

Eine Frau lässt es krachen

Bettina Sinzig liebt es, Autos zu Schrott zu fahren. Allerdings nur aus beruflichen Gründen: Die Physikerin leitet das einzige Unfallforschungsteam einer Schweizer Versicherung.

Bettina Sinzigs Mitarbeiter sehen nichts, sagen nichts, fühlen nichts. Es sind Crash-Test-Dummys, lebensgrosse Puppen, mit denen Verkehrsunfälle simuliert werden. Die 32-jährige Physikerin leitet die Unfallforschung der Versicherungsgesellschaft Axu Winterthur.

Bettina Sinzig wertet im Büro Daten von Unfällen aus, präsentiert an internationalen Kongressen die neusten Forschungsergebnisse und hält an Schulen Vorträge zur Prävention im Strassenverkehr. Vor allem aber führt sie – gemein-

sam mit einem Team von drei Mitarbeitern aus Fleisch und Blut – Crashtests durch. Während dreier Wochen lässt es die Bernerin auf einem Parkplatz im toggenburgischen Wildhaus so richtig krachen. Da knallt ein Auto in einen Inlineskater, da rammt ein Motorrad einen Lieferwagen, und da fährt ein Velo in einen Fussgänger. «Die Crashtests sind die besten Wochen im Jahr.» Das klingt zynisch, ist jedoch nicht so gemeint, im Gegenteil. Die Simulationen mit den Crash-Test-Dummys liefern wichtige Daten. ➔



Da lauern Gefahren

Acht von zehn Schweizern halten ihre Landsleute für gute Autofahrer, jeder Dritte gar für die besten des ganzen Kontinents. Keine andere west-europäische Nation hat

ein derart positives Bild der eigenen Fahrkünste. Dies verleitet wohl dazu, es etwas locker zu nehmen, denn **jeder dritte Schweizer gibt zu**, manchmal bis oft mit dem Handy in der Hand am Steuer zu sitzen. Nur in Italien, Luxemburg und Belgien wird häufiger ohne

Freisprechanlage oder Headset telefoniert. **Auch vor der Ampel nehmen es viele nicht allzu genau**: 76 Prozent der Motorfahrzeuglenker fahren gelegentlich oder gar häufig bei Orange durch. Im europäischen Durchschnitt sind es nur 72 Prozent.

Trotzdem ist **die Schweiz eines der sichersten Länder**: Im Vergleich mit den EU/Efta-Ländern gibt es relativ wenig Todesopfer: Die Schweiz ist nach Island, den Niederlanden, Grossbritannien und Schweden an fünfter Stelle. Der Verkehr auf unseren

Strassen ist jedoch sehr viel dichter als derjenige in Island oder Schweden. Autofahrer ist aber nicht gleich Autofahrer: **Die Genfer sind zusammen mit den Tessinern, Neuenburgern und Waadtländern die gefährlichsten Lenker**

der Schweiz. Sie verursachen 16 Prozent mehr Schäden als der Schweizer Durchschnitt. Am wenigsten Unfälle bauen die Urner, die Nid- und die Obwaldner. Sie liegen 28 Prozent unter dem Durchschnitt. Die Aargauer liegen mit elf Prozent weniger



Bettina Sinzig hatte selbst noch nie einen Verkehrsunfall. Was passiert, wenn es knallt, weiss sie jedoch genau.

Unfällen auf Platz fünf. **Zwei Drittel aller Verkehrsunfälle ereignen sich innerorts.** Besonders gefährdet sind die Velofahrer. 2008 ereigneten sich 2743 Fahrradunfälle innerorts. Das entspricht einem Anteil von 84 Prozent aller Velounfälle

im ganzen Land. **Auf Landstrassen fühlen sich Verkehrsteilnehmer sicherer als in der Stadt** oder auf der Autobahn. Doch der Schein trügt – ausserorts kommen jedes Jahr mehr Menschen ums Leben als auf allen anderen Strassen zusammen.

Und das, obwohl **Autobahnen und Landstrassen die sichersten Strassen sind.** Bei einem Drittel ist der Aufprall auf Bäume und andere Hindernisse ausserhalb der Fahrbahn die Todesursache. Die zweithäufigste Ursache für tödliche Unfälle sind

Frontalkollisionen. An unübersichtlichen Kreuzungen und Einmündungen werden besonders Motorradfahrer aufgrund ihrer schmalen Silhouette und der hohen Beschleunigung zu spät erkannt. Wenn es knallt, dann häufig, wenn die Menschen zur Arbeit

fahren oder von der Arbeit kommen. **An Werktagen ereignet sich fast die Hälfte aller Kollisionen** zwischen 6 und 8 Uhr beziehungsweise zwischen 16 und 19 Uhr. Um Töffunfälle zu verhindern, hat die Axa Winterthur die Auswirkung des Fahrassis-

tenten ABS auf Motorradunfälle getestet: 17 Prozent der Unfälle hätten vermieden werden können und bei weiteren 20 Prozent wäre die Kollision mit deutlich niedrigerer Geschwindigkeit passiert. Quellen: Suva, BFU, Axa Winterthur.



Bei einer Kreuzkollision zwischen zwei Autos mit 60 km/h (links) und ...



... mit 30 km/h (rechts) kommt es zu einer typischen Drehbewegung ...



... der Autos. Die Belastung für die Insassen ist enorm.

«Damit zwei Autos auf der Strasse zusammenstossen, muss einiges schief gehen.»

➔ Daten, die nach deren Auswertung helfen sollen, die Zahl der Verkehrsunfälle zu senken. «Man könnte fast jeden Unfall verhindern», sagt Bettina Sinzig.

Um diesem Ziel näher zu kommen, braucht es immer wieder neue Informationen von Crash-Tests. Und so lässt Bettina Sinzig einen Wagen mit zunehmender Geschwindigkeit frontal unter einen Mauervorsprung krachen. Oder sie veranlasst einen Test, um zu schauen, was passiert, wenn ein Auto unter einen Lastwagen fährt. «Ab 95 Kilometer pro Stunde ist das Dach komplett abrsiert», betont die Physikerin. Die bisher grösste Herausforderung waren die Kollisionen von zwei Motorrädern. Es sei nicht so einfach, Motorräder frontal aufeinanderprallen zu lassen. Viele Kleinigkeiten müssten stimmen, damit es überhaupt zum Unfall kommt.

Eigentlich wollte Sinzig in die Weltraumforschung

«Damit zwei Autos auf der Strasse zusammenstossen, muss einiges schief gehen», betont Bettina Sinzig. Doch sie weiss auch, dass auf den Strassen selbst das Unmögliche vorkommt. Die Wahrscheinlichkeit, dass zwei mit einem Crash-Recorder ausgerüstete Autos

ineinanderfahren, liegt fast bei null – und doch ist dies kürzlich passiert.

Dass die 32-Jährige mit dem dunklen Pagenschnitt überhaupt zwischen Crash-Test-Dummys und Stossstangen gelandet ist, war ein Zufall. Eigentlich wollte sie ein Doktorat in der Forschung an der Raumsonde «Rosetta» machen. Doch es reizte sie ebenso sehr, in der realen Welt Erfahrungen zu sammeln. Da entdeckte sie das Inserat der Unfallforschung, meldete sich und war bald Mitarbeiterin im vierköpfigen Team. Ihr damaliger Chef wurde letzten November pensioniert. Seither leitet Bettina Sinzig die Abteilung mit drei Männern.

Und mit der Arbeit bei Axa Winterthur hat sich bei Sinzig ein Kreis geschlossen. Denn die Herrin über die Crash-Test-Dummys hatte schon als Teenager Benzin im Blut. «Ich habe lange Geld gespart und mir schon vor der Fahrprüfung ein eigenes Auto gekauft.» Sinzig ist auf einem Bauernhof in der Nähe von Wangen an der Aare BE aufgewachsen. «Dort war man ohne fahrbaren Untersatz aufgeschmissen.»

Dass die Unfallforschung nicht nur technische Spielerei mit Unfallpuppen ist, sondern eben auch mit menschlichen Tragödien zu

tun hat, erlebte Bettina Sinzig am eigenen Leib. «Ich musste ein Auto untersuchen, in dem ein Mensch gestorben war.» Auf den Sitzen klebte noch Blut. «Das ist mir nahe gegangen.» Doch die Bernerin ist durch und durch ein Profi, sie hatte die Situation schnell im Griff: «Ich konzentrierte mich auf meine Rolle als Forscherin und tat meine Arbeit.»

Die Physik wird immer noch von Männern dominiert

So aussergewöhnlich ihr Beruf ist, so wenig trifft sie auf Frauen in ihrem Umfeld. Physik und Versicherung sind immer noch männerlastige Domänen. Hat Bettina Sinzig in diesem Umfeld hart zu kämpfen? «Im Gegenteil, die Männer freuen sich, wenn endlich eine Frau als Mitarbeiterin auftaucht.» Als weibliches Wesen würde man gefördert, und es würde einem die Tore geöffnet.

Die Unfallforscherin ist sich sowieso gewohnt, zu einer weiblichen Minderheit zu gehören. Sie besuchte das naturwissenschaftliche Gymnasium in Solothurn und studierte danach Physik an der Universität Bern.

Bettina Sinzig lebt in der Welt der Zahlen und Fakten. Damit wollte sie auch ihren jüngeren Bruder zur Vernunft bringen, als

dieser eine Zeitlang eher riskant fuhr. Doch die Argumente halfen nicht. Zur Vernunft brachte ihn erst ein Unfall. Er schlitterte mit seinem Auto in eine Strassenlaterne. Der Blechschaden war total, der kleine Bruder kam heil davon. «Zum Glück stand da kein Baum», sagt Bettina Sinzig noch heute. Sie weiss genau, was hätte passieren können.

Obwohl Bettina Sinzig noch nie einen Unfall gehabt hat und nie von Crashes träumt, hinterlässt die Arbeit offensichtlich Spuren: Sie fährt erst los, wenn alle im Wagen angegurtet sind. Und mit ihrem vorherigen Auto nahm sie sowieso niemanden mit, weil auf der hinteren Bank die Nackenstützen fehlten. Auch Töfffahren ist ihr zu gefährlich. Die Physikerin steigt höchstens als Beifahrerin auf – und das nur bei einer Person: bei ihrem Freund Beat. Da weiss sie, wie er fährt. Vorausschauend und konzentriert – wie sie selbst.

Claudia Langenegger



www.migrosmagazin.ch

Werden Autofahrer häufiger oder seltener verletzt als andere Verkehrsteilnehmer?