

Unfallforschung kompakt Nr. 111

Sicherheitsempfinden und Fahrverhalten von SUV-Fahrer:innen



Unfallforschung
der Versicherer



Impressum

Herausgeber

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.
Wilhelmstraße 43 / 43 G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin
Telefon 030 / 20 20 – 58 21, Fax 030 / 20 20 – 66 33
www.udv.de, www.gdv.de, unfallforschung@gdv.de

Redaktion

Sophie Kröling, M. Sc.

Realisation

pensiero KG, www.pensiero.eu

Bildnachweis

Titelbild: Canetti – gettyimages.de;
die Nutzungsrechte der weiteren in dieser
Broschüre abgebildeten Fotos liegen bei
der Unfallforschung der Versicherer
bzw. beim GDV.

Erschienen: 09/2021



Inhalt

04	Vorbemerkung
04	Projektziel
04	Methodik
07	Ergebnisse
13	Zusammenfassung
13	Diskussion
13	Fazit

Vorbemerkung

Unfälle, an denen Sports Utility Vehicles – kurz SUV – beteiligt sind, erhalten seit Jahren großes mediales Interesse. Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) untersuchte daher bereits 2012 die Unfälle von Pkw und SUV [1]. Auch die Charakteristika der SUV-Fahrer:innen wurde im Rahmen der Befragung „Verkehrsklima in Deutschland 2010“ betrachtet [2]. Seitdem wurden SUV immer beliebter und werden immer stärker nachgefragt. Die meisten Neuzulassungen waren 2019 und 2020 mit über einem Fünftel aller Fahrzeuge bei den SUV zu verzeichnen [3]. Aber auch die älteren SUV sind noch auf dem Markt und werden zunehmend gebraucht gekauft. Junge Fahrer:innen, die im Straßenverkehr besonders gefährdet sind und sich zum Teil auch riskanter verhalten, haben nun womöglich auch Zugang zu SUV.

Projektziel

Daher untersuchte die UDV, wie SUV-Fahrer:innen im Vergleich zu Pkw-Fahrer:innen den Straßenverkehr wahrnehmen und wie sie sich verhalten. Dabei wurden explizit die Fahrer:innen gebraucht gekaufter SUV einbezogen, um sie mit Fahrer:innen neuer SUV vergleichen zu können.

Methodik

Im Auftrag der UDV führte das Befragungsunternehmen Civey im Dezember 2020 eine Online-Befragung unter Personen durch, die sich nach eigenen Angaben in den letzten 24 Monaten einen SUV neu oder gebraucht gekauft oder geleast haben. Den SUV-Fahrer:innen wurden anschließend verschiedene Fragen zu ihrem Sicherheitsempfinden im Straßenverkehr, zu ihrem eigenen Fahrverhalten und zu den Gründen für die

Anschaffung des SUV gestellt. Des Weiteren lagen verschiedene soziodemographische Angaben der Befragten vor. Die Daten wurden nach Alter und Geschlecht gewichtet.

Insgesamt wurden 13.973 Personen befragt, von denen 1.945 (15,9%) in den letzten 24 Monaten einen SUV gekauft hatten. Davon wiederum haben 1.361 Personen (70%) ihren SUV neu gekauft oder geleast und 584 Personen (30%) kauften ihn gebraucht. Tabelle 1 stellt die Charakteristika der Befragten dar. Jeweils 1.000 SUV-Fahrer:innen beantworteten die Fragen nach dem Sicherheitsempfinden und dem Fahrverhalten.

Zur Charakterisierung der SUV-Fahrer:innen werden im Folgenden vier Vergleichsebenen herangezogen:

- **SUV-Kauf vs. kein SUV-Kauf:** Die soziodemographischen Merkmale der SUV-Fahrer:innen werden mit den Personen verglichen, die in den letzten 24 Monaten keinen SUV gekauft haben. Fahrzeugbezogene oder fahrleistungsbezogene Angaben lagen nicht vor.
- **SUV gebraucht gekauft vs. SUV neu gekauft/geleast:** Das Sicherheitsempfinden und das Fahrverhalten wurde zwischen den Personen, die den SUV gebraucht und jenen, die ihn neu gekauft beziehungsweise geleast haben, verglichen (Tab. 1). Personen, die den SUV neu gekauft oder geleast haben wurden zu einer Gruppe zusammengefasst.
- **SUV-Fahrer:innen vs. Pkw-Fahrer:innen:** Die Ergebnisse der vorliegenden SUV-Befragung wurden den Ergebnissen der Befragung „Verkehrsklima in Deutschland 2020“ gegenübergestellt, um SUV- und Pkw-Fahrer:innen zu vergleichen [4].
- **SUV-Fahrer:innen 2020 vs. 2010:** Die Entwicklung der Charakteristika der SUV-Fahrer:innen wird anhand der Erhebung „Verkehrsklima in Deutschland 2010“ betrachtet [2]. Dort wurden bereits explizit SUV-Fahrer:innen befragt.

Stichprobencharakteristika der Personen, die sich in den letzten 24 Monaten einen SUV gekauft haben

Tabelle 1

		Gebraucht gekauft	Neu gekauft/ geleast	Gesamt SUV-Kauf
Alter	18–35	16,6 %	15,1 %	15,6 %
	36–55	30,8 %	30,2 %	30,4 %
	56–69	36,6 %	37,4 %	37,1 %
	70+	16,3 %	17,3 %	17,0 %
Geschlecht	MW	53,3	54,5	54,2
	Männlich	56,8 %	55,8 %	56,1 %
	Weiblich	43,2 %	44,2 %	43,9 %
Beruf	Angestellte	15,6 %	14,6 %	14,9 %
	Arbeiter:innen	5,7 %	4,9 %	5,1 %
	Beamte:innen	5,7 %	7,1 %	6,7 %
	Leitende Angestellte	15,1 %	18,2 %	17,2 %
	Nicht berufstätig	34,8 %	31,5 %	32,5 %
	Rentner:innen	0,2 %	0,2 %	0,2 %
	Selbstständige	14,8 %	18,0 %	17,0 %
	Weiß nicht/keine Angaben	8,2 %	5,4 %	6,3 %

»

		Gebraucht gekauft	Neu gekauft/ geleast	Gesamt SUV-Kauf
Kinder im Haushalt	Keine Kinder im HH	66,3 %	72,0 %	70,3 %
	Kinder im HH	24,0 %	22,1 %	22,6 %
	Weiß nicht/keine Angaben	9,8 %	5,9 %	7,1 %
Regionale Kaufkraft	Sehr niedrig	18,4 %	21,4 %	20,5 %
	Niedrig	20,6 %	14,2 %	16,1 %
	Mittel	19,2 %	17,5 %	18,0 %
	Hoch	22,5 %	19,8 %	20,6 %
	Sehr hoch	19,4 %	27,1 %	24,8 %
Bevölkerungsdichte	Sehr niedrig	19,2 %	12,4 %	19,2 %
	Niedrig	29,3 %	29,4 %	29,3 %
	Mittel	27,9 %	28,1 %	28,1 %
	Hoch	14,4 %	22,7 %	20,2 %
	Sehr hoch	9,2 %	7,3 %	7,9 %
Ost/West	Osten	25,3 %	21,5 %	22,6 %
	Westen	74,1 %	78,5 %	77,4 %
N		584	1.361	1.945

Ergebnisse

Soziodemographie der SUV-Fahrer:innen im Vergleich

Die befragten SUV-Fahrer:innen waren im Durchschnitt signifikant älter als Personen, die keinen SUV gekauft haben ($r=0.03$; $p<.05$). Vor allem die Altersgruppe zwischen 56 und 69 Jahren kaufte signifikant häufiger einen SUV als andere Altersgruppen ($\Phi=0.047$; $p<.001$). Unterschiede zwischen den Altersgruppen, ob ein SUV gebraucht oder neu gekauft/geleast wurde, lassen sich nicht erkennen. Im Vergleich zur Befragung im Jahr 2010 ist aber zu erkennen, dass die SUV-Fahrer:innen älter werden. 2010 waren sie im Durchschnitt 45 Jahre alt, 2020 lag der Altersdurchschnitt bei 54 Jahren.

SUV wurden signifikant **häufiger von Männern** gekauft als von Frauen (56,1%; $\Phi=0.044$; $p<.001$). Zwischen neu gekauften/geleasten oder gebraucht gekauften SUV bestand kein Geschlechterunterschied. Im Vergleich zu 2010 kauften rund zwei Prozent mehr Frauen SUV.

Diejenigen, die in den letzten 24 Monaten einen SUV gekauft haben, unterschieden sich auch in ihrer **beruflichen Stellung** von denjenigen, die keinen gekauft haben. SUV-Fahrer:innen waren signifikant häufiger leitende Angestellte, selbstständig beschäftigt oder Rentner:innen ($\Phi=0.130$; $p<.001$). Sie waren seltener Angestellte oder nicht berufstätig. Ob sie den SUV gebraucht oder neu gekauft/geleast haben, spielte abermals keine Rolle.

Auch die familiäre Situation unterschied sich. Im Haushalt der SUV-Fahrer:innen **lebten häufiger Kinder** als bei Personen ohne SUV ($\Phi=0.026$; $p<.05$). Wurden die SUV neu gekauft oder geleast, lebten signifikant häufiger keine Kinder im Haushalt ($\Phi=0.076$; $p<.05$). Per-

sonen mit Kindern kaufen offenbar häufiger SUV und vor allem häufiger gebrauchte SUV.

Ob ein SUV gekauft wurde oder nicht, hing nicht von der **regionalen Kaufkraft** ab. Allerdings lebten Fahrer:innen gebrauchter SUV signifikant häufiger in Regionen mit niedriger und signifikant seltener in Regionen mit sehr hoher Kaufkraft ($\Phi=0.111$; $p<.001$).

Die Fahrer:innen von SUV lebten außerdem signifikant seltener in Regionen mit hoher und signifikant häufiger in Regionen mit niedriger **Bevölkerungsdichte** als Befragte ohne SUV ($\Phi=0.043$; $p<.001$). Darunter lebten die Fahrer:innen gebrauchter SUV signifikant häufiger in Regionen mit sehr niedriger und signifikant seltener in Regionen mit hoher Bevölkerungsdichte ($\Phi=0.122$; $p<.001$).

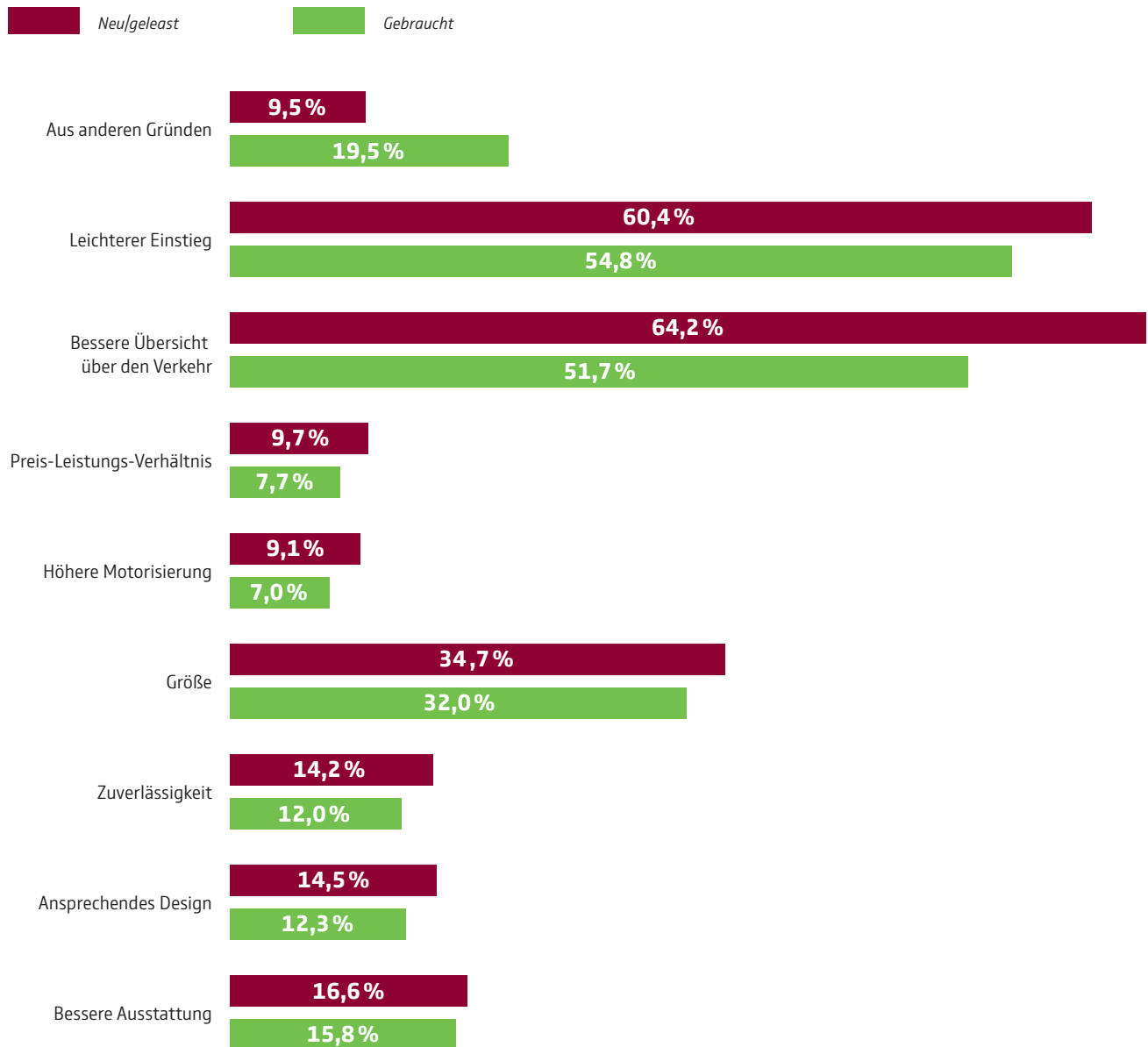
Zwischen **Ost- und Westdeutschland** bestanden keine Unterschiede im SUV-Kaufverhalten.

Gründe für die SUV-Anschaffung

Im Folgenden wurden die Teilnehmer:innen gefragt, aus welchen Gründen sie sich dazu entschieden haben, einen SUV zu kaufen. Sie konnten bis zu drei Gründe auswählen. Die Mehrheit gab an, damit einen besseren Überblick über den Verkehr zu erhalten, gefolgt von einem leichteren Einstieg und der Größe des SUV (Abb. 1). Im Vergleich gaben die, die einen SUV neu gekauft oder geleast haben, etwas häufiger an, diesen aufgrund der besseren Übersicht und des leichteren Einstiegs gekauft zu haben. Auch die Fahrzeuggröße war etwas häufiger der Grund für den Kauf. Diejenigen, die den SUV gebraucht gekauft haben, gaben dagegen häufiger „andere Gründe“ an. Darunter könnten z.B. Situationen sein, in denen besondere Fahrzeugmerkmale weniger relevant sind, z.B. bei der Übernahme eines SUV von Familie oder Freunden.

Aus welchen Gründen haben Sie sich dazu entschieden einen SUV zu fahren?

Abbildung 1 · Anschaffungsgründe für einen SUV (N=1.000)



© UDV 2021

Im Altersvergleich zeigte sich, dass für die jüngeren SUV-Fahrer:innen eher die Größe und die Ausstattung für den Kauf entscheidend war (Tab. 2). Die älteren Befragten

gaben eher an, den SUV aufgrund der besseren Übersicht über den Verkehr und wegen des leichteren Einstiegs gekauft zu haben.

SUV-Anschaffungsgründe nach Alter

Tabelle 2 (N=1.000)

	18-35 Jahre	36-55 Jahre	56-69 Jahre	70+
Bessere Ausstattung	34,8 %	12,5 %	12,3 %	12,4 %
Ansprechendes Design	15,0 %	16,3 %	13,7 %	7,0 %
Zuverlässigkeit	16,4 %	6,1 %	16,3 %	18,1 %
Größe	33,1 %	48,0 %	26,1 %	24,4 %
Höhere Motorisierung	16,6 %	10,9 %	4,6 %	2,9 %
Preis-Leistungs-Verhältnis	18,9 %	6,8 %	5,8 %	9,9 %
Bessere Übersicht über den Verkehr	32,1 %	59,5 %	67,9 %	74,1 %
Leichter Einstieg	19,8 %	59,2 %	71,2 %	71,2 %
Aus anderen Gründen	22,8 %	9,7 %	11,7 %	10,6 %

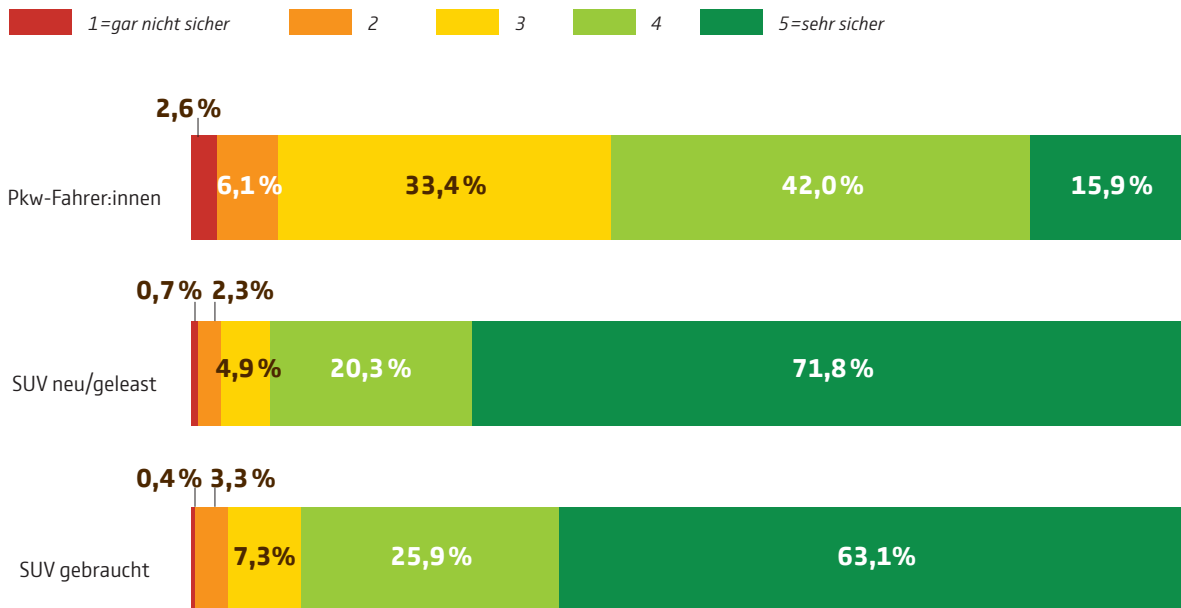
Sicherheitsempfinden

Die SUV-Fahrer:innen wurden weiterhin befragt, wie sicher sie sich im Straßenverkehr fühlen. Insgesamt gaben sie an, sich mehrheitlich sicher oder sehr sicher zu fühlen (91,2%). Dabei bestehen kleine, statistisch signifikante Unterschiede zwischen den Fahrer:innen neuer/geleaster und gebrauchter SUV (Abb. 2). Die-

jenigen, die einen SUV neu gekauft oder geleast haben, fühlten sich signifikant sicherer im Straßenverkehr als die Fahrer:innen gebrauchter SUV ($r=0.21$; $p<.001$). Verglichen mit den Pkw-Fahrer:innen der Befragung „Verkehrsklima in Deutschland 2020“ fühlten sich SUV-Fahrer:innen sicherer im Straßenverkehr.

Wie sicher fühlen sich SUV-Fahrer:innen und Pkw-Fahrer:innen im Straßenverkehr?

Abbildung 2 · Sicherheitsempfinden von SUV- und Pkw-Fahrer:innen im Vergleich (SUV: N=1.000; Pkw: N=1.856)



© UDV 2021

Aggressives Verhalten im Straßenverkehr

Zu rücksichtslosem oder aggressivem Verhalten im Straßenverkehr zählen unter anderem Gas geben, während man überholt wird; Lichthupe geben, um auf der Autobahn zu zeigen, dass man überholen möchte oder sich die Vorfahrt erzwingen. Insgesamt lehnte die Mehrheit der SUV-Fahrer:innen dieses aggressive Verhalten eher ab.

Danach gefragt, wie häufig sie andere Autofahrer:innen auf der Autobahn schon mit Lichthupe oder Blinker darauf aufmerksam gemacht, dass sie gerne überholen wollen, gab die Mehrheit „noch nie“ oder „selten“ an (85,6%). Allerdings bestanden Unterschiede zwischen Personen mit neu gekauften/geleasten und Personen mit gebraucht gekauften SUV (Abb. 3).

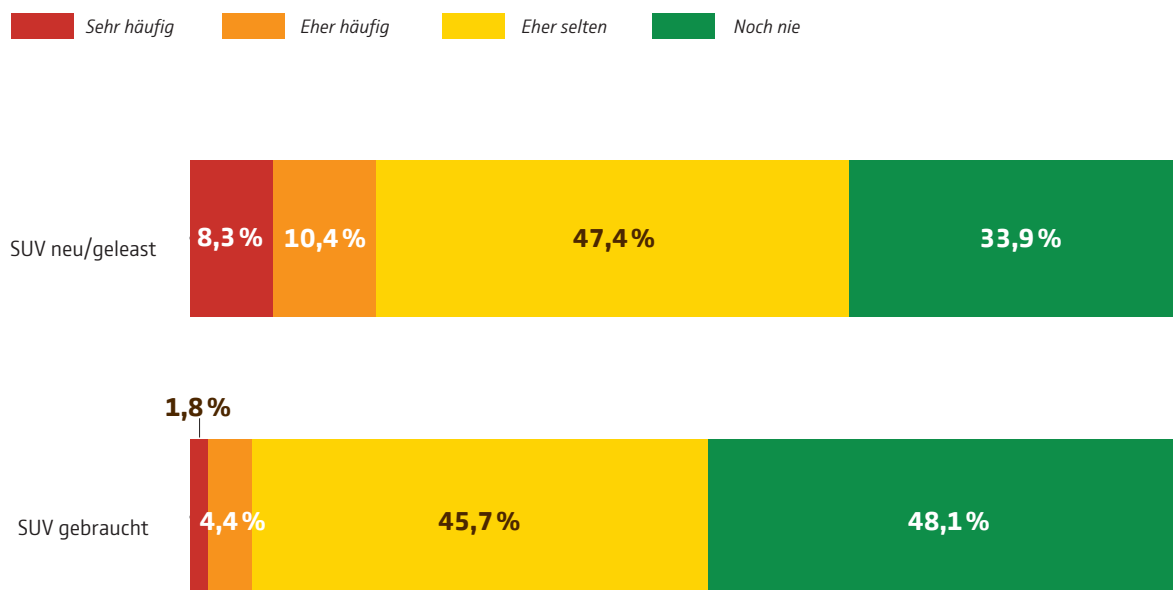
Fahrer:innen neuer oder geleaster SUV nutzten signifikant häufiger Lichthupe oder Blinker, um anzuzeigen, dass sie überholen wollen ($r=0.17$; $p<.001$).

Die Mehrheit der Befragten stimmten eindeutig oder eher nicht zu, manchmal Gas zu geben, wenn sie überholt werden (52,7%). Auch sich manchmal die Vorfahrt zu erzwingen, stimmten rund 70 Prozent der SUV-Fahrer:innen eindeutig nicht zu. Bei beiden Verhaltensweisen bestanden keine Unterschiede zwischen den Fahrer:innen gebrauchter und neuer/geleaster SUV.

Im Vergleich mit den Pkw-Fahrer:innen der Befragung „Verkehrsklima in Deutschland 2020“ zeigte sich, dass SUV-Fahrer:innen allen drei aggressiven Verhaltensweisen stärker zustimmten.

Wie häufig haben Sie andere auf der Autobahn schon mit Lichthupe oder Blinker darauf aufmerksam gemacht, dass Sie überholen wollen?

Abbildung 3 · Aggressives Verhalten von SUV-Fahrer:innen im Vergleich (N=1.001)



© UDV 2021

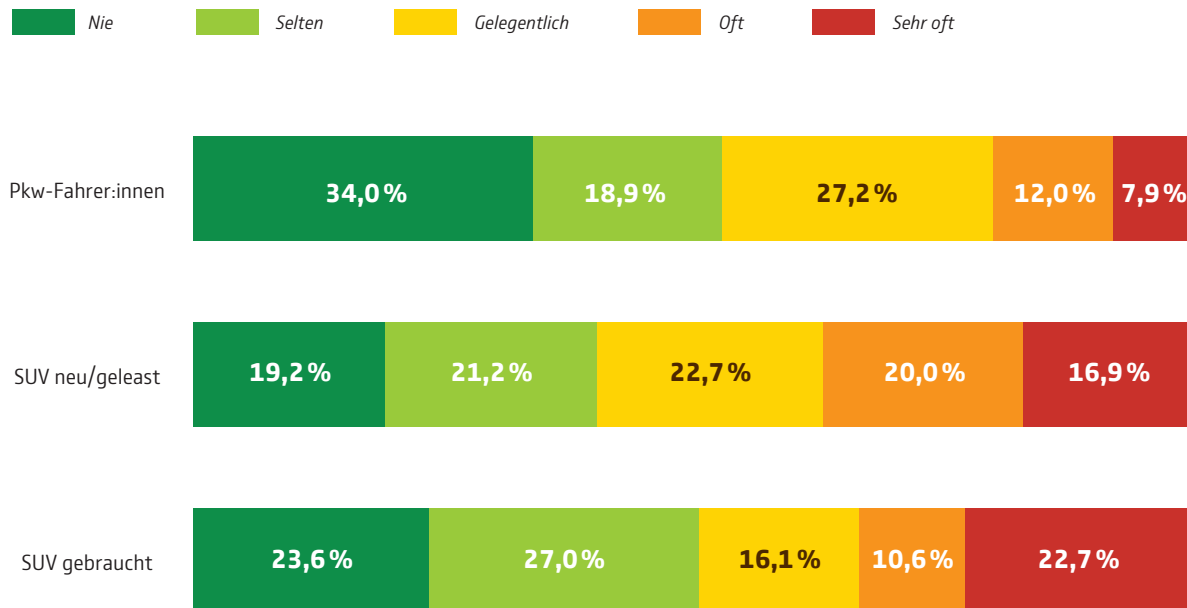
Telefonieren beim Fahren

Die zunehmende Nutzung des Smartphones beim Fahren zeigten schon die Ergebnisse der Studie „Verkehrsklima in Deutschland 2020“, verstärkt auch bei älteren Personen [4]. Aber auch rund zwei Drittel der SUV-Fahrer:innen gaben an, mindestens gelegentlich mit Freisprecheinrichtung beim Fahren zu telefonieren (Abb. 4). Das ist zwar gesetzlich erlaubt, lenkt

aber trotzdem kognitiv von der Fahraufgabe ab [5]. Die Angaben von Personen, die einen SUV gebraucht gekauft oder neu gekauft/geleast haben, unterschieden sich nicht statistisch signifikant (Abb. 4). Die Pkw-Fahrer:innen aus der Studie „Verkehrsklima in Deutschland 2020“ telefonierten im Vergleich etwas seltener beim Fahren.

Wie häufig telefonieren Sie mit Freisprecheinrichtung während Sie selbst Auto fahren?

Abbildung 4 • Smartphone-Nutzung beim Fahren (SUV-Fahrer:innen: N=999; Pkw-Fahrer:innen: N=1.856)



© UDV 2021

Zusammenfassung

Die Ergebnisse der Befragung zeigen, dass SUV-Fahrer:innen im Vergleich zu Personen, die sich in den letzten zwei Jahren keinen SUV gekauft haben:

- im Durchschnitt älter sind,
- häufiger Männer sind,
- häufiger leitende Angestellte, selbstständig beschäftigt oder in Rente sind,
- seltener Kinder im Haushalt haben und
- seltener in Regionen mit hoher Bevölkerungsdichte leben.

Die Personen, die ihren SUV neu gekauft oder geleast haben, haben seltener Kinder im Haushalt und leben häufiger in Regionen mit sehr hoher Kaufkraft als die Fahrer:innen gebraucht gekaufter SUV. Alle Unterschiede weisen jedoch kleine Effektstärken auf und sind damit gering. Der SUV wird vor allem aufgrund des besseren Überblickes über den Verkehr gekauft, aufgrund des leichteren Einstieges sowie seiner Größe.

Im Sicherheitsempfinden und im Fahrverhalten zeigen sich ebenfalls vereinzelte Unterschiede. Die Fahrer:innen neuer oder geleaster SUV **fühlen sich etwas sicherer im Straßenverkehr** und **nutzen etwas häufiger Lichthupe oder Blinker**, um anzuzeigen, dass sie überholen wollen als die Fahrer:innen gebraucht gekaufter SUV.

Im Vergleich mit Pkw-Fahrer:innen der Befragung „Verkehrsklima in Deutschland 2020“ ergeben sich auch Unterschiede. SUV-Fahrer:innen **fühlen sich sicherer im Straßenverkehr**, geben **häufiger aggressive Verhaltensweisen** im Straßenverkehr an und **telefonieren häufiger mit Freisprecheinrichtung** während des Fahrens als Pkw-Fahrer:innen.

Diskussion

In der Auswertung der Unfallzahlen 2012 zeigte sich, dass SUV nicht häufiger in Unfälle mit Personenschaden verwickelt sind als andere Pkw [1]. Die Verletzungen unterscheiden sich allerdings. Bei Kollisionen

zwischen Pkw und SUV sind vor allem Insassen kleinerer Pkw gefährdet. Diese werden bei einem Zusammenstoß häufiger verletzt als die SUV-Insassen, da die SUV eine größere Masse und andere Struktur haben. Um das Risiko ganzheitlich zu bewerten, sollte neben den Unfallzahlen auch das Verhalten im Straßenverkehr betrachtet werden.

Die UDV untersuchte daher das Fahrverhalten der SUV-Fahrer:innen. Angenommen wurde, dass mit der steigenden Zahl der SUV, auch als Gebrauchtwagen, zunehmend jüngere Personen SUV fahren, die sich rücksichtsloser und riskanter verhalten könnten.

Die Ergebnisse sprechen dafür, dass SUV-Fahrer:innen teilweise aggressiver und rücksichtsloser fahren, häufiger telefonieren und sich gleichzeitig sicherer fühlen als Pkw-Fahrer:innen. Insgesamt wird aggressives Verhalten von der Mehrheit aber abgelehnt. Die Gründe für den SUV-Kauf zeigen zudem, dass die Fahrzeuge nicht aufgrund der Motorisierung, sondern der besseren Übersicht über den Verkehr und des leichteren Einstiegs gekauft werden. Die SUV-Fahrer:innen sind im Durchschnitt in den letzten zehn Jahren außerdem eher älter geworden, was gegen das Bild junger und riskant fahrender Fahrer:innen spricht.

Fazit

SUV können aufgrund ihrer höheren Masse, des Aufbaus und der Form der Fahrzeugfront gefährlicher sein als andere Pkw [1]. Im Fahrverhalten zeigen sich allerdings kaum Unterschiede zwischen Pkw- und SUV-Fahrer:innen. Auch zwischen Fahrer:innen neu gekaufter oder geleaster und gebraucht gekaufter SUV bestehen kaum Unterschiede. Neben der allgemeinen erforderlichen Rücksichtnahme im Straßenverkehr sollte daher die Ausstattung der Fahrzeuge verbessert werden. SUV sollten zusätzlich mit Notbremsassistenten ausgestattet und in ihrer Struktur ständig an die neuesten Forschungserkenntnisse angepasst werden. Vor allem aufgrund der zunehmenden Verbreitung sollten SUV verstärkt in Crash-Tests und Verhaltensstudien einbezogen werden. Dabei sind auch die Charakteristika der SUV-Fahrer:innen zu berücksichtigen und weiter zu beobachten.

Literatur

[1] UDV – Unfallforschung der Versicherer (2012). Sport Utility Vehicles im Unfallgeschehen. Unfallforschung kompakt, 34. Unfallforschung der Versicherer. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., Berlin.

[2] UDV – Unfallforschung der Versicherer (2011). Verkehrsklima in Deutschland 2010. Forschungsbericht Nr. 08. Unfallforschung der Versicherer. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., Berlin.

[3] Kraftfahrt-Bundesamt (2021). Jahresbilanz – Neuzulassungen. Zahlen des Jahres 2020 im Überblick. Verfügbar unter: www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Neuzulassungen/jahresbilanz/jahresbilanz_inhalt.html?nn=2601598

[4] UDV – Unfallforschung der Versicherer (2020). Verkehrsklima in Deutschland 2020. Unfallforschung kompakt Nr. 105. Unfallforschung der Versicherer. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., Berlin.

[5] UDV – Unfallforschung der Versicherer (2015). Ablenkung durch Informations- und Kommunikationssysteme. Unfallforschung kompakt Nr. 49. Unfallforschung der Versicherer. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., Berlin.



Wilhelmstraße 43 / 43G
10117 Berlin
Tel.: 030 / 20 20 – 58 21
Fax: 030 / 20 20 – 66 33

unfallforschung@gdv.de
www.udv.de
www.gdv.de

facebook.com/unfallforschung
[Twitter: @unfallforschung](https://twitter.com/unfallforschung)
www.youtube.com/unfallforschung