

MOTORRAD-UNFALLSTATISTIK IN ÖSTERREICH VON 1984 BIS 2004

DICHTUNG UND WAHRHEIT

Gegenüber Autofahrern sei das Risiko eines Motorradfahrers um bis zum Zehnfachen höher, bei einem Unfall getötet zu werden, so wird immer wieder von Verkehrsexperten kolportiert. Das glauben wir nicht, also haben wir vor einigen Jahren begonnen, die österreichische Motorradunfallstatistik in eine übersichtliche und lesbare Form zu bringen.

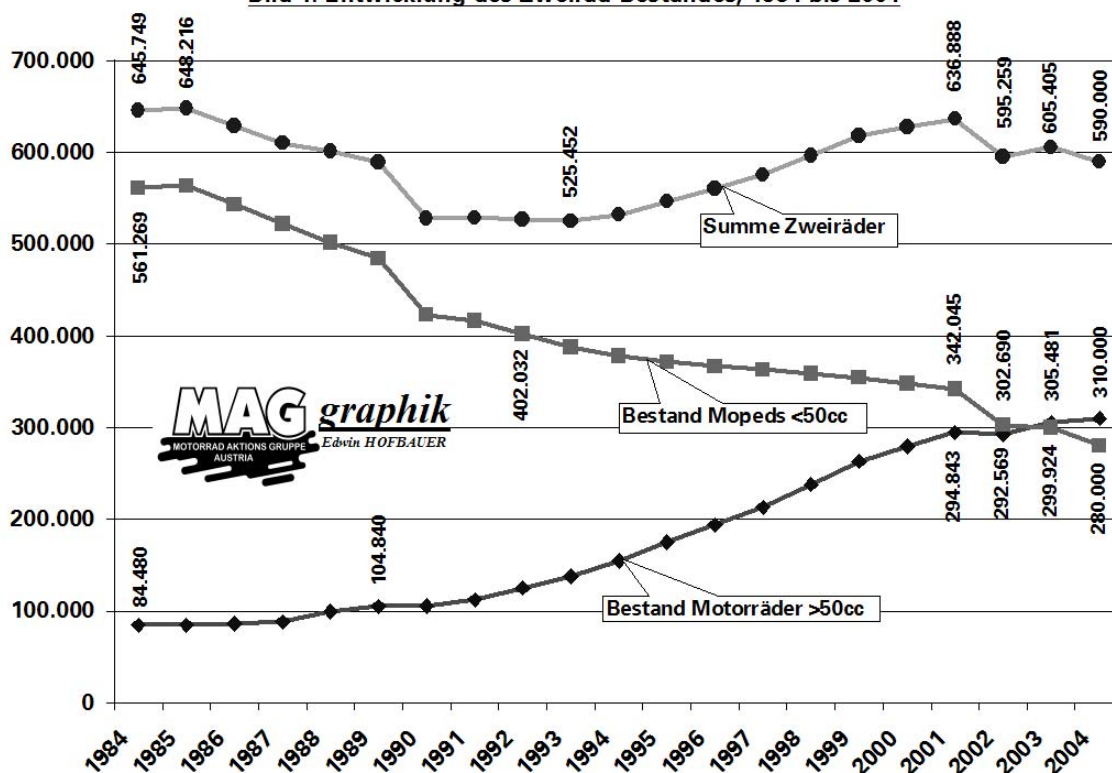
Dass uns das gelungen sein dürfte, zeigen die nachfolgenden Seiten, die einen Überblick über 21 Jahre Unfallschicksale bieten.

Was zu erwarten war: Es zeichnet sich ein deutlich besseres Bild der österreichischen Biker ab!



Text und Grafiken: Edwin HOFBAUER
Quelle der statistischen Daten: Statistik Austria

Bild 1: Entwicklung des Zweirad-Bestandes, 1984 bis 2004

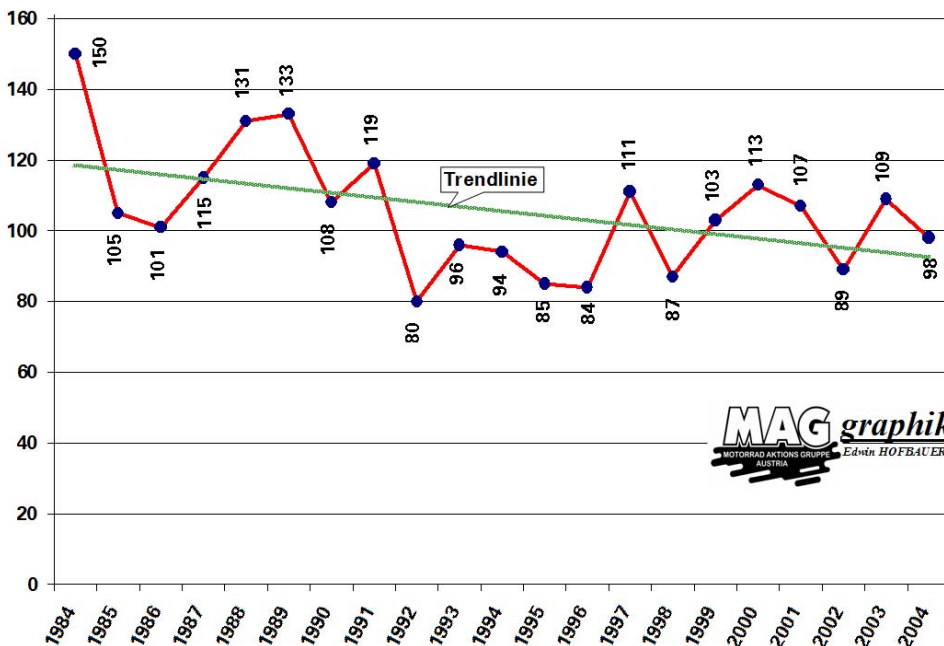


Bestand Einspurige): Hierzu zählen auch Beiwagen, Mopedautos, Leichtmotorräder. Etwa 1980 hat eine Trendumkehr stattgefunden. Seitdem steigen die Bestandszahlen wieder. Seit 1984 gibt es 3,7 mal mehr Motorräder. Zurzeit sind über 300.000 Bikes in Österreich registriert. Der Mopedbestand ist hingegen stark eingebrochen und ist bereits unter die 300.000er-Marke gefallen. (Helmpflicht?) Trotz der rasanten Bestandentwicklung*

*) Incl Beiwagen, Mopedautos (14.468), Leichtmotorräder für B-125er und Stufenschein (118.511), Kleinmotorräder (1.463) und Motordreiräder (3.342); Die Klammerwerte sind die jeweiligen Bestandszahlen für 2003.

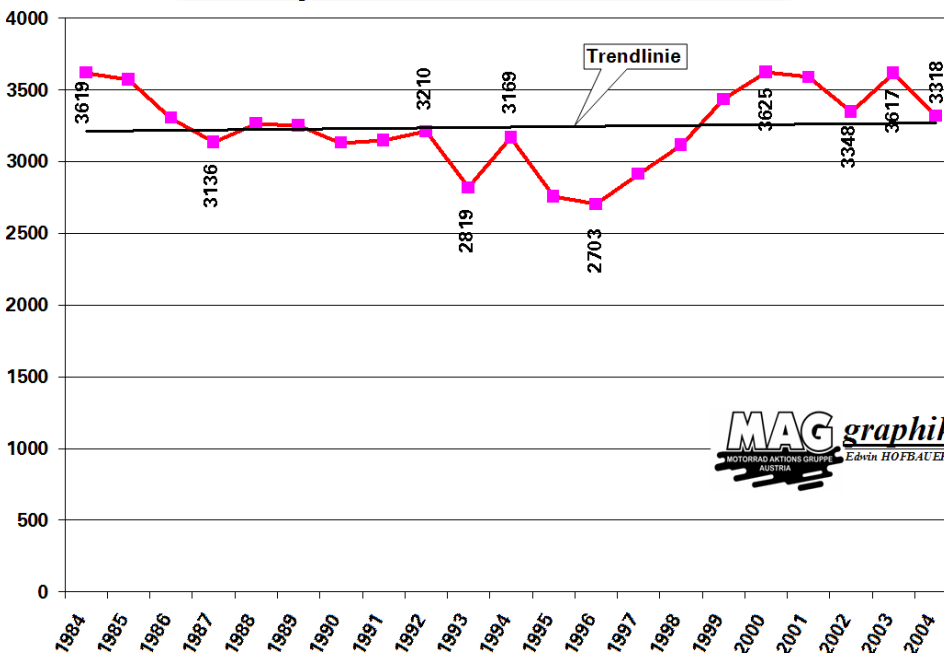
verändern sich die Verunglückten-zahlen nicht gleichermaßen signifikant, wie die folgenden Grafiken zeigen. So gab es im Vorjahr ungefähr gleich viele Verunglückte wie 1984, und das trotz der Vervielfachung des Fuhrparks.

Bild 2: Getötete Motorradfahrer, Absolutzahlen 1984 bis 2004



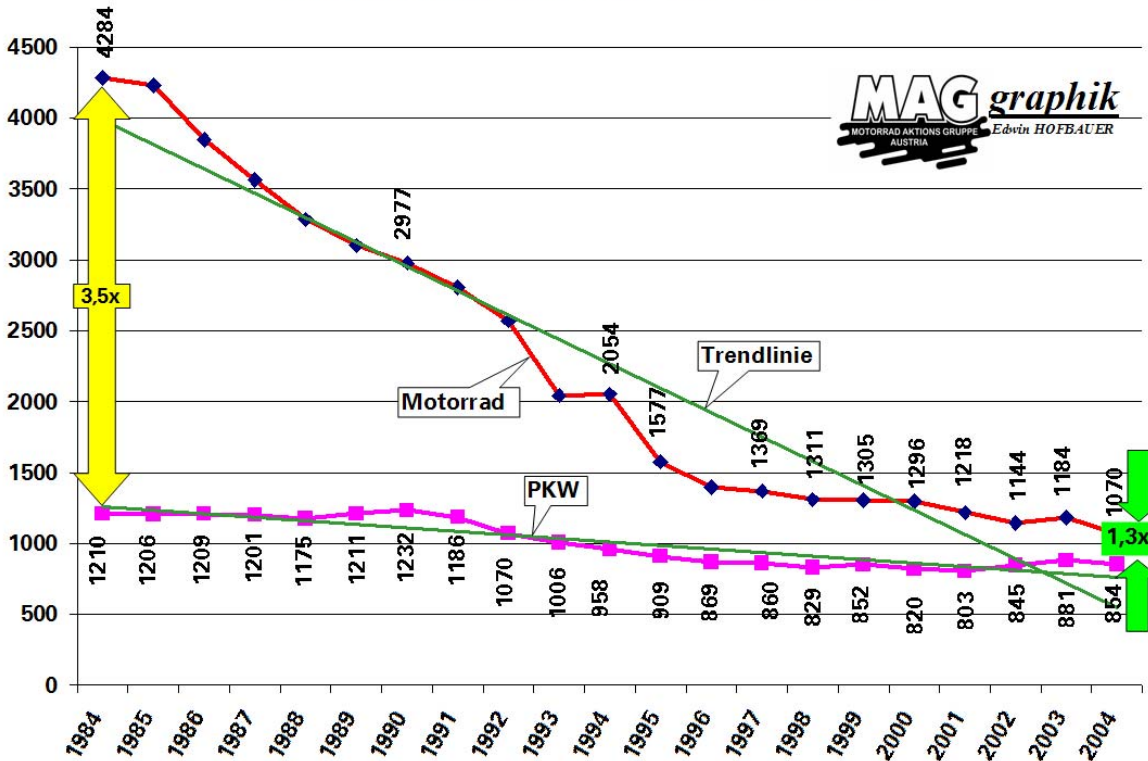
Bei den Getöteten ist ein deutlicher Trend zum Rückgang erkennbar. (Die Gerade ist die Trendlinie.) Bis 1992 galt in Österreich die „3-Tages-Frist“. Opfer, die nach diesen drei Tagen verstarben, galten nicht mehr als Verkehrstote. Um die Zahlen mit der international gültigen 30-Tages-Frist vergleichbar zu machen, haben wir deshalb die Getötetenzahlen bis 1992 mit dem Korrekturfaktor 1.12 multipliziert!

Bild 3: Verunglückte Motorradfahrer, Absolutzahlen 1984 bis 2004



Die Verunglücktenzahlen präsentieren sich weniger gut. Nach einer positiven Entwicklung bis 1996 steigen diese wieder beträchtlich an. Daß dabei die Getötetenzahl trotzdem nicht gleichermaßen angestiegen, sondern gefallen ist, mag – wie bei allen anderen Fahrzeugarten auch - an zahlreichen Veränderungen der letzten Jahre liegen, z.B. besseres Rettungswesen, Medizintechnik Fahrzeugverbesserungen etc. Bei den Motorrädern könnte auch der stark gestiegene Altersschnitt dazuzählen.

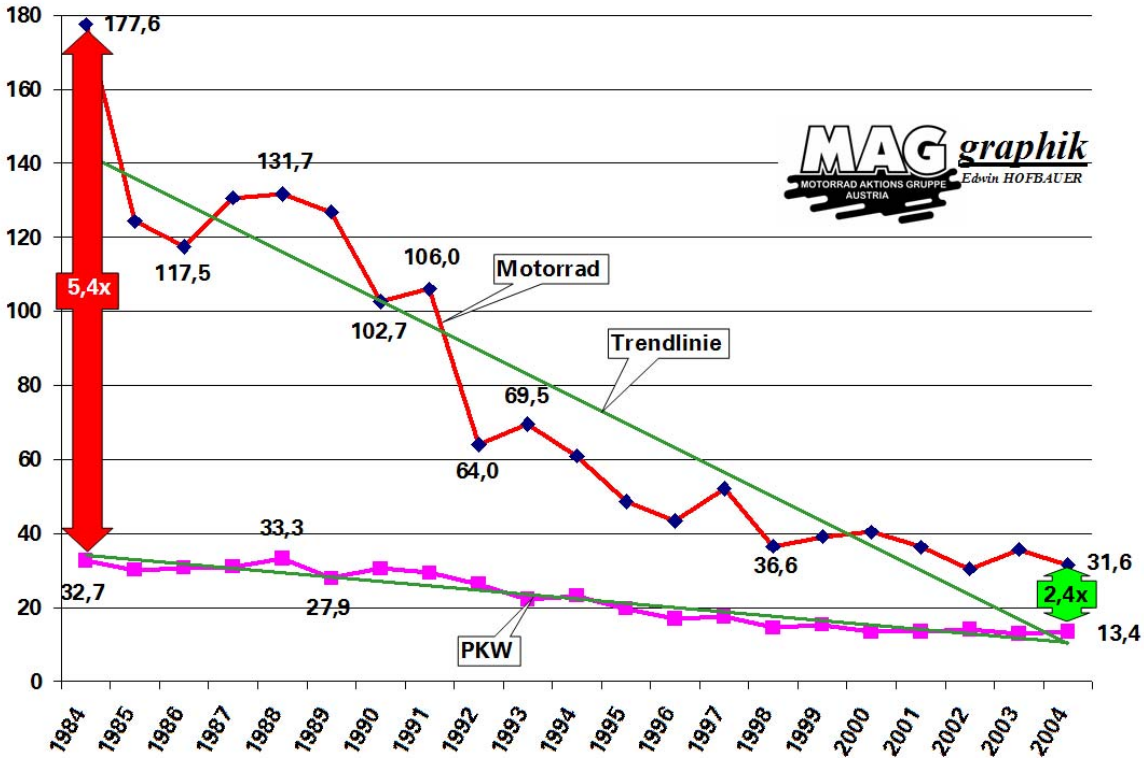
Bild 4: Verunglückte je 100.000 Fahrzeuge, 1984 bis 2004



Verunglücktenzahlen, bestandsbereinigt.
Der Graph verdeutlicht, wie stark die „spezifische Sicherheit“, zugenommen hat bzw. die Verunglücktenrate zurückgegangen ist: um über 75%. Die Motorradfahrer haben jetzt die Werte der PKW von 1992 erreicht und sind jetzt nur mehr um den Faktor 1,3 von diesen entfernt. 1984 lag dieser Faktor noch bei über 3,5.

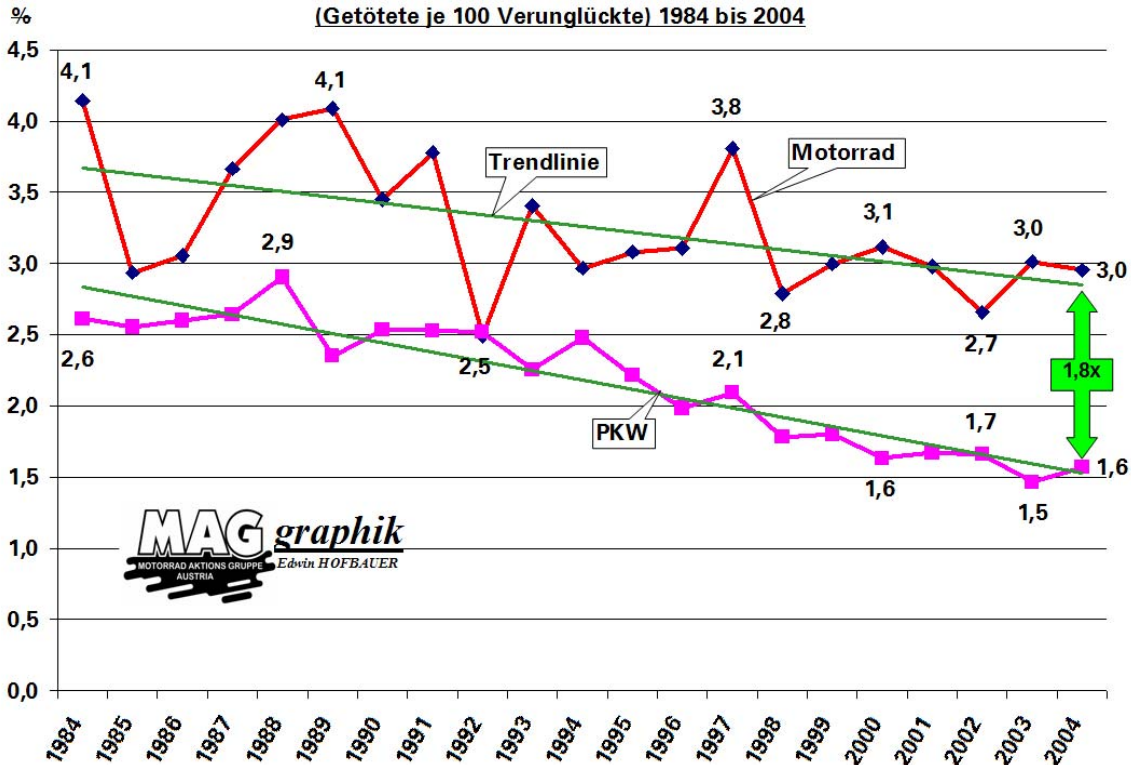
Die geraden Trendlinien schneiden sich bereits. Das heißt, dass wir uns dem Sicherheitsniveau der Autofahrer angleichen. Aber seit 1996 verflacht die Motorrad-Kurve zusehends.

Bild 5: Getötete je 100.000 Fahrzeuge, 1984 bis 2004



Getötetenzahlen, bestandsbereinigt, also die Zahl der Getöteten je 100.000 gemeldeter Fahrzeuge ist seit 1984 um über 82% zurückgegangen. Der Vergleich zu den PKW liefert ein ähnliches Bild wie in der Grafik zuvor. 5,4 war der Faktor noch 1984 zwischen Pkw und Motorrad, zuletzt war er 2,4. Auch hier schneiden sich bereits die geraden Trendlinien. Die stärker springende Motorrad-Kurve ist übrigens auf die kleinere Grundgesamtheit zurückzuführen.

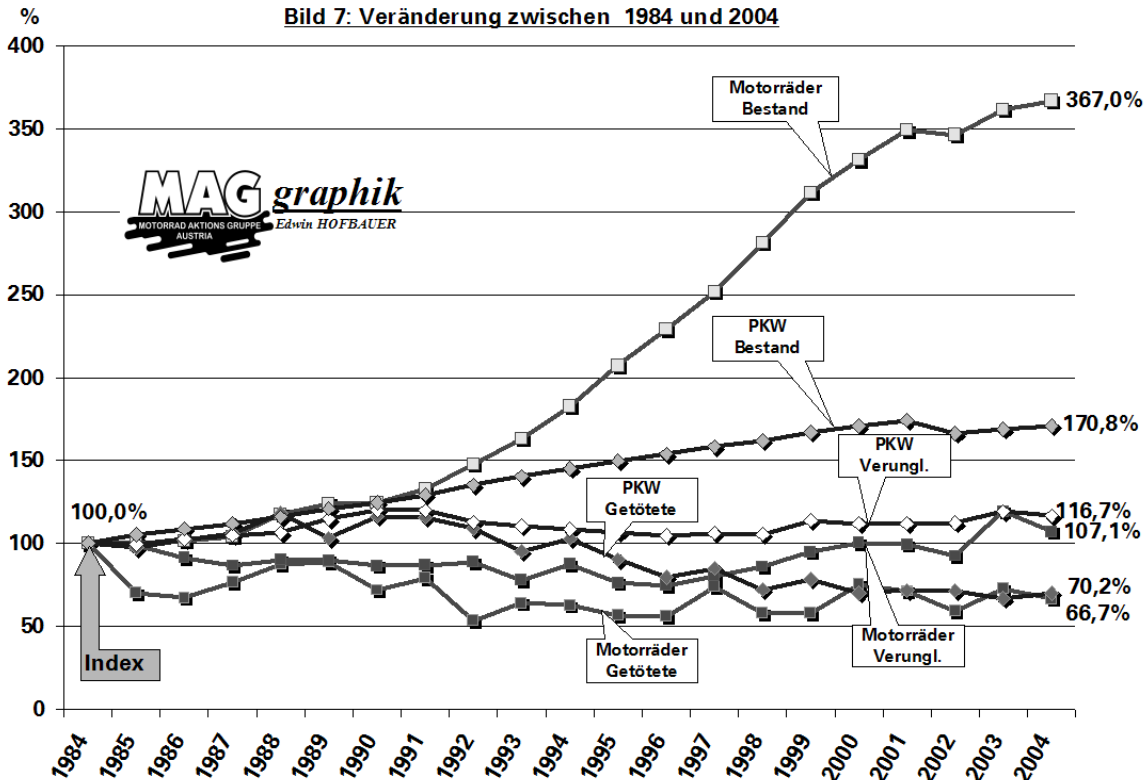
Bild 6: Verletzungsschwere
(Getötete je 100 Verunglückte) 1984 bis 2004



MAG graphik
MOTORRAD AKTIONS GRUPPE
AUSTRIA Edwin HOFBAUER

Verletzungsschwere: Sie drückt aus, wieviele Prozent der Verkehrsteilnehmer bei einem Unfall mit Personenschaden getötet wurden. Motorräder liegen um den Faktor 1,8 über den Werten der PKW.
Bemerkenswert: 1992 lagen die Werte für beide Fahrzeugkategorien mit 2,5% gleichauf! Auch hier ergibt sich die stark springende Motorrad-Kurve aus der kleineren Grundgesamtheit.

Bild 7: Veränderung zwischen 1984 und 2004



MAG graphik
MOTORRAD AKTIONS GRUPPE
AUSTRIA Edwin HOFBAUER

Prozentuale Veränderung: Nimmt man 1984 mit 100% an, wird die Zunahme des Motorradbestandes gegenüber den anderen Größen besonders deutlich. Ebenfalls gut erkennbar ist, dass der Rückgang von Motorradtoten und -verletzten in dieser Zeitspanne großteils stärker stattgefunden hat als bei den PKW.