



Verkehrsklima in Deutschland 2016

Unfallforschung kompakt

Unfallforschung
der Versicherer



Inhalt

Vorbemerkung	4
Methode	5
Ergebnisse	5
Wahrgenommene Verkehrssicherheit	5
Handynutzung im Straßenverkehr	7
Subjektive Unfallursachen	9
Regelverstöße im Straßenverkehr	10
Maßnahmen zur Verkehrssicherheit	12
Aggressionen im Straßenverkehr	15
Fazit	18
Literatur	19

Vorbemerkung

Vorbemerkung

Seit 2008 führt die Unfallforschung der Versicherer (UDV) die repräsentative Längsschnittuntersuchung „Verkehrsklima in Deutschland“ durch. Ziel ist es, das Verkehrsverhalten in Deutschland abzubilden und langfristige Entwicklungen zu erfassen.

Aspekte der Untersuchung sind die wahrgenommene Verkehrssicherheit, die subjektive Einschätzung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen, Nebentätigkeiten im Straßenverkehr sowie subjektive Unfallursachen. In der diesjährigen Befragung wurde zusätzlich das Thema „Aggression im Straßenverkehr“ behandelt. Des Weiteren wurde erstmalig die Gruppe der Pedelec-Fahrer explizit befragt und abgebildet.

Unter www.verkehrsklima.de werden die Ergebnisse der Befragung „Verkehrsklima in Deutschland“ veröffentlicht.

Methodik

Im Auftrag der Unfallforschung der Versicherer (UDV) führte das Befragungsinstitut Omnitrend GmbH die repräsentative Befragung im März und April 2016 durch. Es wurden 2.061 Personen befragt, davon 472 telefonisch und 1.589 online. Die Daten wurden nach Alter, Geschlecht, Bildung, Bevölkerungsverteilung, Führerscheinbesitz sowie Fahrrad-, Pkw- und ÖPNV-Nutzung gewichtet. Alle dargestellten Ergebnisse beziehen sich auf die gewichteten Daten. Auf Grund von Auf- oder Abrundungen der Prozentangaben können diese in der Summe von 100 abweichen.

Die Stichprobe setzt sich zusammen aus 49 Prozent Männern und 51 Prozent Frauen im Alter von 18 bis 93 Jahren. Der Altersdurchschnitt liegt bei 50 Jahren. Die Teilnehmer wurden nach ihrer Verkehrsmittelnutzung befragt. Als Nutzer gilt, wer ein Verkehrsmittel mindestens ein bis drei Tage pro Woche nutzt. Es waren Mehrfachantworten möglich. Die Teilnehmer können somit mehreren Gruppen angehören. 74 Prozent der Befragten sind Pkw-Fahrer, 41 Prozent Mitfahrer im Pkw, 38 Prozent Fahrradfahrer, vier Prozent Pedelec-Fahrer, zwei Prozent Mofa- oder Mopedfahrer, drei Prozent Motorradfahrer, 23 Prozent Nutzer des ÖPNV und 80 Prozent Fußgänger. Im Vergleich zur Befragung im Jahr 2010 hat sich die Zahl derer, die mindestens einen Tag pro Woche Pkw fahren, erhöht (2010: 66 Prozent). Alle anderen Nutzeranteile haben sich kaum verändert.

Ergebnisse

Wahrgenommene Verkehrssicherheit

Um einen Überblick über das Verkehrsklima in Deutschland zu erhalten und die Entwicklung zu erfassen, wurden die Teilnehmer gefragt, wie sicher sie sich im Straßenverkehr fühlen. 62 Prozent gaben an, sich sicher oder sehr sicher zu fühlen. Im Jahr 2010 wurden diese Antwortmöglichkeiten von 53 Prozent der Befragten ausgewählt. Dieses Ergebnis deutet darauf hin, dass das Sicherheitsempfinden im Straßenverkehr in Deutschland zugenommen hat, obwohl die Zahl der Verkehrstoten seit 2014 steigt [1].

Männer fühlen sich auch im Jahr 2016 im Straßenverkehr etwas sicherer als Frauen. 58 Prozent der Frauen empfinden den Verkehr als sicher oder sehr sicher. Im Vergleich gaben 66 Prozent der Männer an, sich sicher oder sehr sicher zu fühlen. 67 Prozent der Befragten der Altersgruppe 55 bis 64 Jahre fühlen sich sicher oder sehr sicher. Damit sind sie die Altersgruppe, die sich im Vergleich im Straßenverkehr am sichersten fühlt. In der Altersgruppe von 18 bis 24 Jahre empfinden lediglich 52 Prozent der Befragten den Verkehr als sicher oder sehr sicher. Sie scheinen sich ihrer eigenen Risikogruppe bewusst zu sein. 18 bis 24jährige weisen statistisch das höchste Risiko auf, im Straßenverkehr zu verunglücken [2].

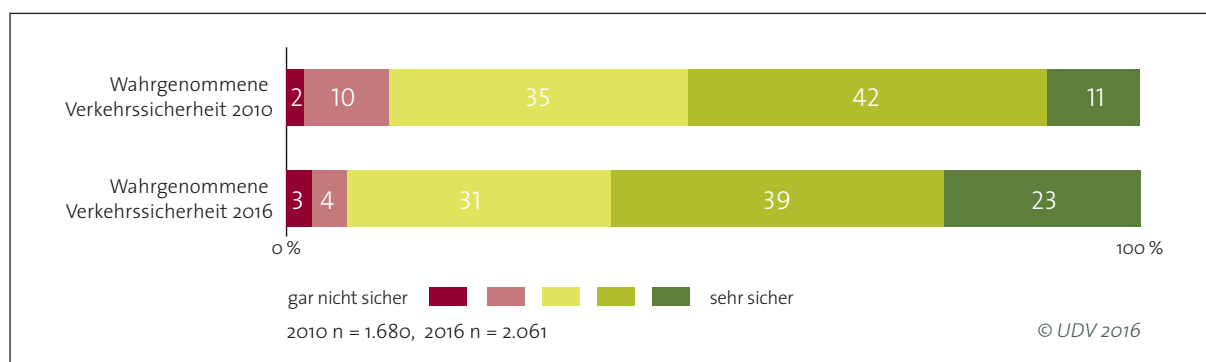


Abb. 1: Sicherheitsempfinden im Straßenverkehr

Ergebnisse

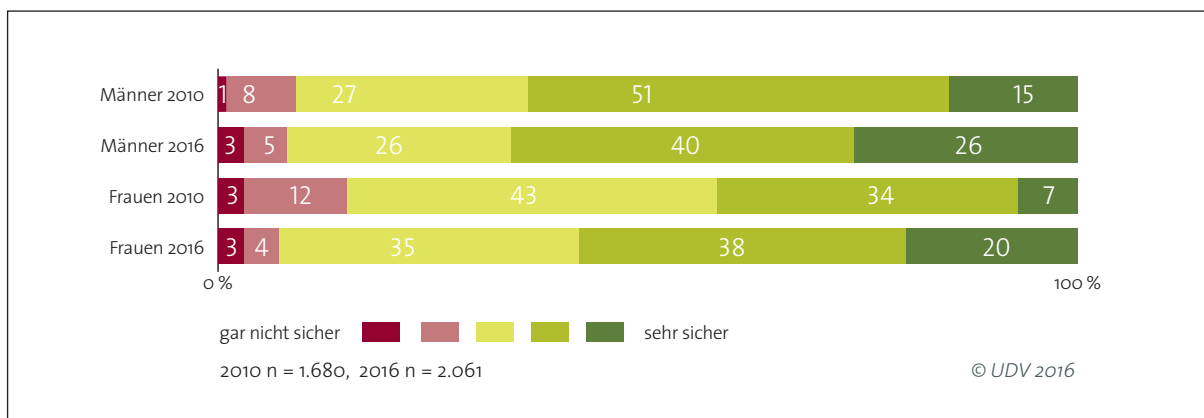


Abb. 2: Sicherheitsempfinden nach Geschlecht

Da die Elektrofahräder in Deutschland immer beliebter werden und ihr Marktanteil seit 2007 stetig ansteigt [3], wurden die Pedelec-Fahrer erstmalig als separate Nutzergruppe betrachtet. Zu beachten ist, dass lediglich 48 Personen der 2.061 Befragten das Pedelec mindestens einmal pro Woche nutzen. Die Zusammensetzung der Nutzergruppe der Pedelec-Fahrer ist in Tabelle 1 abgebildet.

Rund 58 Prozent der Befragten, die mindestens ein bis drei Mal pro Woche mit dem Pedelec fahren sind über 54 Jahre alt. In der Gesamtstichprobe sind 40 Prozent über 54 Jahre alt. Nicht erwerbstätig oder beurlaubt sind circa 29 Prozent aller Befragten. In der Gruppe der Pedelec-Fahrer sind es 38 Prozent. Die Hälfte der Pedelec-Fahrer fährt dennoch (fast) täglich mit dem Pkw. In der Gesamtstichprobe ist der Anteil der Pkw-Fahrer vergleichbar (rund 52 Prozent).

Zur Frage „Welche Aussagen beschreiben den Straßenverkehr am besten?“ standen fünf positive, fünf negative und sechs Anforderungen des Verkehrs an den Menschen zur Bewertung. Positive Aussagen erhielten weniger Befürwortung als negative Aussagen. Besonders unzutreffend wurde „harmonisch“ bewertet. Zustimmung fand dagegen von der Hälfte der Befragten die Beschreibung „stressig“ und „aufreibend“. „Harmonisch“ und „fließt unbehindert“ wurde auch in der Befragung im Jahr 2010 selten als zutreffend bewertet.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass das Sicherheitsempfinden im deutschen Straßenverkehr zwar gestiegen ist, der Verkehr dennoch eher mit negativen Aussagen assoziiert wird als mit positiven.

Tabelle 1: Stichprobencharakteristik Pedelec-Fahrer (mindestens wöchentliche Nutzung, n = ungewichtete Fallzahl)

		Pedelec (in %)	Gesamtstichprobe (in %)
Geschlecht	Männlich	69,1	48,8
	Weiblich	30,9	51,2
Alter	18-24 Jahre	13,4	7,7
	25-34 Jahre	1,2	14,6
	35-44 Jahre	20,8	16,0
	45-54 Jahre	6,3	21,6
	55-64 Jahre	26,1	15,7
	65-74 Jahre	26,1	15,6
	75 Jahre und mehr	6,1	8,8
	Durchschnitt	52 Jahre	50 Jahre

		Pedelec (in %)	Gesamt- stich- probe (in %)
HH- Einkommen (mtl. Netto)	Bis unter 1500 Euro	4,2	19,3
	1500 bis unter 2000 Euro	28,2	13,4
	2000 bis unter 2600	13,9	12,2
	2600 bis unter 3600	9,1	14,6
	Ab 3600	21,6	16,1
	Keine Angaben	23,0	24,5
Tätigkeit	Erwerbstätig, Altersteilzeit	56,6	55,2
	Geringfügig/ gelegentlich beschäftigt, Mini-Job, Ein-Euro-Job	0,8	5,2
	Azubi, Lehrling, Umschulung	0,0	2,3
	Nicht erwerbstätig, Beurlaubung	38,0	29,3
	Keine Angaben	4,6	824,5
Pkw- Nutzung als Fahrer	(Fast) täglich	49,6	52,3
	1-3 Tage pro Woche	29,5	21,2
	1-3 Tage pro Monat	1,4	5,8
	Seltener als monatlich	0,0	2,9
	Nie oder fast nie	19,4	17,8
n		48	2061

Handynutzung im Straßenverkehr

Nebentätigkeiten beim Autofahren stellen ein potentielles Risiko dar, denn sie lenken von der Fahraufgabe ab. In dieser Untersuchung wurden die Pkw-fahrenden Teilnehmer (Nutzung häufiger als nie) befragt, wie häufig sie verschiedene Nebentätigkeiten ausführen und wie hoch sie das daraus resultierende Risiko einschätzen.

55 Prozent der Befragten telefonieren mindestens selten mit Freisprechanlage. 27 Prozent lesen mindestens selten eine SMS- oder E-Mail beim Fahren. 14 Prozent schreiben SMS oder E-Mails. Gegenüber 2010 gaben in diesem Jahr 10 Prozent weniger Pkw-Fahrer an, ohne Freisprechanlage zu telefonieren. Das Telefonieren mit Freisprechanlage wurde im Vergleich zu 2010 häufiger angegeben. Im Internet surfen lediglich 5 Prozent der Pkw-Fahrer beim Fahren.

Die Risikoeinschätzung der Nebentätigkeiten spiegelt diese Angaben wider. Je risikoreicher eine Nebentätigkeit eingeschätzt wird, desto seltener wird sie ausgeführt. Dieser Zusammenhang ist statistisch signifikant ($p < .01$). SMS oder E-Mails schreiben wird von 86 Prozent der Befragten als sehr risikoreich eingeschätzt. Im Jahr 2010 waren es 80 Prozent. Das Lesen von SMS oder E-Mail empfinden 73 Prozent als sehr risikoreich. Auch das Telefonieren ohne Freisprechanlage wird von der Mehrheit der Befragten als risikoreich empfunden. 61 Prozent der Pkw-Fahrer schätzen Telefonieren ohne Freisprechanlage in diesem Jahr als sehr risikoreich ein, gegenüber 55 Prozent im Jahr 2010. Mit Freisprechanlage wird das Risiko etwas geringer eingeschätzt als 2010. Im Internet surfen wird von 90 Prozent der befragten Pkw-Fahrer als sehr risikoreich bewertet.

Ergebnisse

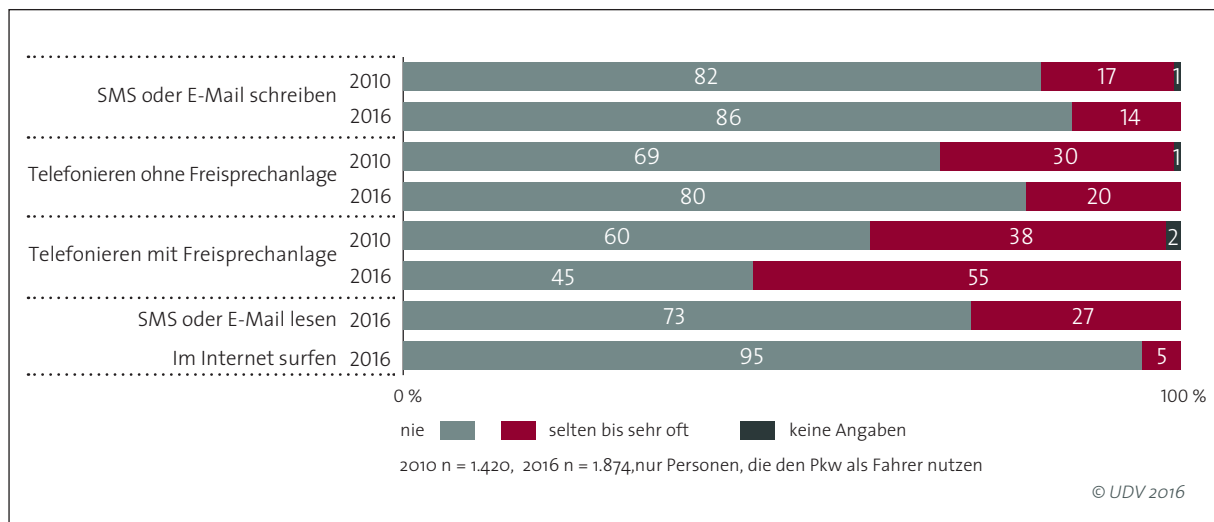


Abb. 3: Wie häufig führen Deutschlands Pkw-Fahrer Nebentätigkeiten aus?

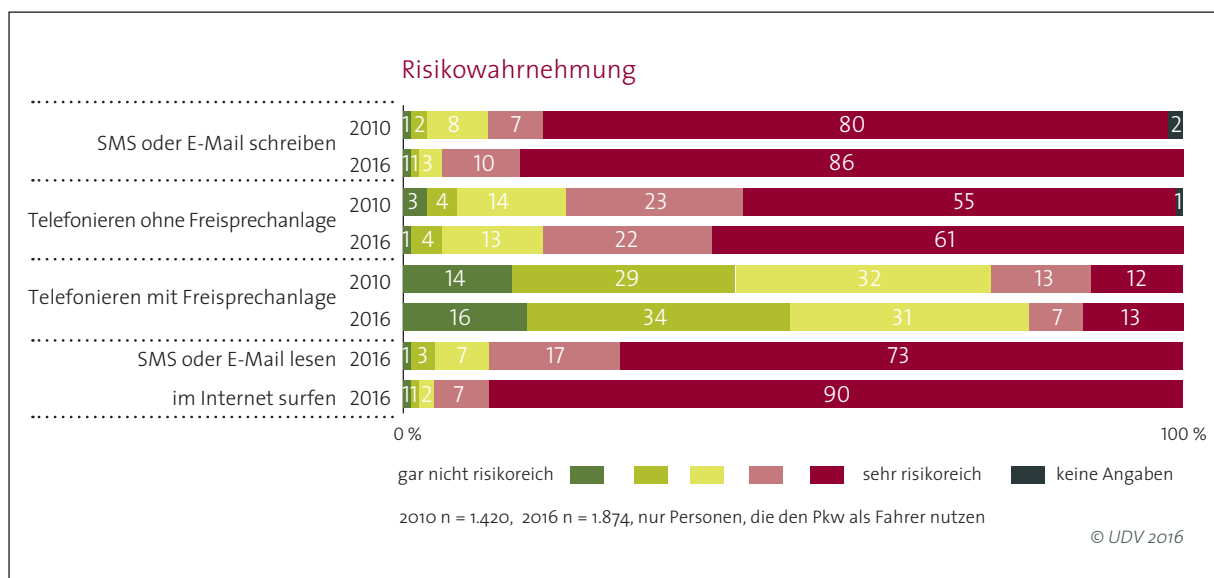


Abb. 4: Risikoeinschätzung der Nebentätigkeiten

Studienergebnisse der Untersuchung „Ablenkung durch Informations- und Kommunikationssysteme“ besagen, dass das Lesen und Schreiben einer SMS die höchste Beeinträchtigung der Fahraufgabe mit sich bringt [4]. Eine ebenfalls hohe negative Wirkung hat die Bedienung eines Telefons. Die Beeinträchtigung durch das Telefonieren liegt im mittleren Bereich [4]. Gegenüber 2010 telefo-

nieren die Pkw-Fahrer 2016 nach eigenen Angaben seltener ohne Freisprechanlage. Das Lesen von SMS oder E-Mails wird jedoch weniger risikoreich eingeschätzt als das Schreiben und auch häufiger berichtet. Je älter die Befragten sind, desto seltener führen sie Nebentätigkeiten aus und desto höher schätzen sie das Risiko ein. Ein größerer Anteil der Frauen telefoniert, im Vergleich zu

den Männern, nie mit Freisprechanlage (Angabe Nie: Männer 39 Prozent, Frauen 51 Prozent). Bezogen auf die anderen Nebentätigkeiten gab es keine Geschlechtsunterschiede.

Neben den Ablenkungen existieren weitere Risiken im Straßenverkehr. Im Verlauf der Befragung sollten die Teilnehmer auch einschätzen, wie häufig bestimmte Verhaltensweisen Ursache für einen Unfall sein können.

Subjektive Unfallursachen

4 Prozent aller Befragten gaben an, in den letzten 12 Monaten einen Verkehrsunfall mit mindestens leichten Verletzungen erlebt zu haben. In der Altersgruppe 18 bis 24

sind es 14 Prozent. Kritische Situationen wurden häufiger berichtet. 46 Prozent aller Befragten haben in den letzten drei Monaten mindestens eine kritische Situation erlebt. Von den 18 bis 24jährigen sind es 61 Prozent. Auch hier zeigt sich, dass die 18 bis 24jährigen am stärksten gefährdet sind.

Das Bewusstsein der Gefahr einer Ablenkung zeigt die Einschätzung der häufigen Unfallursachen. Von der Mehrheit der Befragten wird das SMS lesen oder schreiben während der Fahrt (89 Prozent), das zu schnelle Fahren (87 Prozent) und Fahren unter Alkoholeinfluss sowie Fahren mit einem zu geringem Sicherheitsabstand (87 Prozent und 86 Prozent) als eine häufige Unfallursache (4 bis 6 auf einer Skala von 1 „nie“ bis 6 „sehr häufig“) eingeschätzt.

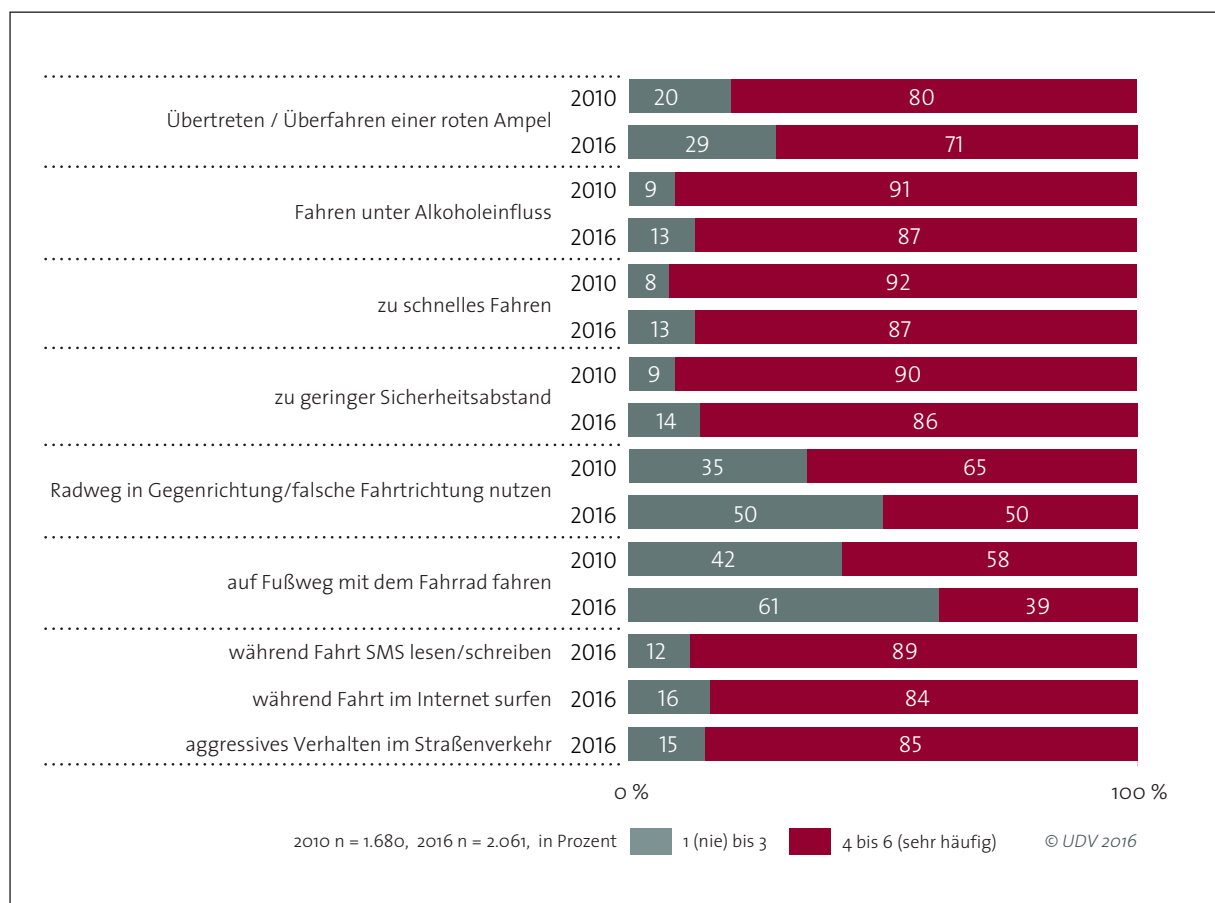


Abb. 5: Subjektive Häufigkeit der Unfallursachen

Ergebnisse

Auf dem Fußweg mit dem Fahrrad zu fahren wurde im Vergleich zu den anderen Unfallursachen und auch im Vergleich zum Jahr 2010 von einem kleineren Anteil der Befragten als häufige Unfallursache angesehen. 58 Prozent der Befragten stimmten diesem Verhalten als häufige Unfallursache 2010 zu. In diesem Jahr stimmten dem lediglich 39 Prozent der Befragten zu. Auch den Radweg in der Gegenrichtung zu benutzen wurde vergleichsweise seltener als Unfallursache eingeschätzt (2010: 65 Prozent, 2016: 50 Prozent).

Nichtbeachten des Vorrangs (15 Prozent des Fehlverhaltens bei Unfällen), ungenügender Sicherheitsabstand (14 Prozent) und unangepasste Geschwindigkeit (13 Prozent) sind statistisch häufige unfallbezogene Fehlverhaltensweisen von Pkw-Fahrern [1]. Auch die Befragten schätzten das so ein. Das Problembewusstsein für das Fahren unter Alkoholeinfluss ist unter den Befragten ebenfalls stark ausgeprägt.

Die aktuellen Unfallstatistiken bilden die Handybedienung oder aggressives Fahren bisher nicht explizit als Ursache für Unfälle ab. Die Befragten gaben dies jedoch als häufige Unfallursache an und auch die daraus resultierende Ablenkung des Fahrers spricht dafür. Eine Dokumentation, beispielsweise durch Auswertung der Handydaten der Unfallbeteiligten, würde eine statistische Erfassung ermöglichen.

Regelverstöße im Straßenverkehr

Die Pkw-Fahrer, Fahrradfahrer und Fußgänger (Nutzungsangaben häufiger als nie) wurden zu verschiedenen Regelverstößen befragt. Szenarien zur Geschwindigkeitsübertretung, Rotlichtverstößen und Fahren unter Alkoholeinfluss wurden vorgegeben.

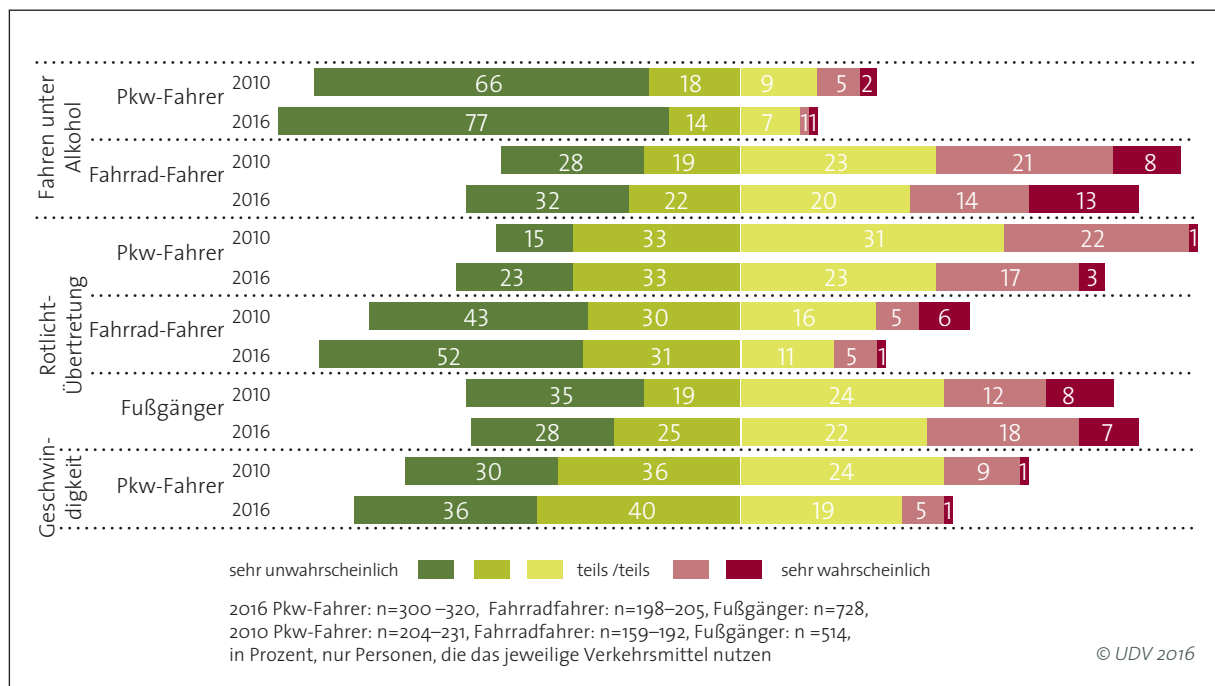


Abb. 6: Berichtete Übertretungswahrscheinlichkeit

Ergebnisse

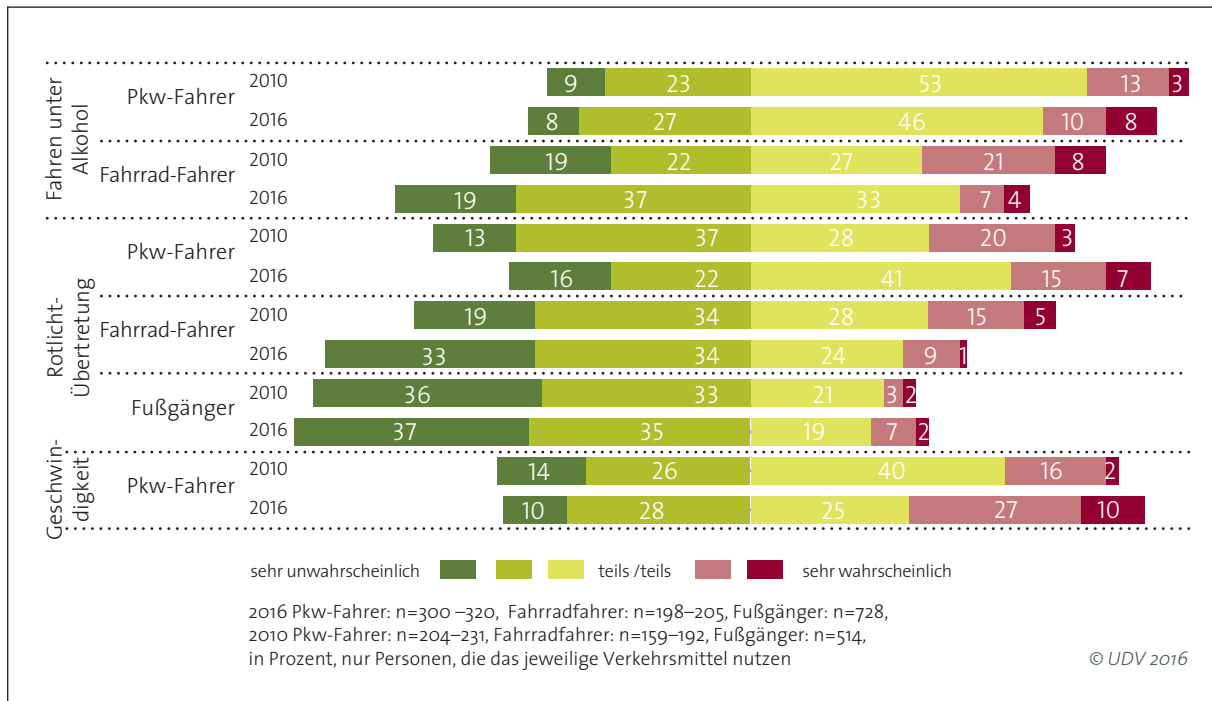


Abb. 7: Subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit

Das Problembewusstsein für das Fahren eines Pkw unter Alkoholeinfluss zeigte sich auch hier. 91 Prozent halten es für eher oder sehr unwahrscheinlich, dass sie sich in der beschriebenen Situation alkoholisiert ans Steuer setzen würden. 2010 waren es 84 Prozent. 53 Prozent der Fahrradfahrer, die mit einem ähnlichen Szenario konfrontiert wurden, gaben an, dass es eher oder sehr unwahrscheinlich wäre, dass sie nach einer Feier aufs Rad steigen, wenn sie vermuten, dass sich ihr Blutalkoholwert über dem gesetzlichen Grenzwert befindet (2010: 47 Prozent), (Abbildung 6). Dabei wird das Risiko, als Fahrradfahrer durch die Polizei kontrolliert zu werden, im Vergleich zum Autofahren als geringer eingeschätzt. 11 Prozent der Fahrradfahrer glauben, es ist eher oder sehr wahrscheinlich im angetrunkenen Zustand kontrolliert zu werden. Das sind 18 Prozent weniger als 2010. Mit dem Auto alkoholisiert kontrolliert zu werden, halten 18 Prozent für eher oder sehr wahrscheinlich (2010: 16 Prozent), (Abbildung 7).

Auch die Gefahr, bei einem Rotlichtverstoß registriert zu werden, wird von den Befragten als höher eingeschätzt, wenn man mit dem Auto unterwegs ist anstatt mit dem Fahrrad oder zu Fuß. Ein größerer Anteil der Fahrrad- und Pkw-Fahrer halten einen Rotlichtverstoß für unwahrscheinlich. Bei den Fußgängern ist der Anteil derjenigen, die es für eher oder sehr wahrscheinlich halten, in einer eiligen Situation bei Rot über die Straße zu gehen von 20 Prozent im Jahr 2010 auf 25 Prozent im Jahr 2016 gestiegen.

Im Jahr 2010 halten es 66 Prozent der befragten Pkw-Fahrer für eher oder sehr unwahrscheinlich, innerorts 15km/h schneller zu fahren als erlaubt. 2016 sind das bereits 76 Prozent

Die Regelakzeptanz der aktuellen Regelung bezüglich Alkohols am Steuer ist in den Jahren 2010 und 2016 etwa vergleichbar. Die Hälfte der Befragten würde eine Null-

Ergebnisse

Tabelle 2: Was denken Sie über die Regelung/gesetzliche Grenze? (In Prozent, nur Personen, die das jeweilige Verkehrsmittel nutzen, 2016 n (Pkw-Fahrer)= 300–322, n (Fahrradfahrer)= 198–205, 2010 n (Pkw-Fahrer)= 204–231, n (Fahrradfahrer)=159–192), Rotlichtübertretung Pkw-Fahrer 2010 2,1% keine Angabe)

			Kein Alkohol	Weniger als bisher erlaubt	Regelung ist gut	Mehr als bisher erlaubt	Keine Einschränkung
Fahren unter Alkohol	Pkw-Fahrer	2010	52,3	9,4	35,1	3,2	–
		2016	50,4	10,2	36,4	3,1	–
Rotlicht-übertretung			Regelung ist gut	Gerade auf „gelb“ noch zügig passieren dürfen		Solange Gegenverkehr nicht gestartet ist, zügig passieren dürfen	
	Pkw-Fahrer	2010	61,7	34,0		2,2	
		2016	53,9	42,4		3,7	
	Fahrrad-fahrer	2010	68,6	30,2		1,2	
		2016	69,2	28,7		2,1	
Geschwindig-keit in Städten			Zu hoch	Finde ich gut	Etwas schneller	Keine Einschränkung (bis auf Ausnahmen)	
	Pkw-Fahrer	2010	7,8	73,9	13,1	5,2	
		2016	8,0	77,1	11,9	3,0	

Promille-Grenze befürworten. Gegenüber 2010 ist die Akzeptanz der Rotlichtregelung unter den Pkw-Fahrern leicht gesunken. Die Höchstgeschwindigkeit innerhalb von Ortschaften (50 km/h) wird, wie schon 2010, von Dreiviertel der Befragten für gut befunden. 15 Prozent finden, es sollte ein großzügigeres oder gar kein Tempolimit geben (2010: 18 Prozent).

Maßnahmen zur Verkehrssicherheit

Verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit werden diskutiert. Vor allem Geschwindigkeitsbegrenzungen und das Prüfen der Fahreignung ab einem Alter von 75 Jahren sind umstrittene Themen. Die Teilnehmer dieser Untersuchung wurden gefragt, welche der vorgestellten Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sie befürworten und welche sie als wirksam einschätzen.

Die Wirksamkeitseinschätzung und auch die Befürwortung der Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h in Städten, 80 km/h auf Landstraßen und 130 km/h auf Autobahnen sind gegenüber 2010 leicht gesunken. Die Rückmeldefahrt ab 75 Jahre, ein Sehtest für alle Pkw-Fahrer alle 15 Jahre und eine 1,1-Promillegrenze für Fahrradfahrer zeigen eine höhere Befürwortung und Wirksamkeitseinschätzung gegenüber den Geschwindigkeitsbegrenzungen.

Die Mehrheit der Befragten schätzt einen Sehtest alle 15 Jahre, eine 1,1-Promillegrenze für Fahrradfahrer und eine Rückmeldefahrt ab 75 Jahre als wirksam ein. Gemessen am Gesamtmittelwert schätzen Frauen alle Maßnahmen im Mittel signifikant wirksamer ein, Männer signifikant weniger wirksam. Mit zunehmendem Alter werden die Geschwindigkeitsbeschränkungen wirksamer eingeschätzt. Die Wirksamkeit der Geschwindigkeitsbegrenzungen wird in der Altersgruppe 25 bis 54 Jahre im Mittel signifikant geringer eingeschätzt (gegenüber dem Gesamtmittelwert). Die Wirksamkeit der Rückmeldefahrt

Ergebnisse

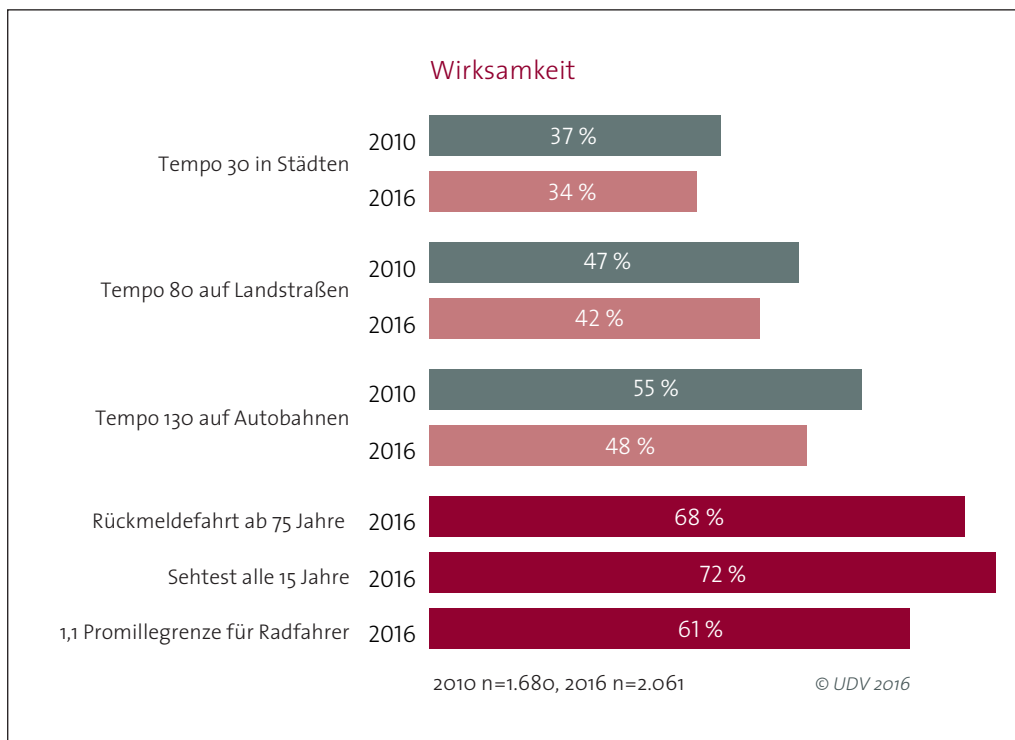


Abb. 8:
Wirksamkeit
verschiedener
Verkehrssicherheits-
maßnahmen
(Zustimmung zu den
Kategorien 4 bis 6
auf einer Skala von
1 „überhaupt nicht
wirksam“ bis 6 „sehr
wirksam“)

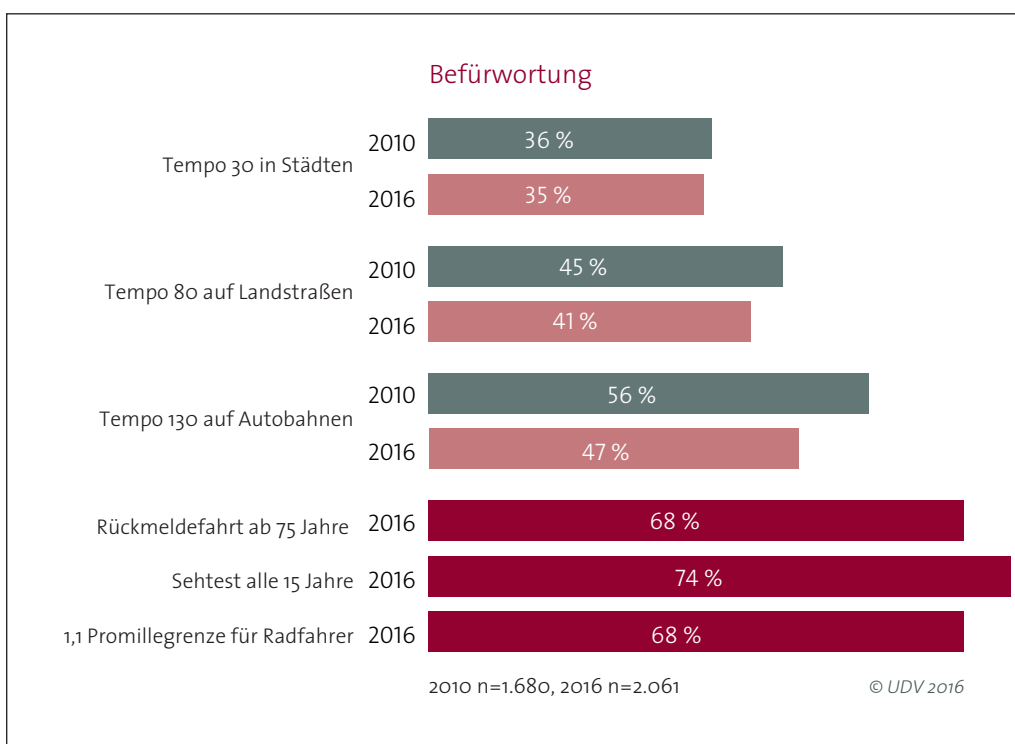


Abb. 9:
Befürwortung
verschiedener
Verkehrssicherheits-
maßnahmen
(Zustimmung zu
den Kategorien 4
bis 6 auf einer Skala
von 1 „lehne ich voll
und ganz ab“ bis 6
„befürworte ich voll
und ganz“)

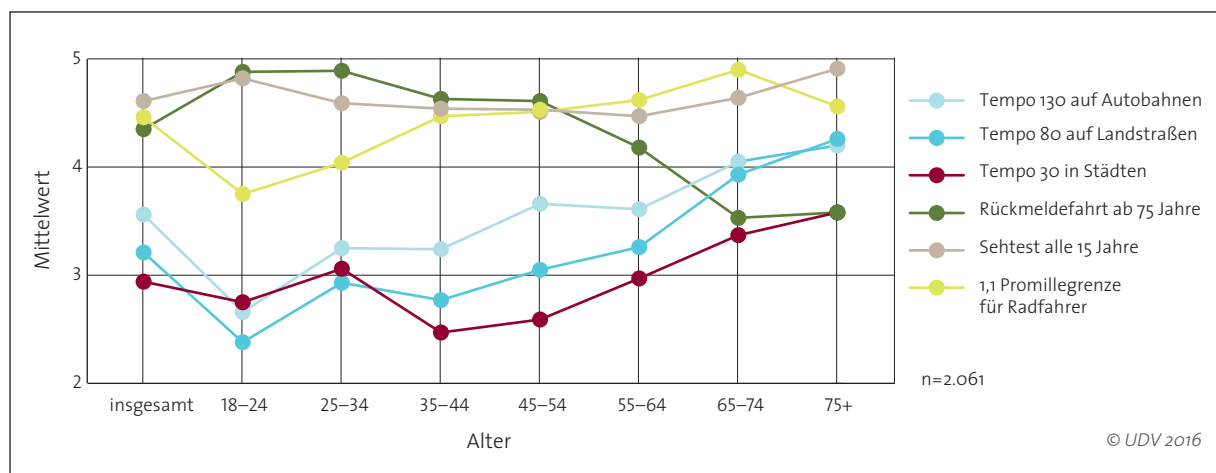
Ergebnisse

ab 75 Jahre zeigt einen entgegengesetzten Trend und wird in den Altersgruppen ab 65 signifikant unterdurchschnittlich bewertet.

Für die Befürwortung der Verkehrssicherheitsmaßnahmen zeigt sich ein ähnliches Ergebnis.

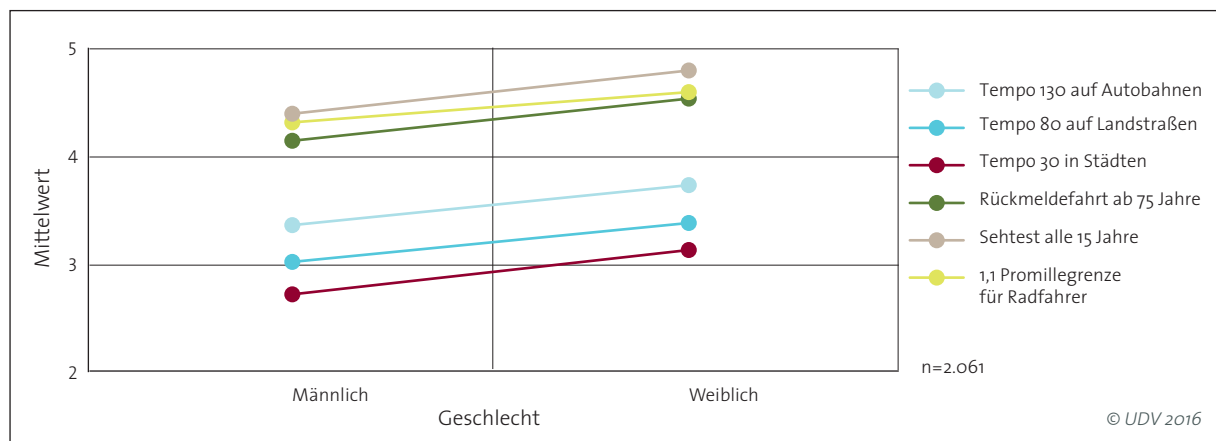
Die Untersuchung der Fahreignung älterer Fahrer ist ein umstrittenes Thema. Ab etwa 75 Jahren besteht ein höheres Risiko zu verunfallen und einen Unfall zu verursachen [1]. Eine Studie der UDV [5] ergab, dass die individu-

elle Leistungsfähigkeit mit dem Alter abnimmt. Die Heterogenität ist allerdings groß. Sowohl das Alter als auch die individuelle Leistungsfähigkeit allein lassen keine Zweifel an der Fahreignung zu. Eine verpflichtende Maßnahme der Fahreignungsfeststellung Älterer lässt sich daher daraus nicht ableiten [5]. Die vorliegende Untersuchung verdeutlicht zudem, dass die Wirksamkeits-einschätzung und Akzeptanz einer Rückmeldefahrt in der Zielgruppe vergleichsweise niedrig ist. Auch das stellt die Schwierigkeit einer Fahreignungsfeststellung für Senioren dar.



△ Abb. 10: Welche Maßnahmen zur Verkehrssicherheit werden befürwortet? – nach Alter (Mittelwert auf Skala von 1 „lehne ich voll und ganz ab“ bis 6 „befürworte ich voll und ganz“)

▽ Abb. 11: Welche Maßnahmen zur Verkehrssicherheit werden befürwortet? – nach Geschlecht (Mittelwert auf Skala von 1 „lehne ich voll und ganz ab“ bis 6 „befürworte ich voll und ganz“)



Diskutiert wird auch die 1,1-Promillegrenze für Fahrradfahrer. Die Ergebnisse einer Studie der UDV [6] verdeutlichen, dass nicht alle Fahrradfahrer mit dieser Blutalkoholkonzentration fahrunsicher sind. Die Fahrfehler nehmen jedoch ab einer Blutalkoholkonzentration von 1,1 Promille exponentiell zu [6]. Daher ist die 1,1-Promillegrenze für die absolute Fahruntüchtigkeit (anstatt aktuell 1,6) zur Unfallvermeidung zu empfehlen, auch wenn nicht von einer generellen Fahruntüchtigkeit ausgegangen werden kann. Die Wirksamkeitseinschätzung durch die befragten Teilnehmer ist in der vorliegenden Studie vergleichsweise hoch.

Aggressionen im Straßenverkehr

Aggressives Verhalten findet auch im Kontext des Straßenverkehrs statt. Der Straßenverkehr ermöglicht es, Aggressionen weitestgehend anonym auszuleben ohne die Beteiligten in Zukunft wiederzusehen [7]. Die Verhaltensweisen sind vielfältig: zu dichtes Auffahren und Einschneiden, provokant langsames Fahren, Schneiden oder andere Nötigungen [8].

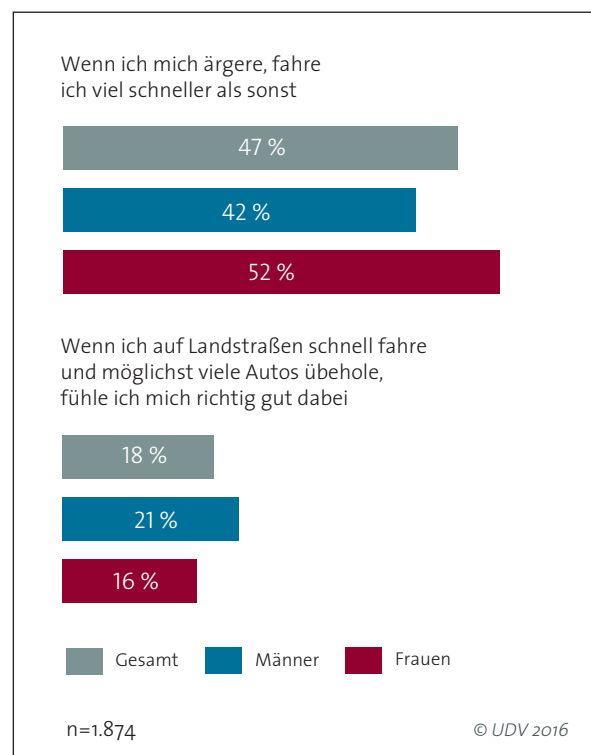
Selbst- und Fremdbeobachtete Aggressionen

Aggressionen sind vor allem im Selbstbericht schwer zu erheben, da das Antwortverhalten Einflüssen sozialer Erwünschtheit unterliegt. Das ist bei der Interpretation der Ergebnisse zu beachten. Die Teilnehmer wurden zu 53 Aussagen zum Aggressionsverhalten befragt. Antworten gaben sie auf einer vierstufigen Skala von „trifft nicht zu“ (1), „trifft kaum zu“ (2), „trifft eher zu“ (3) bis „trifft voll zu“ (4). Die Antwortkategorien 2 bis 4 wurden als Zustimmung zusammengefasst. Dem gegenüber steht die Antwortoption 1.

Abb. 12: Selbstberichtetes aggressives Verhalten, Zustimmung „trifft kaum zu“ (2) bis „trifft voll zu“ (4), nur Personen, die den Pkw als Fahrer nutzen

Selbstberichtetes Verhalten

- Fast die Hälfte der befragten Pkw-Fahrer (47 Prozent) gab an, viel schneller zu fahren, wenn sie sich ärgern. 52 Prozent der Frauen und 42 Prozent der Männer berichten dieses Verhalten.
- 18 Prozent fühlen sich richtig gut dabei, auf Landstraßen schnell zu fahren und möglichst viele Autos zu überholen.
- Circa ein Drittel (30 Prozent) sagt, dass sie, falls jemand hinter ihnen drängelt, kurz auf die Bremse treten um ihn zu ärgern.
- 29 Prozent geben an, dass sie sich sofort abreagieren müssen, wenn sie sich über andere Pkw-Fahrer ärgern.
- Fast ein Viertel (24 Prozent) sagt, dass sie manchmal auf das Gaspedal treten, wenn sie überholt werden.



Ergebnisse

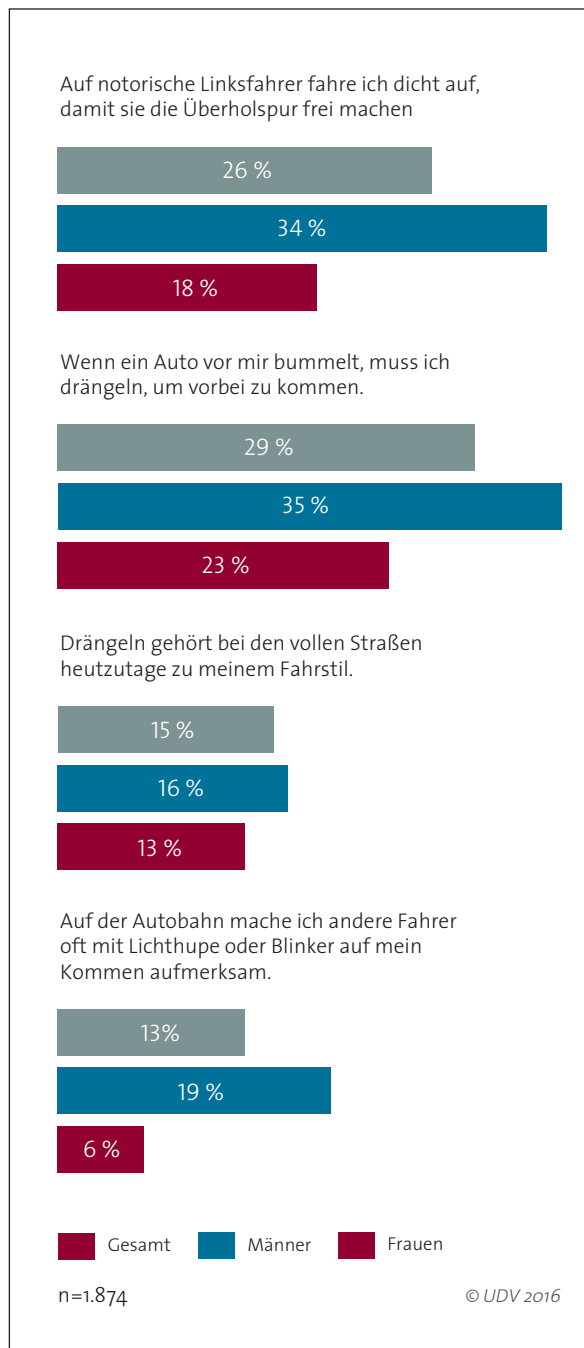


Abb. 13: Selbstberichtetes aggressives Verhalten, Zustimmung „trifft kaum zu(2)“ bis „trifft voll zu(4)“, nur Personen, die den Pkw als Fahrer nutzen

- 26 Prozent fahren auf notorische Linksfahrer dicht auf, damit sie die Überholspur freimachen. 34 Prozent der Männer stimmen dem zu. Bei den Frauen sind es dagegen 18 Prozent.
- 29 Prozent drängeln, um an einem bummelnden Auto vorbei zu kommen. 35 Prozent der Männer und 23 Prozent der Frauen stimmen dem zu.
- 15 Prozent geben an, dass drängeln bei den vollen Straßen heutzutage zu ihrem Fahrstil gehöre.
- Ein Fünftel (20 Prozent) erzwingt sich manchmal die Vorfahrt, 24 Prozent der Männer und 15 Prozent der Frauen.
- 23 Prozent ziehen auch rechts an einem Auto vorbei, das sie auf der Autobahn nicht überholen lässt. Dem stimmen 28 Prozent der Männer und 19 Prozent der Frauen zu.
- 13 Prozent machen andere Fahrer auf der Autobahn mit Lichthupe oder Blinker auf ihr Kommen aufmerksam. 19 Prozent der Männer berichten ein solches Verhalten, aber nur 6 Prozent der Frauen.

Beobachtetes Verhalten bei Anderen im Vergleich zu selbstberichtetem Verhalten

Erfasst wurde neben dem selbstberichteten aggressiven Verhalten auch das durch Pkw-Fahrer beobachtete. Insgesamt wurde aggressives Verhalten von allen Pkw-Fahrern schon beobachtet („selten“, „gelegentlich“, „oft“ und „sehr oft“ zusammengefasst). 55 Prozent gaben an, solches Verhalten oft oder sehr oft zu beobachten. Andere Studien berichten ebenfalls von rund 55 Prozent der Pkw-Fahrer, die aggressive Fahrweisen häufig beobachten [9].

- 98 Prozent der befragten Pkw-Fahrer beobachteten zu dichtes Einscheren vor einem anderen Fahrzeug (selten bis sehr oft). 21 Prozent der Befragten scheren selbst dicht vor einem Auto ein, so dass derjenige abbremsen muss. Bei den Männern sind es 26 Prozent,

bei den Frauen 16 Prozent. Die Hälfte derjenigen, die angaben, das nie zu tun (79 Prozent), beobachtete es jedoch bei anderen oft oder sehr oft. Das zu dichte Einscheren wird öfter wahrgenommen als selbst durchgeführt.

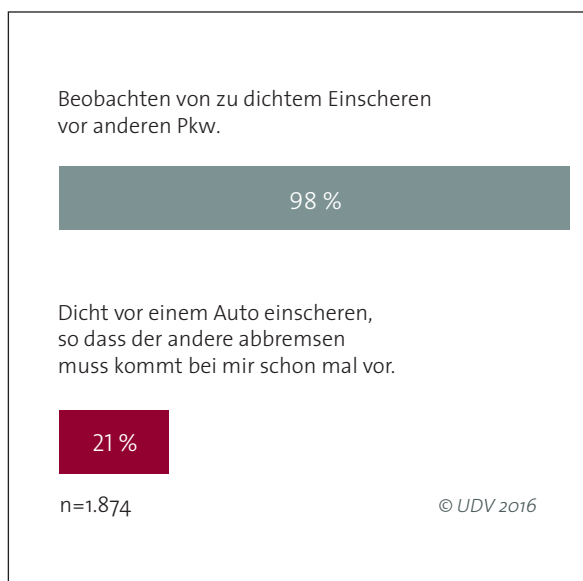


Abb. 14: Selbst- und fremdbeobachtetes aggressives Verhalten, Zustimmung „trifft kaum zu“ bis „trifft voll zu“, beobachtet von „selten“ bis „sehr oft“, nur Personen, die den Pkw als Fahrer nutzen

- Vorbeifahren an einer Autokolonne um sich möglichst weit vorn einzuordnen wird von 95 Prozent der Befragten wahrgenommen (selten bis sehr oft). Dieses Verhalten wird auch vergleichsweise oft zugegeben. 37 Prozent versuchen sich möglichst weit vorne einzuordnen, wenn viele Pkw auf deren Spur warten. 18 Prozent fahren an einer Reihe zum Abbiegen vorbei, wenn sie zu lang ist und ordnen sich vorne ein. Fast die Hälfte derjenigen, die sich nach eigenen Angaben nie in einer Abbiegereihe vordrängeln, beobachtet dieses Verhalten bei anderen Fahrern oft oder sogar sehr oft.

- Dichtes Auffahren um das Einscheren von Fahrzeugen zu verhindern, wurde von 95 Prozent der befragten Pkw-Fahrer schon im Straßenverkehr beobachtet. Wenn sie ihr eigenes Verhalten reflektieren, fahren 21 Prozent, wenn ein Fahrzeug sie unerlaubt überholt, dicht auf den Vordermann auf, um zu verhindern, dass es sich wieder einordnet.
- 93 Prozent haben schon wahrgenommen, dass Fahrradfahrer zu dicht überholt werden. Im Gegensatz dazu sagen allerdings 97 Prozent der befragten Pkw-Fahrer, dass sie besonders viel Rücksicht nehmen, wenn sie Fahrräder überholen.

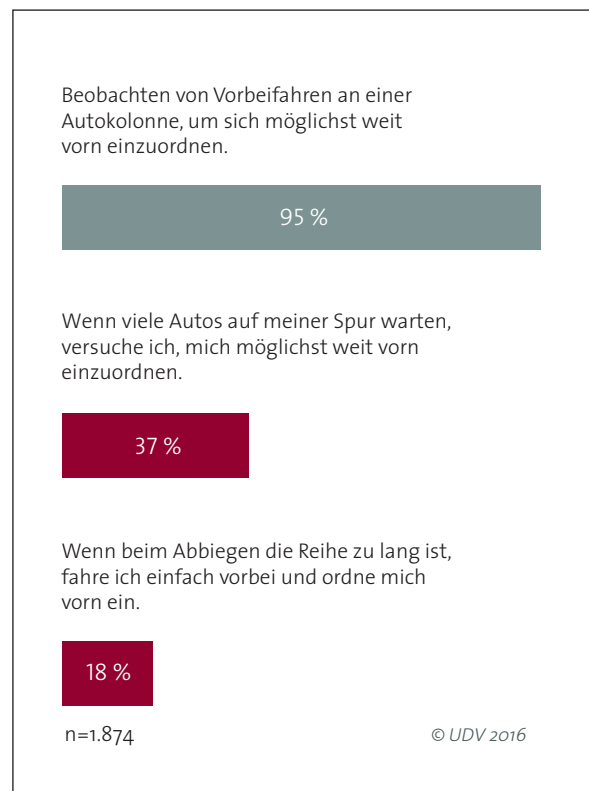


Abb. 15: Selbst- und fremdbeobachtetes aggressives Verhalten, Zustimmung „trifft kaum zu“ bis „trifft voll zu“, beobachtet von „selten“ bis „sehr oft“, nur Personen, die den Pkw als Fahrer nutzen

Fazit

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass vor allem das rücksichtsvolle Überholen von Fahrradfahrern vielen wichtig zu sein scheint. Rücksichtsloses Verhalten gegenüber Fahrradfahrern wird von vielen Befragten wahrgenommen. Vergleichsweise häufige selbstberichtete aggressive Verhaltensweisen sind zu schnelles Fahren auf Grund von Ärger sowie Drängeln in bestimmten Situationen. Fast die Hälfte, beziehungsweise ein Drittel der Befragten gab bei diesen Aussagen mindestens „trifft kaum zu“ (1) an.

Die Selbst- und Fremdwahrnehmung der aggressiven Verhaltensweisen im Straßenverkehr gehen auseinander. Aggressive Verhaltensweisen werden öfter über andere berichtet als bei sich selbst wahrgenommen. Diese Diskrepanz zwischen selbst- und fremdbeobachtetem Verhalten wurde bereits in der Untersuchung 2010 festgestellt und thematisiert [10]. Es handelt sich um ein verbreitetes Phänomen, um das Selbstbild in Bezug auf das eigene Fahrverhalten zu schützen. Fahrfehler werden eher anderen Verkehrsteilnehmern zugeschrieben.

Fazit

Die Ergebnisse der repräsentativen Befragung lassen annehmen, dass sich der überwiegende Teil der Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr in Deutschland sicher fühlt. Das Sicherheitsempfinden ist gegenüber 2010 gestiegen.

Die Risiken der Nebentätigkeiten beim Autofahren sind vielen Verkehrsteilnehmern offenbar bewusst. Dementsprechend gibt die Mehrheit an, das Handy ohne Freisprechanlage beim Fahren nie zu nutzen. SMS oder E-Mails werden von mehr Verkehrsteilnehmern beim Fahren gelesen als geschrieben.

Die Akzeptanz verschiedener diskutierter Verkehrssicherheitsmaßnahmen ist unter den Befragten uneinheitlich. Geschwindigkeitsbeschränkungen werden von weniger als der Hälfte befürwortet und als wirksam eingeschätzt. Ein Sehtest alle 15 Jahre, eine 1,1-Promillegrenze für Fahrradfahrer und eine Rückmeldefahrt für Fahrer ab 75 Jahren werden dagegen von der Mehrheit befürwortet und als wirksam für die Verbesserung der Verkehrssicherheit angesehen.

Für die Beschreibung des Straßenverkehrs werden eher negative als positive Aussagen gewählt. Ärger und rücksichtsloses Verhalten im Straßenverkehr zu erleben, berichten alle Befragten. Leider ist auch dies ein Teil des Verkehrsklimas in Deutschland. Die Problematik des aggressiven Fahrens sollte in der weiteren Forschung thematisiert und Möglichkeiten zur Minimierung untersucht werden, um die Verkehrssicherheit weiter zu verbessern.

Literatur

- [1] Statistisches Bundesamt (2016). Unfallbilanz 2015: Mehr Unfälle und mehr Verkehrstote. Pressemitteilung vom 12. Juli 2016. Statistisches Bundesamt, Wiesbaden.
- [2] Statistisches Bundesamt (2015). Verkehrsunfälle – Unfälle von 18-24-Jährigen im Straßenverkehr 2014. Statistisches Bundesamt, Wiesbaden.
- [3] ZIV – Zweirad-Industrie-Verband e.V. (2014). Jahresbericht 2014, Zweirad-Industrie-Verband e.V., Bad Soden a. Ts.
- [4] UDV- Unfallforschung der Versicherer (2015). Ablenkung durch Informations- und Kommunikationssysteme. Unfallforschung kompakt, 49. Unfallforschung der Versicherer. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., Berlin.
- [5] UDV- Unfallforschung der Versicherer (2015). Fahreignung von Senioren. Unfallforschung kompakt, 54. Unfallforschung der Versicherer. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., Berlin.
- [6] UDV- Unfallforschung der Versicherer (2014). Grenzwerte für absolute Fahruntüchtigkeit bei Radfahrern. Forschungsbericht Nr. 28. Unfallforschung der Versicherer. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., Berlin.
- [7] bfu - Beratungsstelle für Unfallverhütung (2014). Aggression und Emotionen im Strassenverkehr. bfu-Faktenblatt Nr. 12. bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung, Bern
- [8] Ellinghaus, D. [1986]. Rücksichtslosigkeit und Partnerschaft. Eine sozialpsychologische Untersuchung über den Umgang unter Kraftfahrern im Straßenverkehr. Uniroyal Verkehrsuntersuchungen, Aachen/Köln.
- [9] Maag, C., Krüger, H.-P., Breuer, K., Benmimoun, A., Neunzig, D. & Ehmanns, D. (2003). Aggressionen im Straßenverkehr (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Mensch und Sicherheit, Heft M151). Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- [10] UDV-Unfallforschung der Versicherer (2010). Verkehrsklima in Deutschland 2010. Forschungsbericht Nr. 08. Unfallforschung der Versicherer. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., Berlin.

Notizen

Notizen

A large grid of dots for taking notes, consisting of 30 rows and 40 columns of small dots.



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

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

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

Redaktion:
M. Sc. Sophie Kröling
Dr. rer. nat. Tina Gehlert

Gestaltung:
pensiero KG, www.pensiero.eu

Bildquellen:
Titelfoto: UDV

Erschienen: 08/2016



Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.

Wilhelmstraße 43/43G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin

Tel.: 030/20 20 - 50 00, Fax: 030/20 20 - 60 00
www.gdv.de, www.udv.de