oder getötet zu werden. (BFU-Sicherheitsdossier Nr. 17, Kap. 4.2).

Verschiedene Untersuchungen in EU-Ländern zeigen, dass mit tieferem Mindestalter mehr Unfälle passieren (Details siehe Abschnitte 3 und 4).

Die BFU geht davon aus, dass die geplante Senkung des Mindestalters für das Lenken von Motorrädern in der Schweiz zu mehr Unfällen führen wird. Gründe dafür sind:

- **Höhere Geschwindigkeit**
16- und 17-Jährige erhalten Zugang zu leistungsstärkeren Maschinen, mit denen sie höhere Geschwindigkeiten fahren können als mit den Rollern, die sie bisher nutzen dürfen. 15-Jährige können neu Motorräder/Roller bis 45 km/h fahren, was im Vergleich zu den Mofas ebenfalls mit einer höheren Geschwindigkeit verbunden ist. Mit zunehmender Geschwindigkeit steigt sowohl die Unfallgefahr als auch die Verletzungsschwere bei einem Unfall (BFU-Sicherheitsdossier Nr. 6, Kap. 2.1 und 2.2).
- **Höhere Exposition**
Die neue Regelung ermöglicht es jüngeren Personen, Motorrad zu fahren. Es ist damit zu rechnen, dass in Zukunft mehr junge Menschen mit dem Motorrad unterwegs sein werden (wenn es nicht nur zu Verschiebungen zwischen den verschiedenen Zweiradtypen kommt). Durch die höhere Geschwindigkeit steigt auch der Bewegungsradius. Dies könnte dazu führen, dass die Jugendlichen unter der neuen Regelung längere Strecken fahren als mit den bisher zur Verfügung stehenden Zweirädern.
- **Verhalten im Verkehr**
Junge Menschen zeigen im Verkehr tendenziell ein risikoreicheres Verhalten als ältere Verkehrsteilnehmende, und sie verfügen über weniger (Fahr-)Erfahrung im Verkehr. Dies ist bei den 15-, 16- und 17-Jährigen in der Regel noch stärker ausgeprägt als bei jungen Erwachsenen. Studien zeigen, dass bei den Motorradfahrern das Alter eine grössere Rolle spielt als die Fahrerfahrung (BFU-Sicherheitsdossier Nr. 18, Kap. 4.1).

- **Ausrüstung**

Die BFU vermutet, dass jugendliche Motorradfahrer aus finanziellen Gründen eher ältere Motorräder kaufen werden, welche noch nicht über ein ABS/CBS verfügen. Diese sind weniger sicher als moderne, mit ABS ausgerüstete Motorräder. Auch bei der Beschaffung der persönlichen Schutzausrüstung dürften finanzielle Aspekte eine Rolle spielen.

Ausmass der Zunahme

Das Ausmass der Zunahme kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht quantifiziert werden. Es hängt von verschiedenen Faktoren ab: Beispielsweise davon, wie viele Jugendliche mit 16 oder 17 Jahren Motorrad fahren, wie viel sie fahren, wie die Motorräder ausgestattet sind etc.

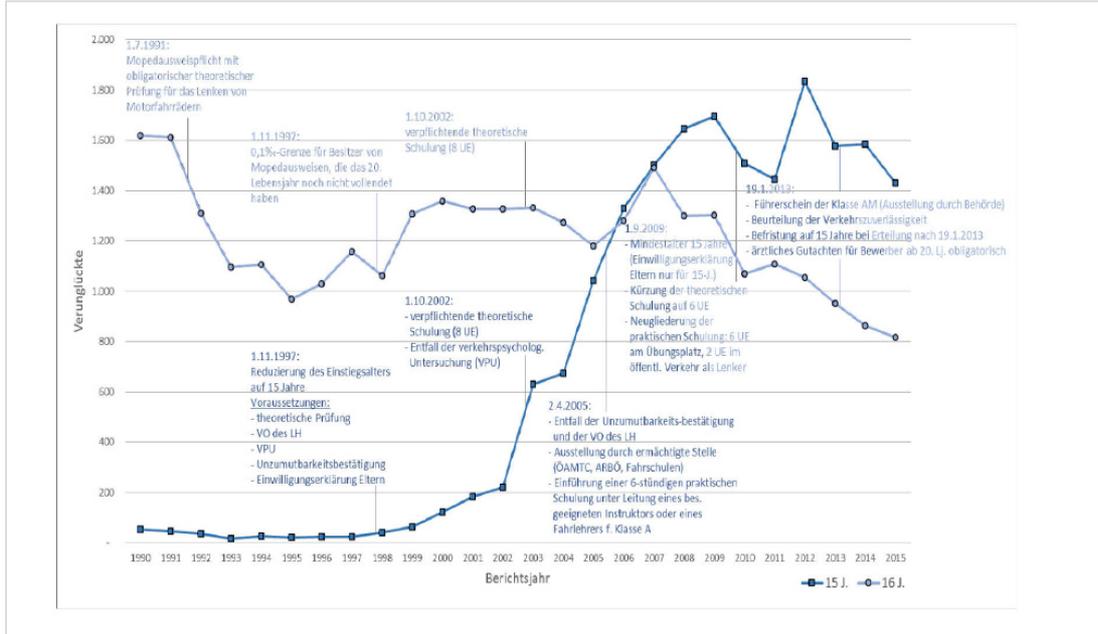
Erfahrungen im Ausland: Senkung des Mindestalters für die Kategorie AM (Kleinmotorräder) und Unfallgeschehen

Entwicklungen in Österreich und Deutschland weisen darauf hin, dass sich eine Senkung des Mindestalters für die Kategorie AM auf 15 Jahre negativ auf das Unfallgeschehen auswirken kann.

Österreich: Reduktion des Mindestalters auf 15 Jahre für Mopeds

In Österreich wurde das Mindestalter für Mopeds 1997 auf 15 Jahre reduziert (Winkelbauer et al., 2018). In der Folge kam es zu einem Anstieg der Anzahl Unfälle und der verunglückten 15-jährigen Mopedfahrer, welcher sich nach weiteren Zugangserleichterungen (z. B. Abschaffung der Eignungsbegutachtung 2002) stark akzentuiert hat (Präsentation Kaltenegger 2016, Winkelbauer et al. 2018) (siehe Abbildung 5). Die Daten für 2007 zeigten, dass fast jeder vierte 15-jährige Mopedlenker in jenem Jahr verunfallt war; bei den 16-Jährigen war es jeder elfte. Damit ist das Unfallrisiko von 15-jährigen Mopedlenkern bezogen auf die Anzahl Lenker mehr als doppelt so hoch wie dasjenige von 16-jährigen Mopedlenkern. Ein ähnliches Bild zeigte sich auch in Bezug auf die Fahrleistung (Kaltenegger, Präsentation bei der BFU).

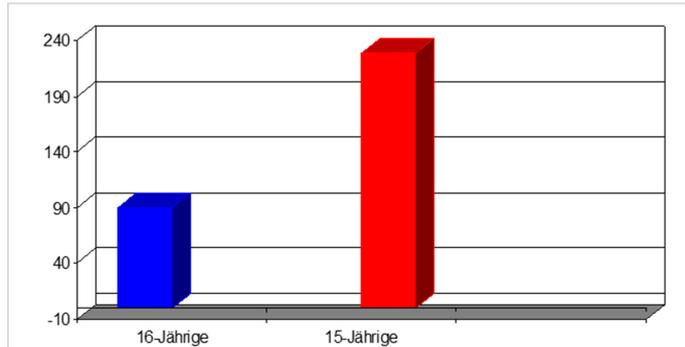
Abbildung 5: Entwicklung Anzahl verunglückte Mopedfahrer in Österreich



Quelle: Winkelbauer et al., 2018

Abbildung 6: Vergleich verletzter Mopedlenker nach Alter pro 1000 Nutzer in Österreich 2007

Die Entwicklung der Unfallzahlen in Österreich weist darauf hin, dass eine Senkung des Mindestalters – insbesondere für die Kategorie AM (50 ccm-Hubraum) – auf 15 Jahre negative Auswirkungen hat.



Quelle: KfV, Kuratorium für Verkehrssicherheit, Wien BAST

Deutschland: Modellversuch mit Mindestalter 15 Jahre für Klasse AM

In Deutschland kann die Fahrerlaubnis der Klasse AM regulär mit 16 Jahren erworben werden. In einigen Bundesländern (Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen) wurde 2013 ein Modellversuch gestartet, in dem die Fahrerlaubnis für diese Kategorie schon mit 15 Jahren erworben werden konnte (BAST, Bericht M 286). In den Versuchsländern ist der Erwerb der Fahrerlaubnis für die Kategorie AM im Gegensatz zu den Vergleichsländern angestiegen: Etwa jeder zehnte 15-Jährige in den Versuchsländern hat sie erworben. Zum Teil konnte im gleichen Zeitraum eine Abnahme der Kategorien A1, AM mit 16 Jahren und Mofa beobachtet werden, in allen Versuchsländern wurden aber insgesamt mehr Ausweise ausgestellt. Parallel dazu nahm die Zahl der Unfälle der 15-jährigen Moped- und Mofafahrer markant zu, zeitversetzt auch die Zahl der Unfälle der 16- und 17-Jährigen. In den Vergleichsländern, in denen die Kategorie AM weiterhin mit 16 Jahren erworben werden konnte, nahm die Kategorie A1 zu, Mofas und AM nahmen ab. Die Unfallzahlen der 15- bis 17-jährigen Mofa- und Mopedfahrer in den Vergleichsländern waren stabil bis rückläufig.

EU: unterschiedliches Mindestalter für die Kategorie A1 und Unfallgeschehen

In den meisten EU-Mitgliedstaaten gilt für die Kategorie A1 das Mindestalter 16 Jahre, in einigen liegt es bei 18 Jahren (VIAS 2019). Das VIAS-Institut (Belgien) hat zum Mindestalter für die Kategorie A1 verschiedene Analysen durchgeführt.

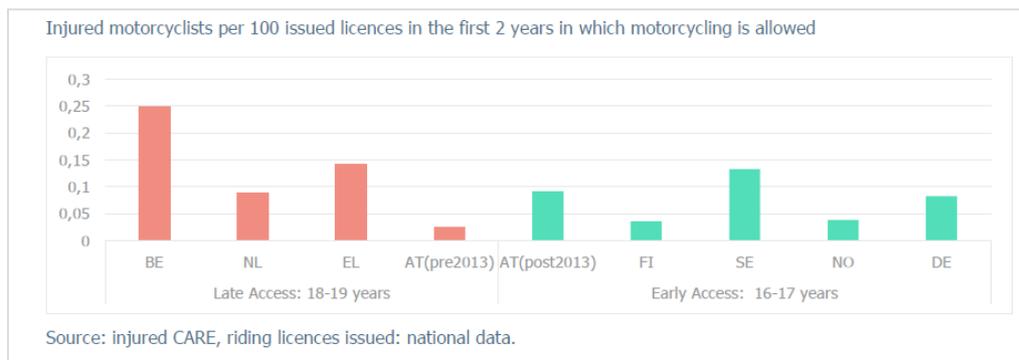
Anteil der verunglückten jungen Motorradfahrer bei unterschiedlichem Mindestalter

Die Analysen des VIAS-Instituts zeigten, dass in Ländern mit Mindestalter 16 Jahre der Anteil der 16- bis 21-Jährigen unter allen verunfallten Motorradfahrern höher ist als in den Ländern mit Mindestalter 18 Jahre (20 % vs. 8 %). Für die 16- und 17-Jährigen ist dies zu erwarten, weil diese nur in Ländern mit Mindestalter 16 Jahre Motorräder fahren dürfen. Allerdings ist in den Ländern mit Mindestalter 16 Jahre auch der Anteil der 18- und 19-Jährigen etwas höher. Erst in der Altersgruppe der 20- und 21-Jährigen sind die Anteile vergleichbar.

Unfallrisiko in den ersten zwei Jahren bei unterschiedlichem Mindestalter

In einer weiteren Analyse wurde untersucht, ob sich das Unfallrisiko in den ersten zwei Jahren des Führerausweisbesitzes, bezogen auf die Anzahl Führerausweise, in Ländern mit unterschiedlichem Mindestalter unterscheidet (d. h. 16 und 17 Jahre vs. 18 und 19 Jahre). Die Analyse zeigte, dass sich das Risiko in den verschiedenen Ländern stark unterscheidet. In beiden Gruppen (Länder mit Mindestalter 16 bzw. Mindestalter 18 Jahre) fanden sich Länder mit höherem und tieferem Risiko (s. Abb. 7). Ein klarer, systematischer Unterschied zwischen Ländern mit tieferem bzw. höherem Mindestalter konnte nicht gezeigt werden.

Abbildung 7: Verunfallte Motorradfahrer pro 100 Führerausweise



Quelle: VIAS, 2019

Veränderungen des Unfallgeschehens in Österreich nach Senkung des Mindestalters für Kategorie A1

In Österreich wurde das Mindestalter für die Kategorie A1 im Jahr 2013 von 18 auf 16 Jahre gesenkt. Im Zusammenhang damit wurde ein obligatorischer Kurs zur Risikokompetenz für junge Motorradfahrer entwickelt. Das VIAS-Institut hat ebenfalls untersucht, ob sich nach dieser Anpassung das Risiko für Neulenkende, bezogen auf die Anzahl Führerausweise, verändert hat (bis 2013 waren die Neulenkende 18- und 19-jährig, ab 2013 16- und 17-jährig). Die Analyse zeigte, dass das Risiko bei den 16- und 17-Jährigen um ein Mehrfaches höher ist als bei den 18- und 19-Jährigen. Die Zahl der Verunfallten nahm ebenfalls zu: Es gab 150 Verletzte und zwei Todesfälle mehr pro Jahr. Eine kompensatorische Reduktion der Verunfallten in anderen Kategorien oder bei den 18- bis 19-jährigen Motorradfahrern konnte nicht festgestellt werden.

Mopeds sind in Österreich in dieser Altersgruppe viel populärer als Motorräder der Kategorie A1. Obwohl 16- bis 17-jährige Motorradfahrer im Vergleich zu gleichaltrigen Mopedlenkern ein deutlich höheres Risiko haben, bei einem Unfall verletzt oder getötet zu werden, gibt es deutlich mehr verunfallte Mopedlenker. Die relativ geringe Popularität der Kategorie A1 hat sicher dazu beigetragen, dass sich das hohe (auf die Anzahl Führerausweise bezogene) Risiko in dieser Altersgruppe nicht in einer stärkeren Zunahme der Anzahl der Verunfallten ausgewirkt hat. Möglicherweise hat auch der obligatorische Kursbesuch dazu beigetragen (VIAS, 2019).

Die Autoren des VIAS-Berichts sind zum Schluss gekommen, dass die Senkung des Mindestalters für die Kategorie A1 auf 16 Jahre der Verkehrssicherheit abträglich ist. Auch in Belgien müsse mit einer Zunahme von verletzten und getöteten Motorradfahrern gerechnet werden, wenn das Mindestalter für die Kategorie A1 auf 16 Jahre reduziert wird: jährlich 1–2 zusätzliche Getötete und ca. 400 Verletzte (davon 20 schwer), wenn die Gesamtzahl der Führerausweise gleich bleibt, und 5–10 zusätzliche Getötete und ca. 1000 Verletzte (davon 50 schwer), wenn die Gesamtzahl der Führerausweise ansteigt.

Fazit

Die BFU geht aus verschiedenen Gründen davon aus, dass die geplante Reduktion des Mindestalters zu mehr Unfällen führen wird. Unter der neuen Regelung werden 15- bis 17-Jährige Zugang zu leistungsstärkeren und damit schnelleren Motorrädern haben, und höhere Geschwindigkeiten gehen mit einem höheren Unfallrisiko und schwerwiegenderen Verletzungen einher. Möglicherweise wird auch die Exposition zunehmen, d. h., dass grössere Distanzen mit den Motorrädern zurückgelegt werden, als dies bisher der Fall war. Zudem zeigen jüngere Personen im Strassenverkehr oft ein riskanteres Verhalten, und sie verfügen über weniger Erfahrung im Verkehr.

In Österreich und in Deutschland hat sich gezeigt, dass eine Senkung des Mindestalters für die Kategorie AM mit mehr Unfällen einhergehen kann. In Österreich wurde dies auch für die Senkung des Mindestalters für die Kategorie A1 festgestellt.

Referenzen

BFU-Sicherheitsdossiers

Uhr A, Ewert U, Niemann S, Achermann Stürmer Y, Cavegn M. Sicherheit von Jugendlichen im Strassenverkehr. Bern: Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU; 2018. BFU-Sicherheitsdossier Nr. 17.

Ewert U, Scaramuzza G, Niemann S, Walter E. Der Faktor Geschwindigkeit im motorisierten Strassenverkehr. Bern: Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU; 2010. BFU-Sicherheitsdossier Nr. 6.

Hertach P, Uhr A, Ewert U, Niemann S, Huwiler K, Achermann Stürmer Y, Berbatovci H. Sicherheit von jungen Erwachsenen im Strassenverkehr. Bern: Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU; 2019. BFU-Sicherheitsdossier Nr. 18.

Winkelbauer et al., 2018

https://www.bmvit.gv.at/verkehr/strasse/sicherheit/fonds/vsf/downloads/68_modmop.pdf

Kaltenegger

<https://www.wko.at/branchen/noe/transport-verkehr/fahrschulen-allgemeiner-verkehr/Kaltenegger.pdf>

Kaltenegger, Präsentation bei der BFU

https://intranet.bfu.ch/Produkteliste/2/9/1/1.1104/d/2008_Erfahrungsaustausch/Referate_D-A-CH/2_Mobedfahren_Kaltenegger.ppt

Bundesanstalt für Strassenwesen BASt, Bericht M 286

https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/2135/file/M286_barrierefreies+Internet+PDF.pdf

VIAS-Institut

[VIAS-Institut, 2019. A1-Licence at 16? Implications of reducing the minimum motorcycle riding age in Belgium – Summary.](#)

https://www.vias.be/publications/AI%20een%20A1%20rijbewijs%20op%20je%2016de/A1_licence_at_16.pdf

Original bfu: Papier Kat. A1 (2021).doc
Zusammenstellung überarbeitet durch Urs Tobler,
ABACUS Motorradfahrschule, Apfelbaumstrasse 28
CH-8050 Zürich, www.tramstrasse100.ch
urs.tobler@datacomm.ch, +41-79-333 2377 Jan.2021

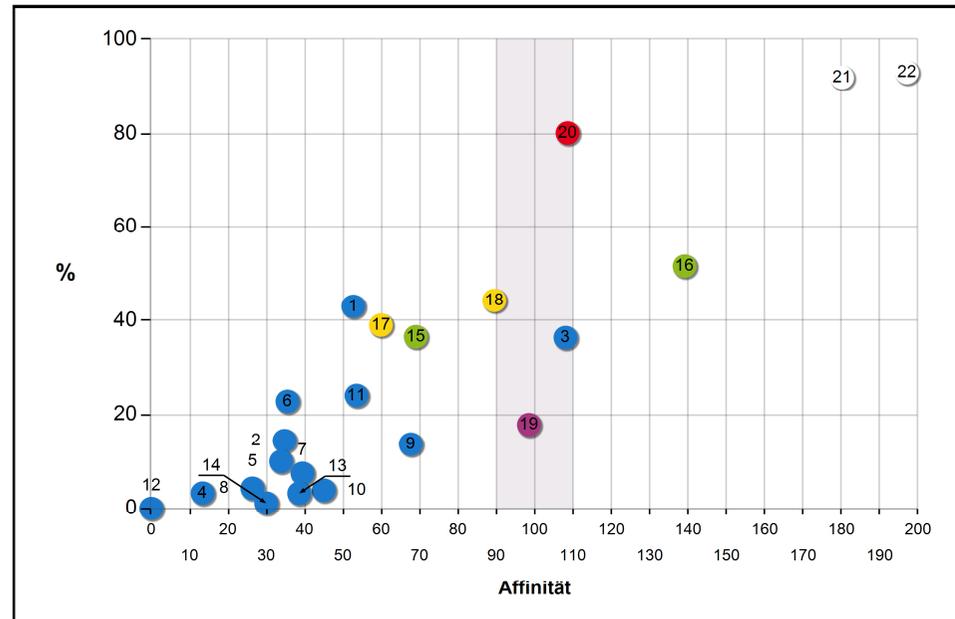
Mediennutzung jugendliche Motorradfahrer

next level
MA Strategy Consumer 2019 / 05.12.2019

Universum
Gesamt
9'079 Fälle = 6'772 Tsd. = 100.0%

Referenzgruppe
Gesamt
9'079 Fälle = 6'772 Tsd. = 100.0%

Zielgruppe
(Alter: detailliert: 15 Jahre ODER 16 Jahre ODER 17 Jahre ODER 18 Jahre ODER 19 Jahre ODER 20 Jahre ODER 21 Jahre ODER 22 Jahre) UND (O01: Nutzungshäufigkeit: Motorrad (im Sommerhalbjahr): praktisch täglich/mehrmals wöchentlich ODER 1-mal wöchentlich ODER 1- bis 3-mal monatlich)
90 Fälle = 67 Tsd. = 1.0%



Nr.	Inhalt	%	Affinität
1	Zeitschriften (2000-4000)	43.0	53
2	Tagespresse I (1211) verkauft	14.4	35
3	Tagespresse gratis (20 Minuten National GES)	36.4	108
4	Sonntagespresse (1710)	3.3	13
5	Illustrierte, allg. Themen (2121)	10.0	34
6	Konsumthemen, Grossverteiler (2122, 2123)	22.7	36
7	News- und Themenpresse (2130)	7.5	39
8	Programmpresse (2140)	4.3	26
9	Frauen- und Peoplepresse (2150)	13.7	68
10	Finanz- und Wirtschaftspresse (2310)	3.9	45
11	Hobby (3140-3150)	24.0	54
12	Politik und Kultur (3170)	0.0	0
13	Sport (3600)	3.2	39
14	Fachpresse (4000)	1.1	30
15	CH-öffentliche Radiosender	36.6	69
16	Private Radiosender	51.6	139
17	CH-öffentliche Fernsehsender	39.0	60
18	Private Fernsehsender	44.3	89
19	Kino (Nationaler Pool)	17.8	98
20	Aussenwerbung OOH (National)	80.1	109
21	Soziale Netzwerke (z.B. Facebook)	91.9	180
22	Online Video (z.B. YouTube)	93.0	197