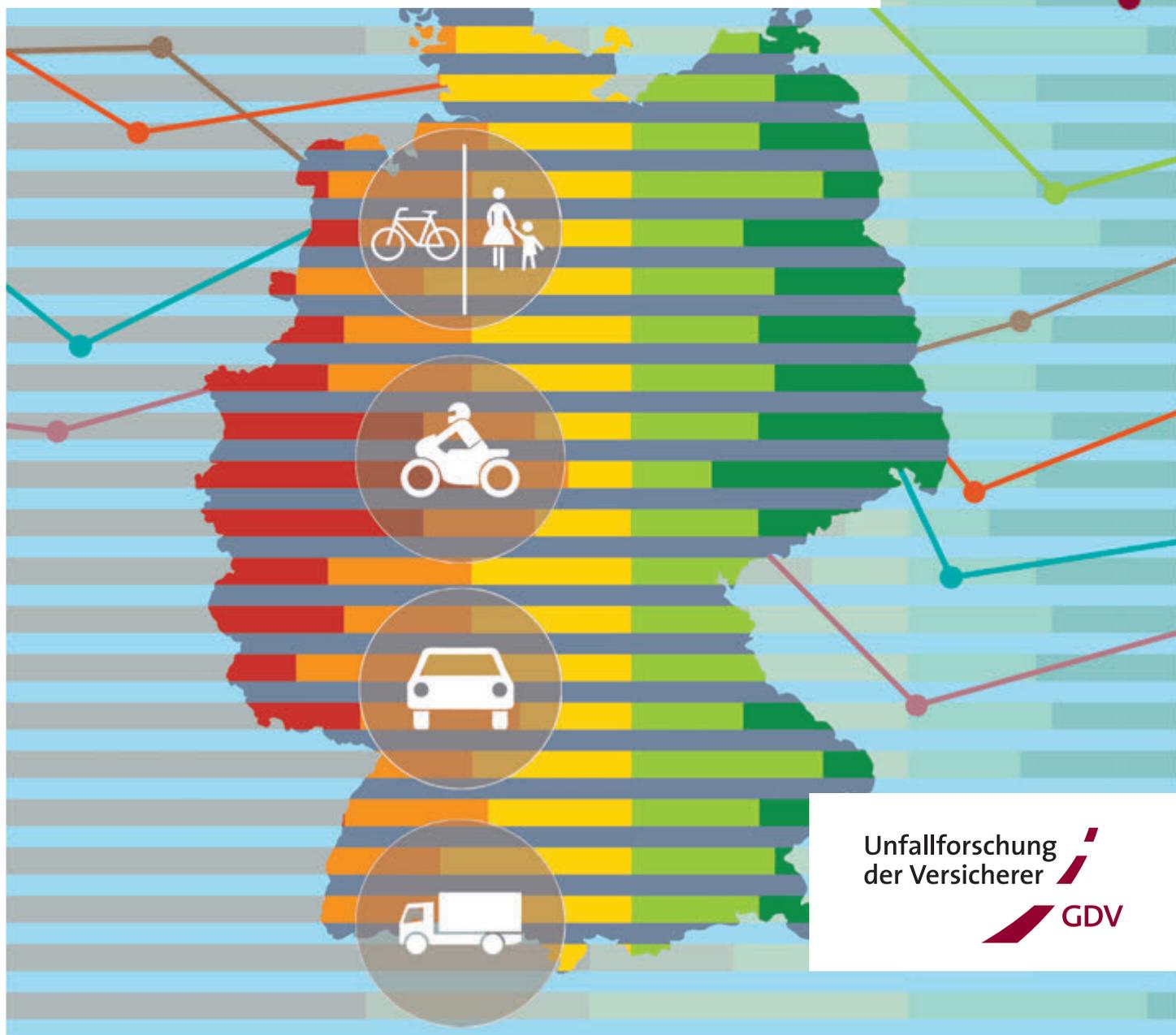


Unfallforschung kompakt Nr. 105

# Verkehrsklima in Deutschland 2019



Unfallforschung  
der Versicherer   
 GDV

# 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](http://www.udv.de), [www.gdv.de](http://www.gdv.de), [unfallforschung@gdv.de](mailto:unfallforschung@gdv.de)

## Redaktion

Dr. Tina Gehlert  
Sophie Kröling, M.Sc.

## Realisation

pensiero KG, [www.pensiero.eu](http://www.pensiero.eu)

## Bildnachweis

Titelbild: Vera Stadler, pensiero KG

**Erschienen:** 12/2020



# Inhalt

- 04** Vorbemerkung
- 04** Methodik
- 07** Ergebnisse
- 21** Automobilität älterer Personen
- 29** Folgen der Corona-Pandemie
- 32** Fazit
- 34** Literatur

## Vorbemerkung

Bereits seit 2008 untersucht die Unfallforschung der Versicherer (UDV) im Rahmen einer repräsentativen Querschnittuntersuchung das „Verkehrsklima in Deutschland“. Dabei werden langfristige Entwicklungen des Verkehrsverhaltens betrachtet. Im Auftrag der UDV führte das Befragungsinstitut Omnitrend GmbH die repräsentative Befragung „Verkehrsklima 2020“ durch. Zu den untersuchten Themenbereichen gehören u.a. die wahrgenommene Verkehrssicherheit, die Akzeptanz von Verkehrssicherheitsmaßnahmen sowie Nebentätigkeiten beim Autofahren (vor allem die Smartphone-Nutzung). Hinsichtlich möglicher Regelverstöße wie Rotlicht- und Geschwindigkeitsübertretungen werden Verhaltens- und Entdeckungswahrscheinlichkeiten abgebildet. Zudem wird aggressives Verhalten im Straßenverkehr analysiert.

In jeder Verkehrsklima-Studie wird darüber hinaus ein Thema vertiefend beleuchtet. Im Verkehrsklima 2020 wurde als Schwerpunktthema die Automobilität älterer Personen ab 75 Jahren betrachtet. Gegenstand der Befragung waren u.a. die Einschätzung der eigenen Fahrfähigkeiten und des Fahrverhaltens, der Zusammenhang zwischen Gesundheit und Autofahren, sowie die Akzeptanz von Maßnahmen und Angeboten für ältere Menschen zum Erhalt der Fahrkompetenz.

Zusätzlich wurden im Sommer 2020 in einer Wiederholungsbefragung mögliche Veränderungen des Verkehrsverhaltens und des Sicherheitsempfindens im Straßenverkehr aufgrund der Corona-Pandemie abgebildet.

Unter [verkehrsklima.de](http://verkehrsklima.de) werden die Ergebnisse der Befragungen „Verkehrsklima in Deutschland“ veröffentlicht.

## Methodik

Insgesamt wurden deutschlandweit 2.080 Personen befragt im Zeitraum von 2.9.2019 bis 10.10.2019, davon 437 telefonisch und 1.642 online. Die Daten wurden gewichtet nach Alter, Geschlecht, Bildung, Bevölkerungsverteilung, Verteilung der Bundesländer nach Ost-West, Pkw-Führerscheinbesitz, Fahrrad-Nutzung, Pkw-Nutzung, ÖPNV-Nutzung sowie Pkw-Verfügbarkeit. Alle Ergebnisse der Studie beziehen sich auf die gewichteten Daten.

### Stichprobenbeschreibung

Tabelle 1 stellt die Zusammensetzung der Stichprobe dar. Rund 51 Prozent der Befragten sind Frauen, 49 Prozent Männer. Die Mehrheit ist mit 35 Prozent zwischen 45 und 64 Jahre alt. Ein Drittel ist zwischen 25 und 44 Jahre alt. Die Teilnehmenden wurden befragt, wie häufig sie verschiedene Verkehrsmittel nutzen. Dabei wurden sie zu jedem Verkehrsmittel einzeln befragt, so dass die Befragten eine häufige Nutzung auch bei verschiedenen Verkehrsmitteln angeben konnten. Gaben sie an, das jeweilige Verkehrsmittel mindestens ein bis drei Tage pro Woche zu nutzen, wurden sie der entsprechenden Gruppe der Verkehrsbeteiligung zugeteilt. 73 Prozent der Befragten fahren regelmäßig selbst Pkw, 42 Prozent fahren regelmäßig im Pkw anderer mit, 38 Prozent fahren regelmäßig Fahrrad, 7 Prozent Pedelec und 23 Prozent nutzen regelmäßig den ÖPNV. Im Vergleich zur Verkehrsklima Befragung 2016 zeigt sich ein Anstieg der Personen, die regelmäßig Pedelec fahren um drei Prozent. Dies korrespondiert mit der zunehmenden Beliebtheit und Nutzung von Pedelecs in der Bevölkerung. Die Anteile der anderen Gruppen haben sich kaum verändert.

## Zusammensetzung der Stichprobe

Table 1 · (n=2.061)

	Gruppe	Gesamtstichprobe in %
<b>Geschlecht</b>	Männlich	48,8
	Weiblich	51,2
<b>Alter</b>	18–24 Jahre	7,9
	25–44 Jahre	33,1
	45–64 Jahre	34,6
	65+ Jahre	24,4
<b>Pkw-Nutzung als Selbstfahrende</b>	(Fast) täglich*	50,2
	1–3 Tage pro Woche*	22,5
	1–3 Tage pro Monat	6,7
	Seltener als monatlich	4,0
	Nie oder fast nie	16,7
<b>Pkw-Nutzung als Mitfahrende</b>	(Fast) täglich*	9,5
	1–3 Tage pro Woche*	32,8
	1–3 Tage pro Monat	26,2
	Seltener als monatlich	16,1
	Nie oder fast nie	15,5

→

Gruppe		Gesamtstichprobe in %
<b>Fahrrad-Fahrende</b>	(Fast) täglich*	18,2
	1–3 Tage pro Woche*	20,2
	1–3 Tage pro Monat	14,2
	Seltener als monatlich	9,9
	Nie oder fast nie	37,5
<b>Pedelec-Fahrende</b>	(Fast) täglich*	2,3
	1–3 Tage pro Woche*	4,4
	1–3 Tage pro Monat	2,1
	Seltener als monatlich	1,4
	Nie oder fast nie	89,7
<b>ÖPNV-Nutzende</b>	(Fast) täglich*	11,8
	1–3 Tage pro Woche*	11,3
	1–3 Tage pro Monat	15,5
	Seltener als monatlich	18,2
	Nie oder fast nie	43,2

(in Spaltenprozent, gewichtet, n=ungewichtete Fallzahl)

\* Gruppe der regelmäßigen Verkehrsbeteiligung

## Ergebnisse

### Wahrgenommene Verkehrssicherheit

Die Teilnehmenden wurden zunächst befragt, wie sicher sie sich im Straßenverkehr fühlen (Abb.1). 55 Prozent der Befragten geben an, sich sicher oder sehr sicher zu fühlen. Dies ist ein leichter Rückgang im Vergleich zur Befragung im Jahr 2016 und ein ähnliches Ergebnis wie im Jahr 2010.

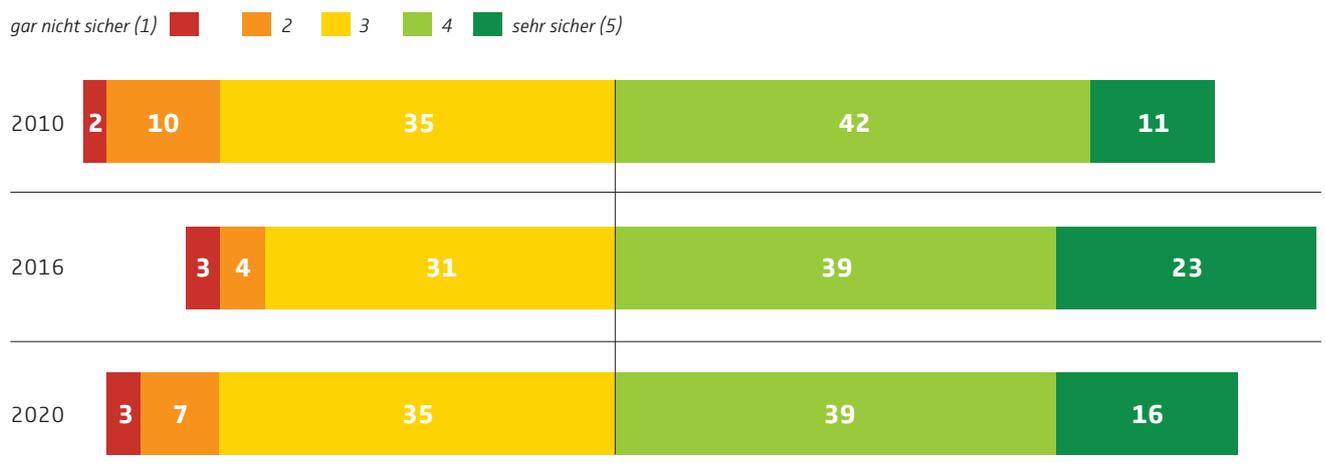
Vergleicht man das Sicherheitsempfinden zwischen den verschiedenen Altersgruppen, so empfinden die Befragten ab 56 Jahren den Straßenverkehr als am sichersten. 60 Prozent der über 56-Jährigen sowie der über 70-Jährigen fühlen sich sehr sicher oder sicher. Im Vergleich verschiedener Verkehrsmittel fühlen sich die Personen am sichersten im Straßenverkehr, die regelmäßig Pedelec fahren. 67 Prozent von ihnen fühlen sich sehr sicher oder sicher. Unter den Personen, die regelmäßig Pkw fahren, fühlen sich 59 Prozent sicher oder sehr sicher. Laut amtlicher Unfallstatistik sind aber mit

62 Prozent vor allem die Pkw-Fahrenden an Unfällen mit Personenschaden beteiligt, gefolgt von Fahrradfahrenden (16%; einschließlich Pedelecs) und Personen, die zu Fuß unterwegs sind (6%) [1]. Fast alle Gruppen der Verkehrsteilnehmenden fühlen sich, wie schon der Gesamttrend zeigt, weniger sicher als noch 2016. Lediglich die Personen, die regelmäßig ÖPNV fahren, fühlen sich etwas sicherer.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass das Sicherheitsempfinden im Straßenverkehr in Deutschland nach wie vor auf einem hohen Niveau liegt. Dies entspricht auch der Entwicklung der Unfallstatistik. Seit vielen Jahren sinken die Zahlen der im Straßenverkehr Getöteten und erreichten 2019 den tiefsten Wert seit Jahren [1]. Die Häufigkeit der Verkehrsunfälle insgesamt ist in Deutschland auf einem annähernd gleichbleibenden Niveau und verändert sich nur leicht [1]. Die Zahl der verunglückten und getöteten Personen, die Rad fahren (einschließlich Pedelec) steigt jedoch [2]. Dennoch sind Unfälle mit Personenschaden sehr seltene Ereignisse. Für die Mehrheit der Verkehrsteilnehmenden ist es unwahrscheinlich, bei einem Unfall verletzt zu werden und daher eine eher abstrakte Gefahr.

### Sicherheitsempfinden im Straßenverkehr

Abbildung 1 · 2010: n = 1.680, 2016: n = 2.610, 2019: n = 2.080; in Zeilenprozent, gewichtet



© UDV 2020

## Maßnahmen zur Verkehrssicherheit

In der Befragung wurden verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit abgebildet. Es wurde erfragt, inwieweit diese auf einer Skala von 1 „lehne ich voll und ganz ab“ bis 6 „befürworte ich voll und ganz“ akzeptiert werden (Abb. 2). Die Antwortkategorien 4 bis 6 wurden als Zustimmung gewertet und für die Auswertung zusammengefasst. Die höchste Zustimmung mit 76 Prozent erhielt die **0-Promille-Regelung für alle Kfz fahrenden Personen**. Trotz einer rückläufigen Zahl der Alkoholunfälle stellen Personen, die alkoholisiert fahren, immer noch eine große Gefahr im Straßenverkehr dar. Im Jahr 2019 war bei rund vier Prozent aller Verkehrsunfälle mit Personenschaden das Fahren unter Alkoholeinfluss eine der Unfallursachen [1]. Ein auffallend hoher Prozentsatz (7,5%) aller im Straßenverkehr tödlich Verletzten starb infolge eines Alkoholunfalls. Angesichts dieser Gefährdung und der hohen Zustimmung sollte über eine Ausweitung der 0-Promille-Grenze nachgedacht werden. Momentan gilt sie lediglich für Fahrende in der Probezeit sowie unter

21 Jahren [3]. In anderen europäischen Ländern gilt diese Grenze jedoch bereits umfassend [4].

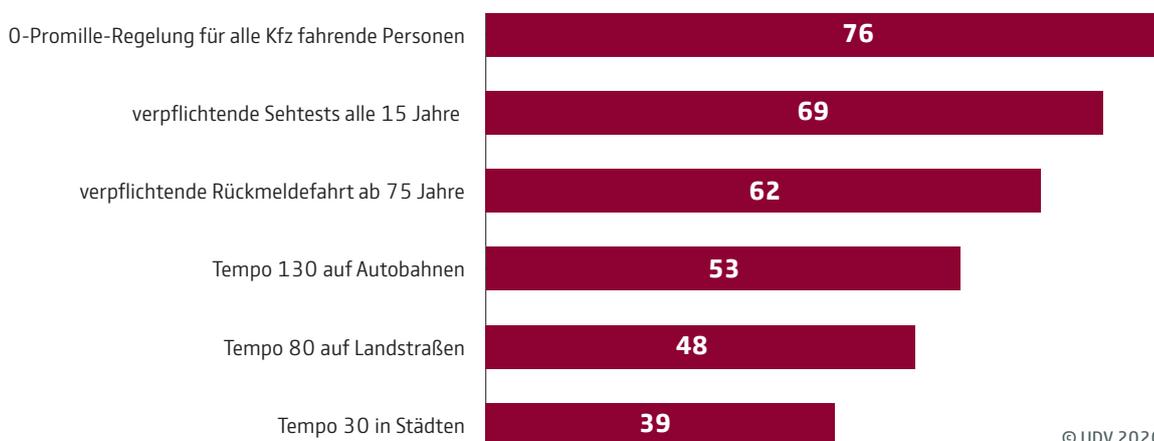
Ein **verpflichtender Sehtest** für alle Pkw fahrenden Personen bei der Erneuerung des Führerscheins alle 15 Jahre wird von der Mehrheit der Befragten ebenfalls befürwortet. Ein ähnliches Bild zeigt sich für eine **verpflichtende Rückmeldefahrt** ab einem Alter von 75 Jahren.

**Geschwindigkeitsbegrenzungen** werden von den vorgestellten Verkehrssicherheitsmaßnahmen am wenigsten befürwortet. Allerdings befürwortet immer noch etwas mehr als der Hälfte der Befragten eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen von 130 Kilometern pro Stunde. Die Begrenzung auf 30 Kilometer pro Stunde in Städten erhält die geringste Zustimmung.

Frauen sind Verkehrssicherheitsmaßnahmen gegenüber generell positiver eingestellt als Männer (Abb. 3). Mit dem Alter steigt zudem die Akzeptanz der Maßnahmen. Lediglich die verpflichtende Rückmeldefahrt ab 75 Jahren wird mit zunehmendem Alter weniger befürwortet. Die Akzeptanz sinkt demnach in der Gruppe, die diese alters-

## Befürwortung verschiedener Verkehrssicherheitsmaßnahmen

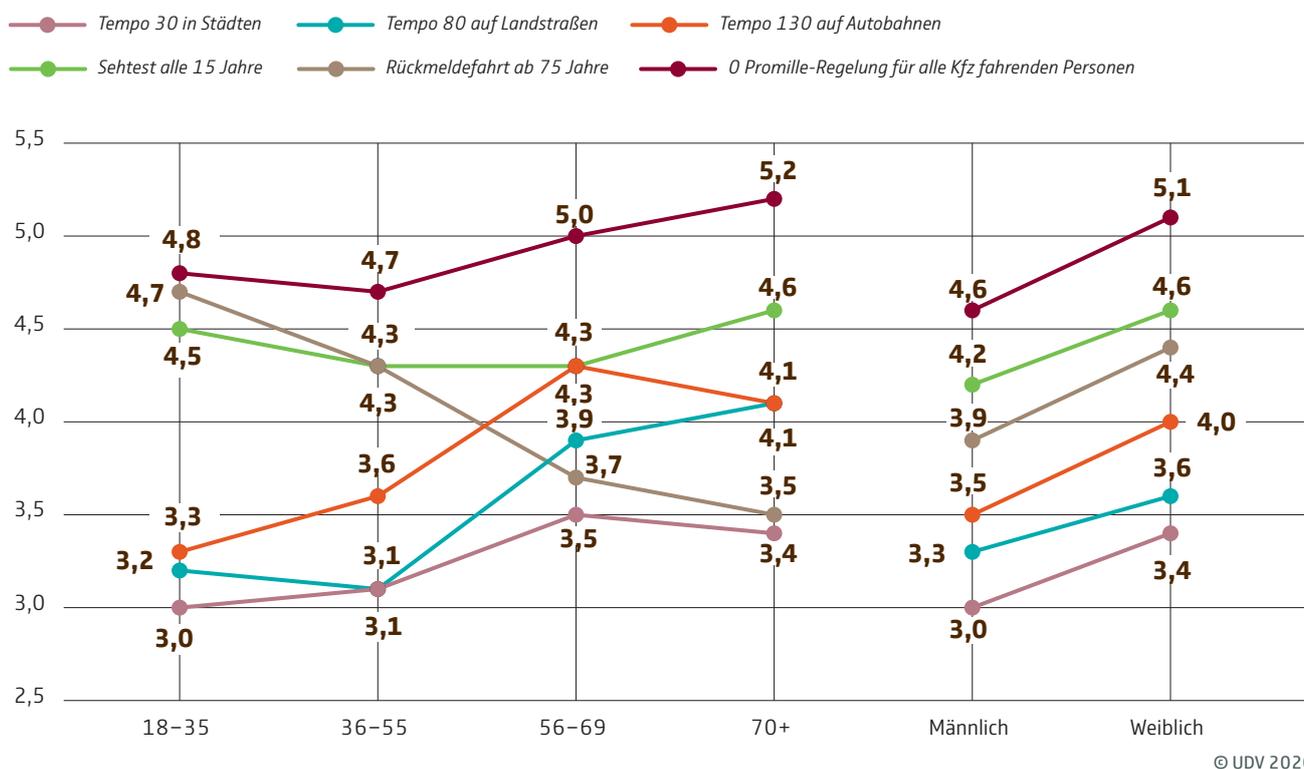
Abbildung 2 · n = 2.080; Zustimmung zu den Kategorien 4 bis 6 auf einer Skala von 1 „lehne ich voll und ganz ab“ bis 6 „befürworte ich voll und ganz“; in Prozent, gewichtet



© UDV 2020

## Welche Maßnahmen zur Verkehrssicherheit werden befürwortet?

Abbildung 3 · n = 2.080; Mittelwert auf einer Skala von 1 „lehne ich voll und ganz ab“ bis 6 „befürworte ich voll und ganz“; gewichtet



bezogene Maßnahme betreffen würde (vgl. auch Kap. 4.5). Im Vergleich zur Verkehrsklima Befragung im Jahr 2016 stieg die Akzeptanz von Geschwindigkeitsbeschränkungen leicht an, zum Beispiel für Tempo 130 auf Autobahnen von 47 Prozent auf 53 Prozent. Hinsichtlich des Sehtests und der Rückmeldefahrt ging die Zustimmung leicht zurück um vier Prozent bzw. sechs Prozent.

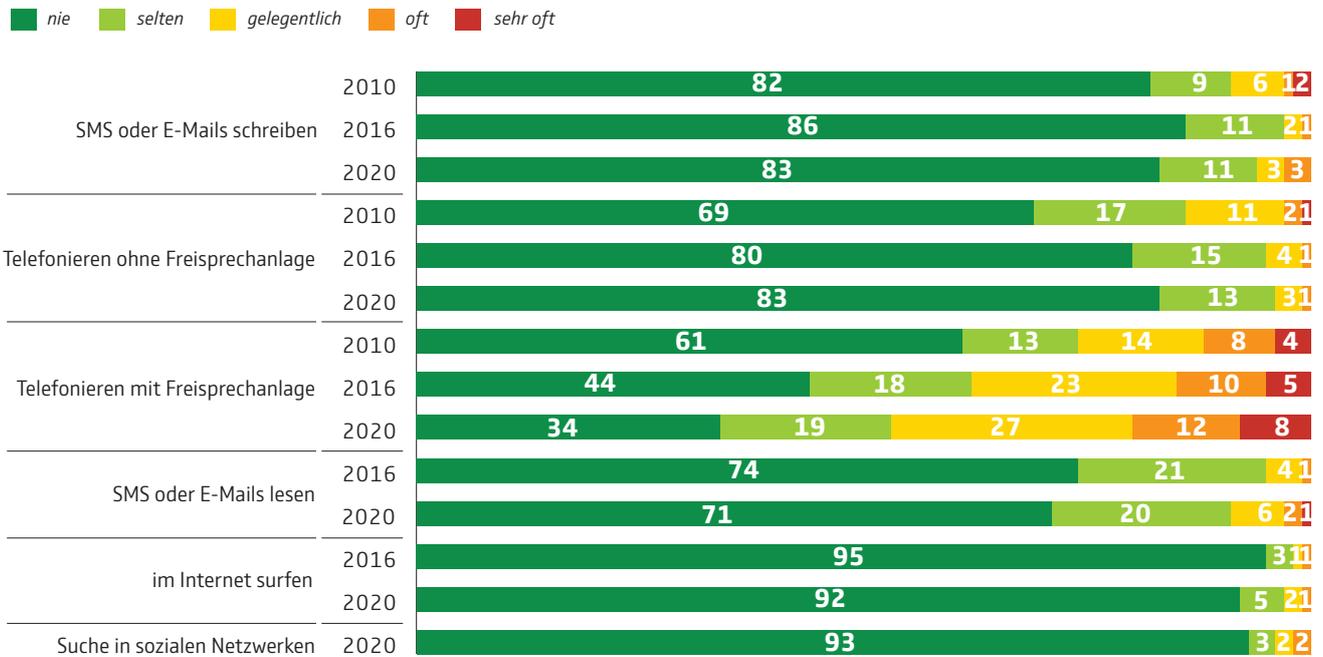
### Handy-/Smartphone-Nutzung im Straßenverkehr

Smartphone und Co verbreiten sich immer weiter und werden auch beim Fahren genutzt. Die Teilnehmenden der Befragung wurden konkret zu verschiedenen Anwendungen des Smartphones während des Fahrens, zur Nutzungshäufigkeit und zur Risikoeinschätzung befragt. Dabei wurden lediglich Personen befragt, die zuvor angegeben hatten, regelmäßig mit dem Pkw zu fahren.

Abbildung 4 zeigt die Ergebnisse aus den Jahren 2010, 2016 und der aktuellen Befragung im Vergleich. SMS oder E-Mails schreiben, im Internet surfen bzw. die Suche in sozialen Netzwerken während des Fahrens wird insgesamt sehr selten angegeben, mit sehr geringen Schwankungen zwischen den Jahren. SMS und E-Mails gelesen werden dann schon von einem Drittel der regelmäßig mit dem Pkw Fahrenden, zumindest selten. Am häufigsten wird beim Fahren mit und ohne Freisprecheinrichtung telefoniert. Während das Telefonieren ohne seit 2010 seltener angegeben wird, ist beim Telefonieren mit Freisprecheinrichtung eine kontinuierliche Zunahme zu beobachten. In diesen Ergebnissen reflektieren sich sowohl der Stand der Technik als auch die Gesetzeslage. Laut § 23 StVO darf ein elektronisches Gerät während der Fahrt nur mit Sprachsteuerung und Vorlesefunktion genutzt werden oder mit einer kurzen, den Verkehrsverhältnissen entsprechenden, Blickabwendung vom Verkehrsgeschehen. Dies ist mit dem Schreiben von SMS

## Wie häufig üben Sie beim Fahren folgende Nebentätigkeiten aus?

Abbildung 4 · nur Personen, die den Pkw fahren, n = 1.856; in Zeilenprozent, gewichtet



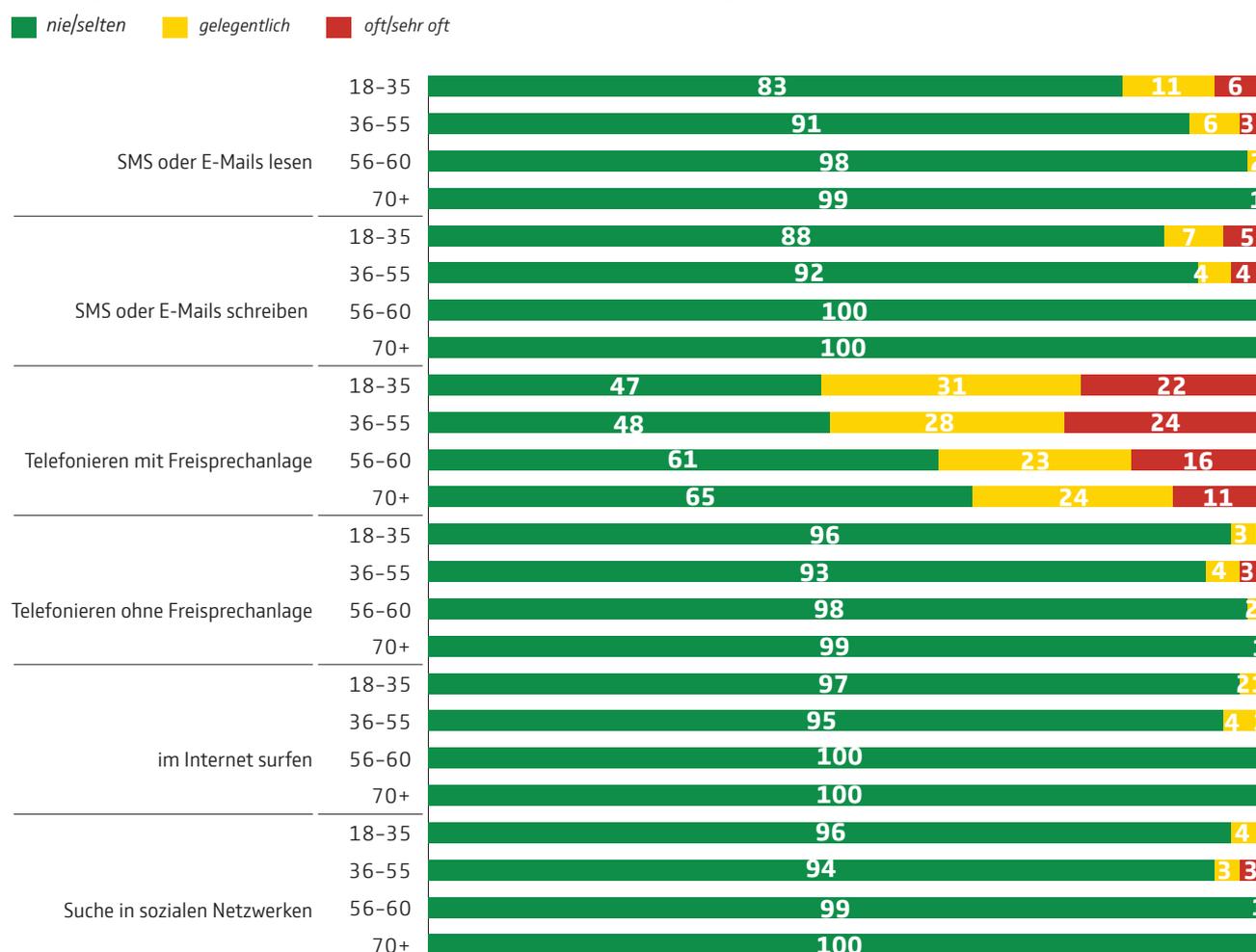
© UDV 2020

oder E-Mails sowie Recherchen im Internet bzw. sozialen Netzwerken schwieriger zu vereinbaren (wie auch mit der Fahraufgabe selbst) als das Telefonieren oder Lesen von SMS oder E-Mails. Darüber hinaus sind Freisprecheinrichtungen heute sowohl in Fahrzeugen als auch in Smartphones weit verbreitet und leichter einsetzbar als noch vor zehn Jahren.

Beim Vergleich verschiedener Altersgruppen zeigt sich, dass vor allem Personen zwischen 18 und 35 sowie 36 bis 55 Jahren angeben, das Smartphone beim Fahren zu bedienen (Abb. 5). Mit zunehmendem Alter nimmt die Nutzungshäufigkeit ab. Beim Telefonieren mit Freisprecheinrichtung zeigt sich aber, dass auch ein erheblicher Anteil der Älteren während der Fahrt telefoniert.

## Wie häufig üben Sie beim Fahren folgende Nebentätigkeiten aus? (nach Altersgruppen)

Abbildung 5 · nur Personen, die den Pkw fahren, n = 1.856; in Zeilenprozent, gewichtet



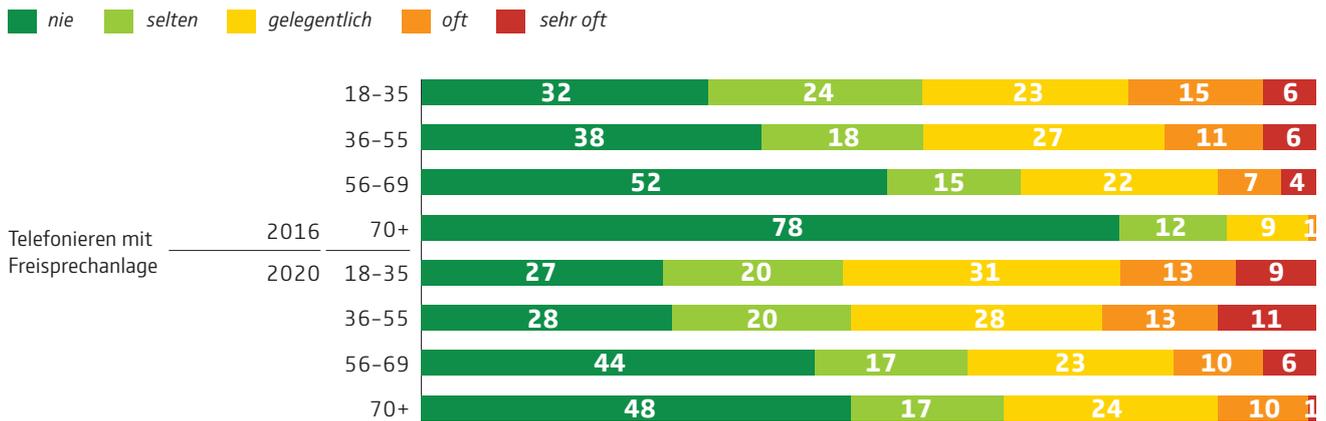
© UDV 2020

Vergleicht man die Befragungsergebnisse der verschiedenen Altersgruppen über die Jahre 2010, 2016 und 2020 hinweg, so zeigt sich ein deutlicher Alterseffekt. Ähnlich wie im Alltag nutzen zuerst vorwiegend Jüngere das Smartphone während des Fahrens. Dieser Anteil steigt mit den Jahren und verschiebt sich gleichzeitig auch zunehmend in höhere Altersgruppen (Abb. 6). Beispielsweise gaben im Jahr 2016 rund 32 Prozent der 18- bis 35-Jährigen an, nie mit Freisprecheinrichtung während der Fahrt zu telefonieren, bei den über 70-Jährigen waren es 78 Prozent. In der aktuellen Befragung waren es bei den 18- bis 35-Jährigen 28 Prozent, bei den über 70-Jährigen aber nur noch 48 Prozent.

Insgesamt zeigen die Ergebnisse eine weitere Zunahme der Handy- bzw. Smartphone-Nutzung während des Fahrens, auch bei älteren Personen. Es ist anzunehmen, dass sich diese Entwicklung fortsetzen wird. Die Wahrnehmung, dass die Smartphone-Nutzung kein Risiko darstellt und wenn, dann selbst ausgeglichen werden kann, führt dazu, dass Fahrzeugführende auch in anspruchsvollen Fahrsituationen kommunikativen Nebentätigkeiten nachgehen [5]. Das stellt eine nicht zu unterschätzende Gefahr dar. Überraschend auftauchende Gefahrensituationen werden durch die abgelenkte Person am Steuer oft zu spät oder gar nicht wahrgenommen. Eine angemessene Reaktion wird so

## Wie häufig üben Sie beim Fahren folgende Nebentätigkeit aus? (nach Jahren und Altersgruppen)

Abbildung 6 · nur Personen, die den Pkw fahren, n = 1.856; in Zeilenprozent, gewichtet



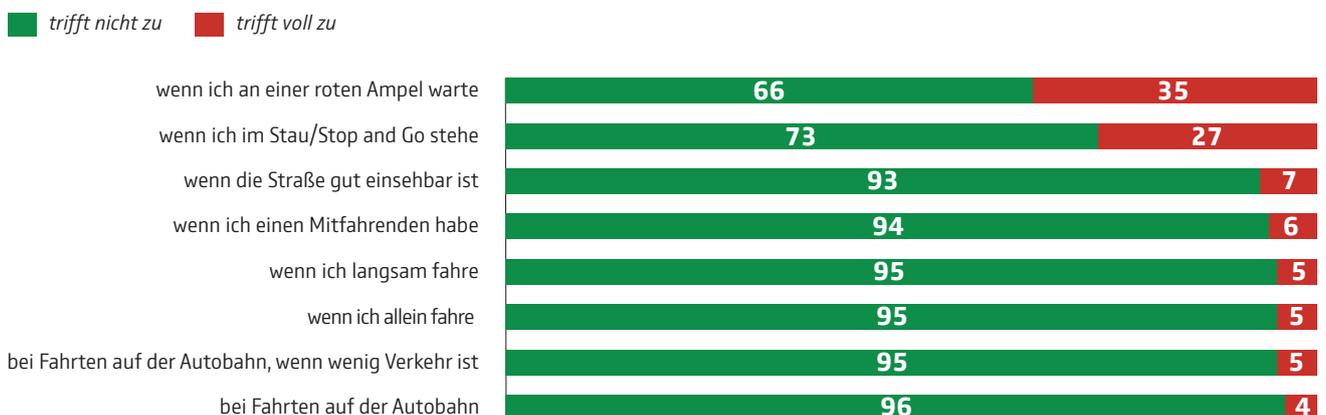
© UDV 2020

unwahrscheinlicher. Dabei sind sich die meisten Verkehrsteilnehmenden der Risiken bewusst. Das Schreiben von SMS oder E-Mails, im Internet surfen und in sozialen Netzwerken suchen wird von über 80 Prozent der Befragten als sehr risikoreich eingeschätzt. Das Lesen von SMS oder E-Mails von 73 Prozent. Aber schon das Telefonieren mit Freisprecheinrichtung schätzen nur noch sechs Prozent als sehr risikoreich ein, 61 Prozent hingegen als nicht risikoreich. Nichtsdestoweniger glauben die meisten Verkehrsteilnehmenden, die das

Smartphone nutzen, das Geschehen kontrollieren zu können. Dabei ist der übliche Ablauf nicht die längere Blickabwendung, sondern das Hin- und Herspringen des Blicks. Man vertraut darauf, das Verkehrsgeschehen vor sich für diese kurze Zeit „voraussehen“ zu können. Dementsprechend gaben Pkw-Fahrende vor allem Unterbrechungen des flüssigen Verkehrs wie z.B. das Warten an einer roten Ampel sowie im Stau oder im „Stop and Go“ stehen als Situationen an, in denen sie glauben, gefahrlos das Smartphone bedienen zu können (Abb. 7).

## Vermeintlich gefahrlose Smartphone-Nutzung während der Fahrt

Abbildung 7 · nur Personen, die den Pkw fahren n = 1.856; zusammengefasste Skala von 1 „trifft nicht zu“ bis 4 „trifft voll zu“; in Zeilenprozent, gewichtet

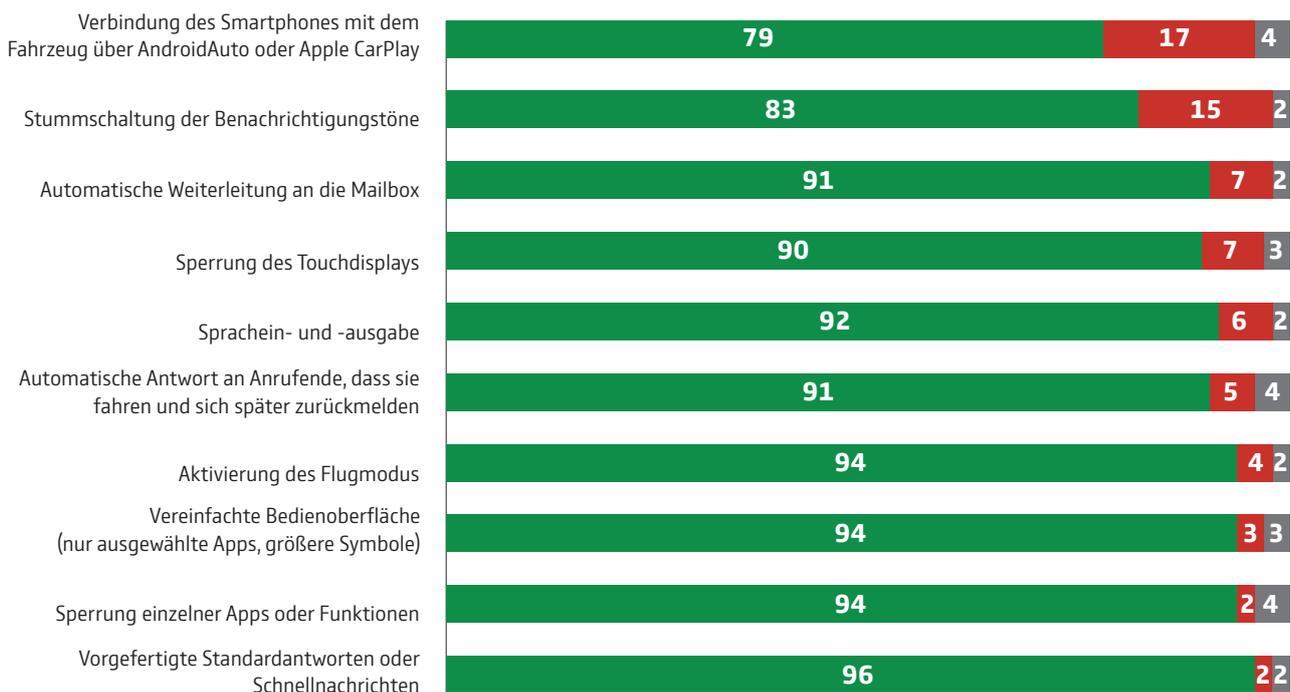


© UDV 2020

## Nutzung verschiedener Unterstützungsfunktionen während der Fahrt

Abbildung 8 · nur Personen, die den Pkw fahren, n = 1.856; zusammengefasste Skala von 1 „nie“ bis 5 „sehr oft“; in Zeilenprozent, gewichtet

■ nie (1–3) ■ sehr oft (4–5) ■ kenne ich nicht



© UDV 2020

Der vollständige Verzicht auf die Smartphone-Nutzung während der Fahrt ist immer noch die beste Option, um Ablenkungen zu vermeiden. Sofern Kommunikationsgeräte im Fahrzeug doch genutzt werden, ist eine möglichst ablenkungsarme Unterstützung der Kommunikationstätigkeit zu bevorzugen. Die entsprechenden technischen Möglichkeiten sind bereits im Ansatz vorhanden, wenn auch noch nicht optimal. Die befragten Pkw-Fahrenden nehmen diese Möglichkeiten jedoch kaum wahr, wie die Ergebnisse bezüglich verschiedener Funktionen zeigen (Abb.8). Dazu zählen u.a. automatische Anrufantworten oder -weiterleitungen, die Verbindung des Smartphones mit dem Fahrzeug sowie das Stummschalten der Töne. Am ehesten ist noch die Verbindung des Smartphones mit dem bordinternen

Infotainment-System des Fahrzeugs über die entsprechenden Apps bekannt (17%) sowie die Stummschaltung der Benachrichtigungstöne (15%). Die Mehrheit der Befragten gibt jedoch an, die in Abbildung 8 dargestellten Funktionen während der Fahrt nie bzw. kaum aktiv zu nutzen.

Es ist absehbar, dass das Problem der Ablenkung beim Fahren durch Kommunikationsgeräte allein durch technische Funktionen nicht zu lösen sein wird. Ein kombinierter Ansatz aus Information und Aufklärung zur Erhöhung des gesellschaftlichen Problembewusstseins in Verbindung mit einer auf die Verkehrssicherheit fokussierten Unterstützung der Kommunikationstätigkeiten dürfte der vielversprechendste Weg sein, mit dem Problem langfristig umzugehen.

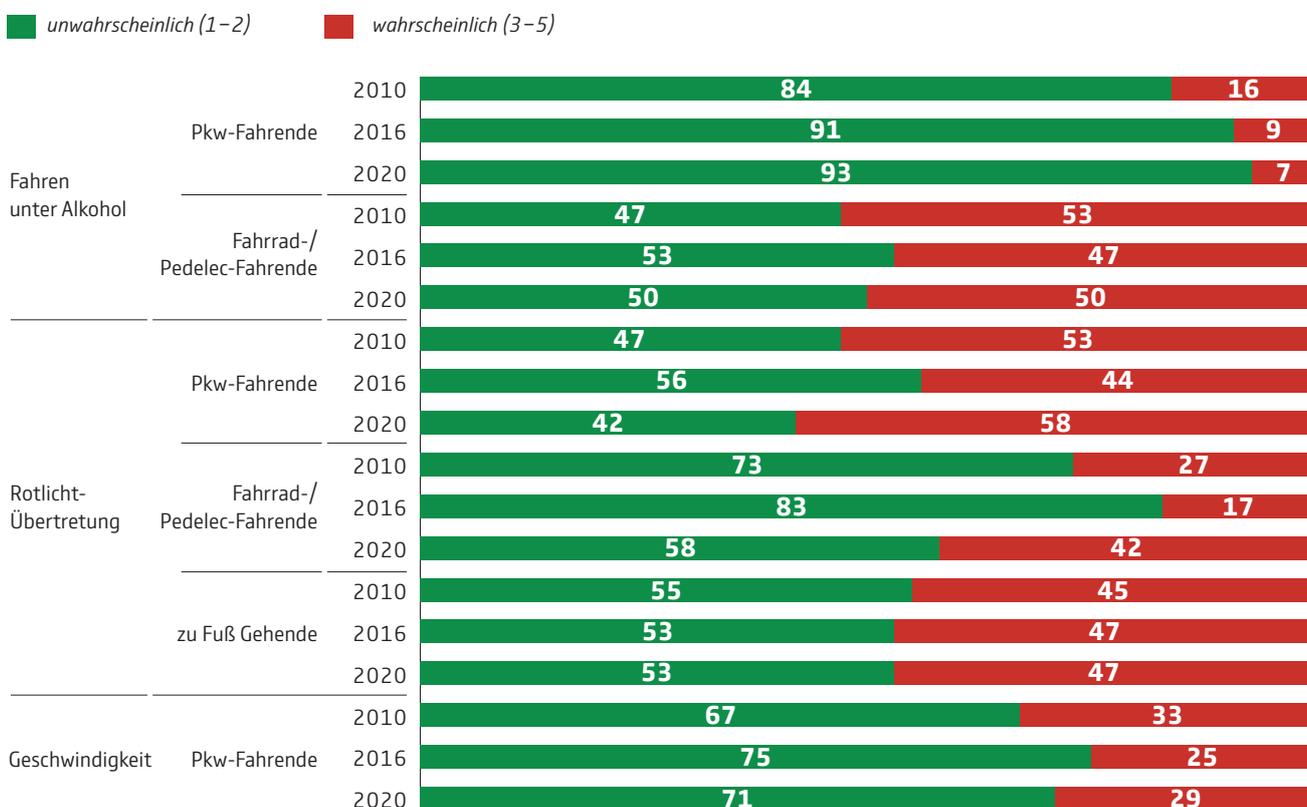
## Regelverstöße im Straßenverkehr

Seit Beginn der Studie „Verkehrsklima in Deutschland“ werden die Teilnehmenden befragt, wie wahrscheinlich es für sie persönlich ist, verschiedene Regelverstöße zu begehen und wie hoch die Wahrscheinlichkeit eingeschätzt wird, dabei von der Polizei kontrolliert zu werden. Personen, die regelmäßig Auto fahren, werden zum Fahren unter Alkoholeinfluss, zu Geschwindigkeitsübertretungen von 15 Kilometern pro Stunde innerhalb einer Ortschaft sowie zur Rotlichtübertretungen befragt. Fahrrad- und Pedelec-fahrende werden zum Fahren unter Alkoholeinfluss und Rotlichtübertretungen befragt. Zu Fuß Gehende werden nur zu Rotlichtübertretungen befragt. Die Antworten werden auf einer Skala von 1 „sehr unwahrscheinlich“ bis 5 „sehr wahrscheinlich“ erhoben.

Das **Fahren unter Alkoholeinfluss** ist für die Befragten im Vergleich zur 2010 und 2016 etwas unwahrscheinlicher geworden, bei bereits sehr hoher Bereitschaft, auf Fahrten unter Alkoholeinfluss zu verzichten (Abb. 9). 93 Prozent der Personen, die regelmäßig Auto fahren, halten es für unwahrscheinlich, sich alkoholisiert ans Steuer zu setzen. Darin zeigt sich ein gesellschaftlicher Trend, wonach das Fahren unter Alkoholeinfluss immer weniger toleriert wird (vgl. auch S. 17. „Alkohol-Interlock Programm“). Für Fahrrad- und Pedelec-fahrende ist keine entsprechende Dynamik erkennbar. Hier geben seit 2010 etwa jeweils die Hälfte der Befragten an, dass es wahrscheinlich bzw. unwahrscheinlich ist, nach Alkoholkonsum mit dem Rad zu fahren.

## Wie wahrscheinlich ist es, dass Sie in dieser Situation ...?

Abbildung 9 · nur Personen, die das jeweilige Verkehrsmittel nutzen, n (Pkw-Fahrende) = 275 – 312, n (Fahrrad-/Pedelec-Fahrende) = 219 – 244, n (zu Fuß Gehende) = 764; zusammengefasste Skala von 1 „sehr unwahrscheinlich“ bis 5 „sehr wahrscheinlich“; in Zeilenprozent, gewichtet



Hinsichtlich **Rotlichtübertretungen** ist die Wahrscheinlichkeit, zu Fuß bei Rot eine Ampel zu überqueren, seit 2010 ebenfalls recht konstant. Rund 50 Prozent der Befragten gibt an, die Ampel wahrscheinlich bei Rot zu überqueren, wenn sie zu Fuß unterwegs sind. Ein ähnliches Bild zeigt sich, wenn auch mit größeren Schwankungen, bei Pkw-Fahrenden. Bei Fahrrad- und Pedelec-fahrenden dagegen ist der Anteil derer gestiegen, die eine Rotübertretung für sich persönlich für wahrscheinlich halten, um 25 Prozent gegenüber 2016 bzw. um 15 Prozent gegenüber 2010. Ursache dafür könnte sein, dass der Radverkehr insgesamt zugenommen hat, es also auch mehr entsprechende Situationen gibt. Gleichzeitig sind Regelverstöße mit dem Fahrrad gesellschaftlich immer noch weitestgehend akzeptiert.

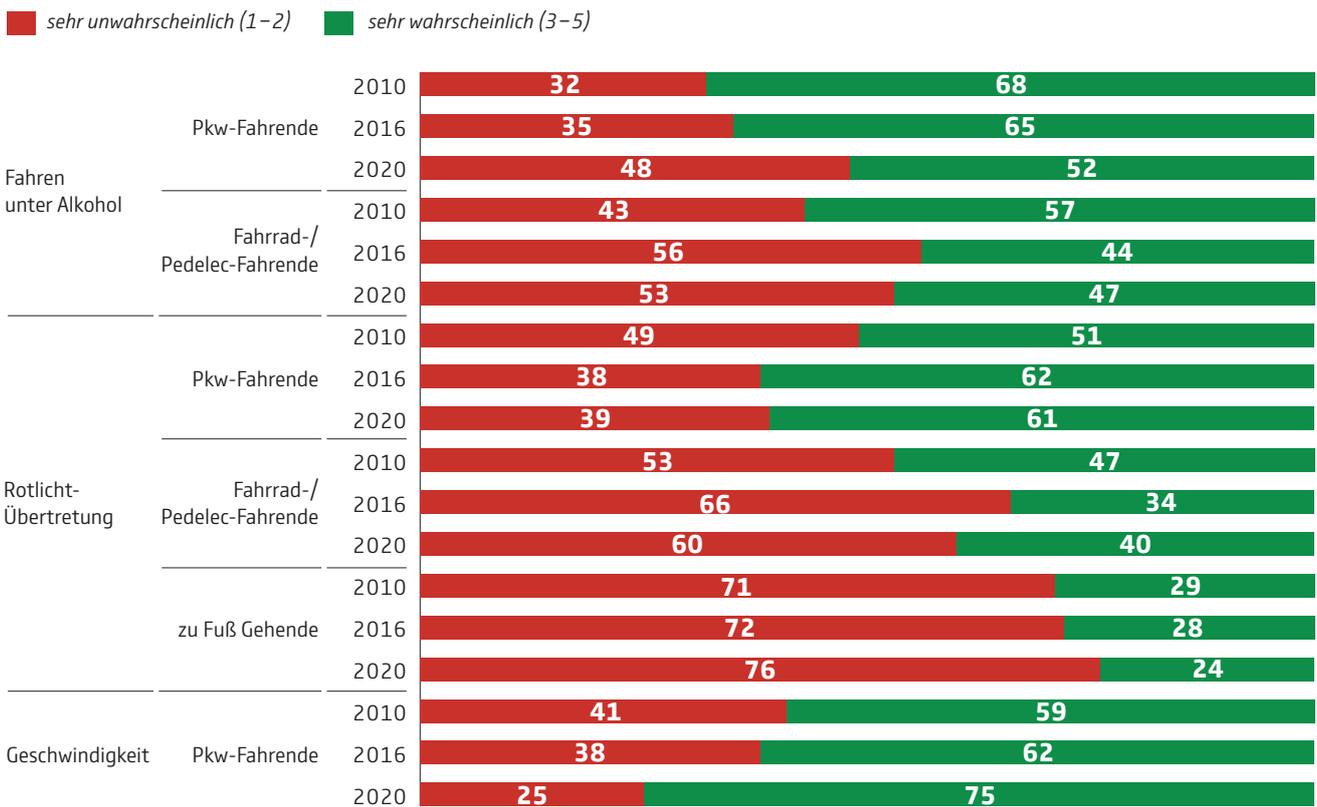
Mit dem Auto innerorts die **vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit um 15 Kilometern pro Stunde zu überschreiten**, wird von etwa zwei Drittel der Befragten für unwahrscheinlich gehalten und von etwa einem Drittel für wahrscheinlich. Das entspricht auch etwa den Ergebnissen der beiden Befragungszeiträume zuvor.

Die **subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit**, d.h. die wahrgenommene Wahrscheinlichkeit, bei Regelverstößen von der Polizei kontrolliert und sanktioniert zu werden, ist eine wesentliche Voraussetzung für die Regeleinhaltung. Verkehrsregeln werden unter anderem deshalb eingehalten, um die Bestrafung bei einem Regelverstoß zu vermeiden [6]. Insbesondere für Geschwindigkeits- und Rotlichtverstöße wird in der Erhöhung der Entdeckungswahrscheinlichkeit (und der Strafe) ein wirksames Instrument zur Verbesserung der Regelbefolgung gesehen [7]. Abbildung 10 fasst zusammen, für wie wahrscheinlich es die Befragten auf einer Skala von 1 „sehr unwahrscheinlich“ bis 5 „sehr wahrscheinlich“ halten, bei einem Regelverstoß registriert zu werden. Am höchsten wird die Entdeckungswahrscheinlichkeit bei Geschwindigkeitsübertretungen von Pkw-Fahrenden innerorts

eingeschätzt (75 %), am niedrigsten bei der Rotlichtübertretung zu Fuß (24 %). Auffallend ist, dass die subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit bei den Regelverstößen von 2010 bis 2020 leicht ansteigt, bei denen eine automatisierte Überwachung möglich ist, wie es bei Geschwindigkeitsübertretungen und Rotlichtübertretungen von Pkw-Fahrenden der Fall ist. Bei Regelverstößen, die durch Vor-Ort-Kontrollen adressiert werden, zeigen sich niedrigere und zum Teil auch sinkende subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeiten von 2010 bis 2020. So halten es beispielsweise in der aktuellen Befragung 61 Prozent der regelmäßig Pkw-Fahrenden für wahrscheinlich, bei einer Rotlichtübertretung kontrolliert zu werden, aber nur 40 Prozent der Fahrrad- und Pedelec-fahrenden und lediglich 24 Prozent der zu Fuß Gehenden. Personen, die mit dem Auto unterwegs sind, können durch technische Einrichtungen wie Rotlichtblitzer überwacht werden, was in den anderen beiden Gruppen der Verkehrsbeteiligten deutlich schwieriger ist. Die subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit der Rotlichtübertretungen zu Fuß sinkt seit 2010 von einem niedrigen Ausgangsniveau weiter ab. Des Weiteren fällt auf, dass die Entdeckungswahrscheinlichkeit für das Fahren unter Alkoholeinfluss bei Pkw-Fahrenden zurückgeht, ohne dass die Bereitschaft darauf zu verzichten sinkt (Abb. 9). Daran lässt sich erkennen, dass eine breite gesellschaftliche Ablehnung von Regelverstößen eben auch zu verstärkter Regeleinhaltung führen kann. Dabei bedingen sich Überwachung und sozialer Druck durchaus gegenseitig. Sichtbare Überwachung ist auch ein sichtbarer Ausdruck der gesellschaftlichen Ablehnung von Regelverstößen und kann so wiederum den Einzelnen zur Regeleinhaltung motivieren. Allerdings gilt, dass bei einem Mindestmaß an gesellschaftlichem Konsens über die Verkehrsregeln und deren Einhaltung [7]. Vor diesem Hintergrund ist der personelle Rückgang der polizeilichen Ressourcen bei der Verkehrsüberwachung kritisch zu sehen.

## Wie hoch wird die Wahrscheinlichkeit eingeschätzt, bei einem Verstoß registriert zu werden?

Abbildung 10 · nur Personen, die das jeweilige Verkehrsmittel nutzen, n (Pkw-Fahrende) = 275 – 312, n (Fahrrad-/Pedelec-Fahrende) = 219 – 244, n (zu Fuß Gehende) = 764; zusammengefasste Skala von 1 „sehr unwahrscheinlich“ bis 5 „sehr wahrscheinlich“; in Zeilenprozent, gewichtet



© UDV 2020

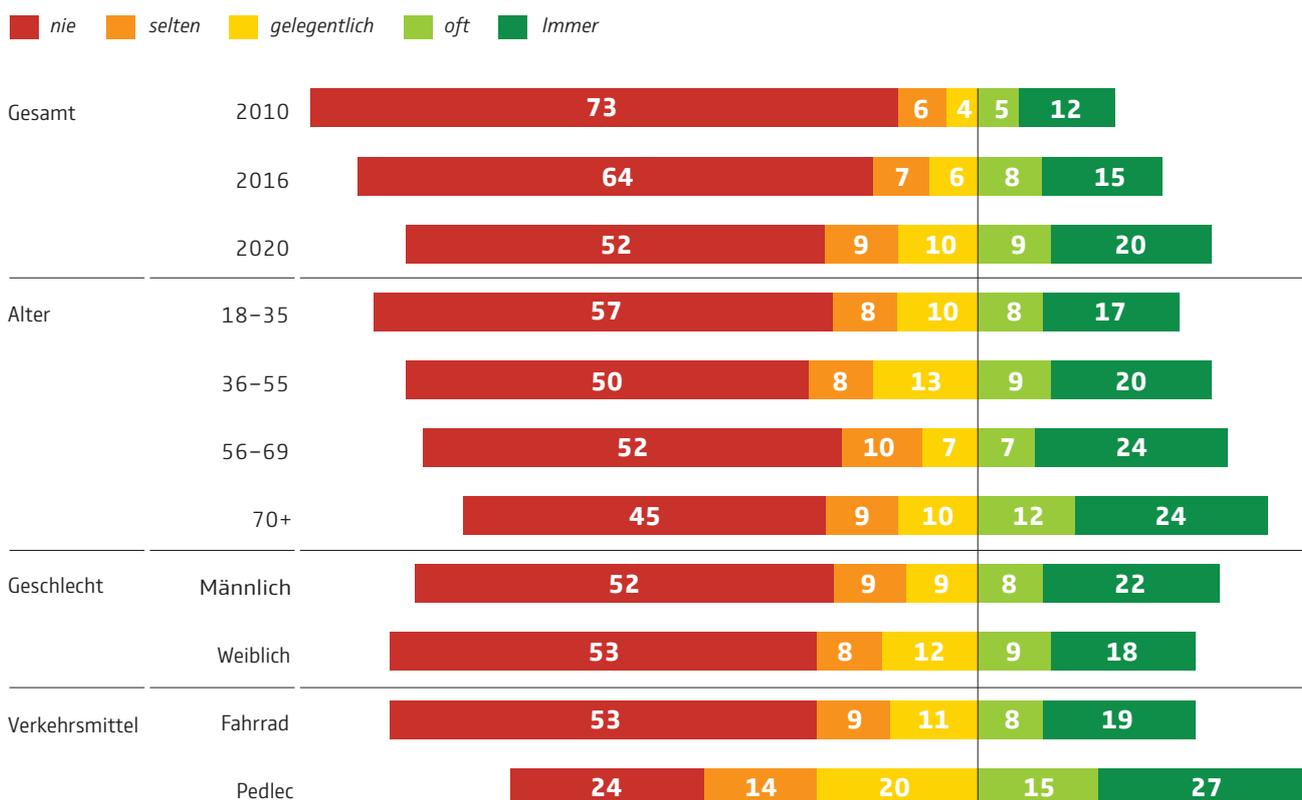
### Nutzung eines Fahrradhelmes

Persönliche Schutzmaßnahmen während der Verkehrsteilnahme können ebenfalls die Verkehrssicherheit erhöhen. Dazu gehört das Anlegen eines Gurtes im Auto oder das Tragen von Schutzkleidung. Diese mildern im Falle eines Unfalls schwerwiegende Folgen ab. Fahrradhelme schützen den Kopf bei einem Sturz, indem sie die Wucht des Aufpralls abfangen sowie die entstehende Energie verteilen und abbauen [8]. Kopfverletzung können somit durch Helme abgemildert oder verhindert werden, wie auch eine Studie der UDV zeigt [8]. Die Überzeugung, dass ein Helm wirksam vor Verletzungen schützt, kann Radfahrende motivieren, ihn zu tragen. Daher wurden

Personen, die regelmäßig Fahrrad oder Pedelec fahren, nach ihrer Einschätzung der Wirksamkeit von Fahrradhelmen und ihrer Bereitschaft, ihn zu tragen, gefragt. 29 Prozent der Befragten gaben an, oft oder immer einen Helm zu tragen (Abb. 11). Das sind sechs Prozent mehr als noch 2016 und zwölf Prozent mehr als 2010. Mit steigendem Alter nimmt die Helmnutzung zu. Pedelecfahrende tragen häufiger ein Helm als Fahrradfahrende. Da der Anteil der Pedelecfahrenden seit 2010 ebenfalls zugenommen hat, könnte die Zunahme der Helmnutzung auf den steigenden Anteil, insbesondere bei den Älteren, zurückzuführen sein. Diese Ergebnisse stehen im Einklang mit einer Beobachtungsstudie der BASt, die ebenfalls eine zunehmende Helmnutzung zeigt [9].

## Wie oft tragen Personen einen Helm, die regelmäßig Fahrrad oder Pedelec fahren?

Abbildung 11 · nur Personen, die das Fahrrad oder Pedelec nutzen, nach Verkehrsmittel: nur Personen, die das Fahrrad/Pedelec mindestens 1 Tag/Monat nutzen, n=1.373; in Zeilenprozent, gewichtet



© UDV 2020

Die Wirksamkeit eines Helms zur Vermeidung von Kopfverletzungen wird insgesamt von der Mehrheit als sehr hoch eingeschätzt und ist seit 2010 konstant. 79 Prozent der Befragten schätzen den Helm als wirksam oder sehr wirksam ein, auf einer Skala von 1 „überhaupt nicht wirksam“ bis 5 „sehr wirksam“. Das gilt auch für die Personen, die angeben, selten oder nie einen Helm zu tragen.

Die Aufklärung über den Nutzen von Radhelmen sowie „Werbung“ für das Tragen eines Fahrradhelms zeigen offenbar erste Erfolge, insbesondere in der Risikogruppe der älteren Fahrrad- bzw. Pedelecfahrenden. Diese Entwicklung gilt es in allen Altersgruppen zu erreichen.

### Alkohol-Interlock Programm

Alkoholisierte Personen am Steuer stellen für sich und andere eine Gefahr im Straßenverkehr dar. Die Zahl der Unfälle unter Alkoholeinfluss war seit 1991 rückläufig, verbleibt aber seit einigen Jahren auf einem konstanten Niveau. In rund vier Prozent der Unfälle mit Personenschäden im Jahr 2019 war der Alkoholeinfluss eine der Unfallursachen [1]. Im Fahreignungsregister waren zum 1. Januar 2018 über eine Million Personen aufgrund von Alkoholdelikten gespeichert [10]. Die Dunkelziffer kann dabei als hoch eingeschätzt werden, da die Kontrolldichte bei Alkoholfahrten gering ist. Vor diesem Hintergrund könnten atemalkoholgesteuerte

Wegfahrsperren in Fahrzeugen, auch Alkohol-Interlock genannt, ein vielversprechendes Instrument zur weiteren Reduzierung von Alkoholfahrten und -unfällen sein. Dabei handelt es sich um ein in ein Fahrzeug eingebautes Atemalkohol-Messgerät in Verbindung mit einer Wegfahrsperre. Sobald das Atemalkohol-Messgerät bei der Person, die das Fahrzeug starten möchte, eine Alkoholkonzentration über einem bestimmten Grenzwert von z.B. 0,2 Promille feststellt, wird das Starten unterbunden. Ein Alkohol-Interlock-Programm ist eine Kombination aus einem Alkohol-Interlock-Gerät und einer verkehrspsychologischen Begleitmaßnahme für die betreffende Person. Dabei wird, unter Nutzung der Daten aus dem Alkohol-Interlock-Gerät, der Alkoholkonsum vor und während des Fahrens kontrolliert und die persönlichen Motive gemeinsam mit dem Betroffenen kritisch hinterfragt. Das soll darin unterstützen, den Konsum von Alkohol und die Nutzung eines Fahrzeuges besser voneinander zu trennen.

Alkohol-Interlock-Geräte können primärpräventiv eingesetzt werden. Dazu werden sie in Fahrzeuge von Personen eingebaut, die nicht unbedingt durch Alkoholeinfluss beim Fahren auffällig geworden sind, aber eine besondere Verantwortung im Straßenverkehr tragen (z.B. beim Fahren von Krankentransporten, (Schul-) Bussen, Lkw oder Taxis). Meistens werden Alkohol-Interlock-Geräte jedoch im Rahmen von Alkohol-Interlock-Programmen zur Rehabilitation von am Steuer auffällig gewordenen Personen eingesetzt. Weder Alkohol-Interlock-Geräte noch -Programme wurden in Deutschland bisher eingeführt, trotz ihres Potenzials für die Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Im Rahmen der Befragung wurden daher die Bekanntheit und Akzeptanz von Alkohol-Interlock-Geräten und -Programmen erhoben. Die Hälfte der Befragten gab an, Alkohol-Interlock-Geräte zu kennen. Vor allem Männern (64 %) ist das Alkohol-Interlock-Gerät bekannt. Es wurde außerdem erfragt, ab wann Personen, die schon einmal wegen Alkoholeinfluss auffällig geworden sind, an einem Alkohol-Interlock-Programm teilnehmen sollten:

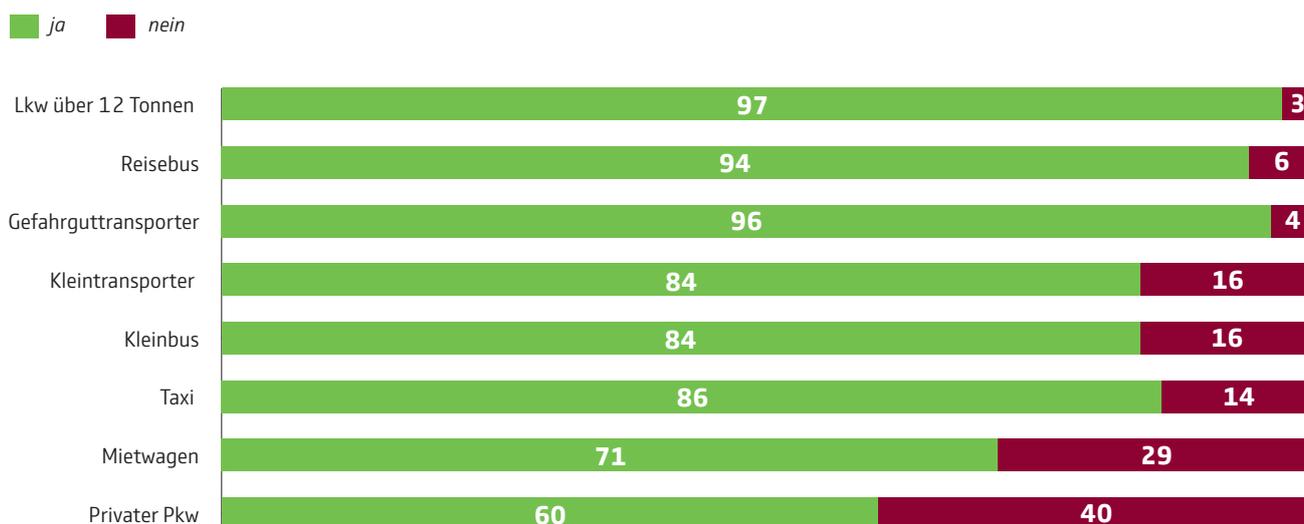
- 44 Prozent der Befragten befürworteten eine Teilnahme schon ab einer Alkoholkonzentration von 0,5 Promille,
- 26 Prozent ab 1,1 Promille,
- 7 Prozent fordern einen Einsatz ab 1,6 Promille und
- 23 Prozent bei Auffälligkeiten mit 0,5 Promille und einem früheren Verkehrsverstoß unbestimmter Art.

Die Akzeptanz von Alkohol-Interlock-Geräten und -Programmen ist unter den Befragten demnach recht hoch und auch bei vergleichsweise niedrigen Promillewerten vorhanden. Dies spiegelt auch die Beantwortung der Frage wider, in welche Fahrzeuge primärpräventiv Alkohol-Interlock-Geräte eingebaut werden sollten (Abb. 12). Neben einer hohen Zustimmung für den Einbau in besonders große oder gefährliche Fahrzeuge (Lkw, Bus, Gefahrguttransporter), stimmten auch 60 Prozent der Befragten dem primärpräventiven Einbau in private Pkw zu.

Vor dem Hintergrund der hohen Akzeptanz und der Wirksamkeit insbesondere von Alkohol-Interlock-Programmen [11] sollten diese zügig für die Rehabilitation alkoholauffälliger Kfz fahrender Personen in Deutschland eingeführt werden. Darüber hinaus sollten Alkohol-Interlock-Geräte verpflichtend in alle Neufahrzeuge installiert werden [11].

## In welchen Fahrzeugen sollte Ihrer Meinung nach Alkohol-Interlock-Geräte eingebaut werden?

Abbildung 12 · n=2.080, Mehrfachantworten waren möglich; in Zeilenprozent, gewichtet



© UDV 2020

### Aggressives Verhalten im Straßenverkehr

Aggressionen im Straßenverkehr ist ein wiederkehrendes Thema in der fachlichen und öffentlichen Diskussion. Objektive Zahlen zur Häufigkeit des aggressiven Verhaltens gibt es aber nicht. In Deutschland werden in der amtlichen Unfallstatistik zwar Verhaltensweisen wie z.B. ungenügender Sicherheitsabstand, Überholen ohne Beachtung des nachfolgenden Verkehrs etc., erfasst, aber diese sind nicht per se aggressiv, sondern können auch aus Unaufmerksamkeit oder Überforderung resultieren. Aggressionen im Straßenverkehr entstehen am häufigsten aus einem Zusammenspiel von persönlichen und situativen Faktoren. Frustrierende Verkehrssituationen wie z.B. Staus können Verkehrs-

beteiligte dazu motivieren, durch aggressives Fahrverhalten das eigene Ziel, beispielsweise schneller ans Ziel zu kommen, durchzusetzen. Dies geschieht dann durch Drängeln oder unerlaubtes Überholen. Dabei wird die Schädigung anderer Personen in Kauf genommen, auch wenn dies nicht beabsichtigt ist.

Aggressionen im Straßenverkehr können sich durch sehr verschiedene Verhaltensweisen äußern. Daher wurden die Befragten, die regelmäßig Autofahren (n=1.856), aufgefordert, anhand einer vierstufigen Skala von 1 „trifft nicht zu“, 2 „trifft kaum zu“, 3 „trifft eher zu“ bis 4 „trifft voll zu“ einzuschätzen, inwieweit verschiedene Aussagen auf sie zutreffen. Die Antwortkategorien 2 bis 4 sind in der Ergebnisdarstellung als Zustimmung zusammengefasst.

## Selbstberichtetes aggressives Verhalten im Straßenverkehr

- Fast die Hälfte der Befragten (47%), die regelmäßig Auto fahren, gibt an, **viel schneller zu fahren, wenn sie sich ärgern.**
- 42 Prozent **treten kurz auf die Bremse, wenn die Person im Fahrzeug hinter ihnen drängelt**, um diese zu ärgern.
- 46 Prozent geben an, sich **möglichst weit vorn einzuordnen, wenn viele Autos auf der eigenen Spur warten.**
- Wenn sie sich über andere Autofahrende ärgern, müssen sich 45 Prozent **sofort abreagieren.**
- Zirka ein Drittel der Pkw-Fahrenden **drängelt, um an einem bummelnden Auto vorbei zu kommen.**
- 26 Prozent der befragten Personen **fahren dicht auf, wenn sie unerlaubt überholt werden**, um das erneute Einordnen des Fahrzeuges zu verhindern.
- Ebenfalls 26 Prozent **fahren dicht auf notorisch Linksfahrende** auf, damit diese die Spur frei machen.
- Die überwiegende Mehrheit der Befragten (97%) nimmt hingegen **besonders viel Rücksicht, wenn sie Fahrradfahrende überholen.**
- 23 Prozent geben an, **rechts zu überholen, wenn sie auf der Autobahn nicht links vorbeigelassen werden.**
- Ein Viertel **tritt manchmal aufs Gaspedal, wenn sie überholt werden.**
- 21 Prozent fühlen sich gut dabei, **auf einer Landstraße schnell zu fahren und möglichst viele Autos zu überholen.**
- Wenn beim **Abbiegen die Reihe zu lang** ist, fahren 18 Prozent **daran vorbei und ordnen sich vorne ein.**
- 16 Prozent der Befragten machen auf der Autobahn **andere Fahrer durch Lichthupe oder Blinker auf ihr Kommen aufmerksam.**
- Ein Fünftel **erzwingt sich die Vorfahrt.**
- 12 Prozent geben an, dass **Drängeln bei den vollen Straßen heutzutage einfach zu ihrem Fahrstil gehöre.**
- Bei 20 Prozent kommt es schon mal vor, dass sie **dicht vor einem Auto einscheren, so dass dieses abbremsen muss.**

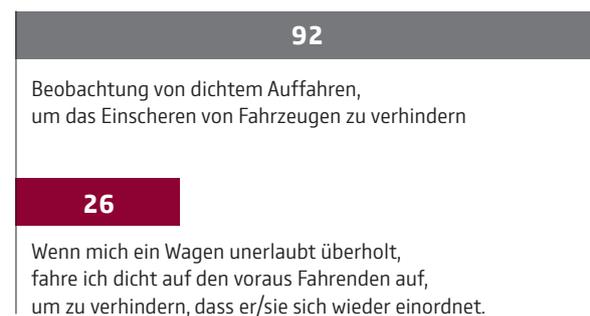
Bereits 2016 wurden diese Aussagen in der Befragung verwendet, so dass die Antworten verglichen werden können. Im Gesamtbild zeigen sich vereinzelt geringfügige Veränderungen, die auf einen Anstieg hindeuten. 2016 gab ein Drittel der Befragten an, kurz auf die Bremse zu treten, wenn dahinter Fahrende drängeln, im Vergleich zu 42 Prozent in der aktuellen Befragung. Zudem mussten sich 2016 lediglich 29 Prozent sofort abreagieren, wenn sie sich über andere Autofahrende ärgern (2020: 45 %).

## Selbst- und fremdbeobachtete Aggressionen

Aggressives Verhalten im Straßenverkehr wird gesellschaftlich durchaus abgelehnt und in Befragungen eher verschwiegen. Daher könnte es sein, dass die Befragten bei sich selbst weniger aggressive Verhaltensweisen angeben, als real vorkommen. Aus diesem Grund wurde für ausgewählte Verhaltensweisen das selbstberichtete Verhalten mit dem bei anderen beobachteten Verhalten im Straßenverkehr verglichen. Wie bereits 2016 ist auch 2020 eine deutliche Diskrepanz zwischen der Selbst- und Fremdwahrnehmung zu erkennen. So berichten 92 Prozent, dass sie dichtes Auffahren beobachtet haben, damit andere Fahrzeuge nicht einscheren können. Lediglich 26 Prozent geben hingegen an, selbst dichter auf das vorausfahrende Fahrzeug aufzufahren, um andere daran zu hindern, sich einzuordnen (Abb.13).

## Selbst- und fremdbeobachtetes aggressives Verhalten

Abbildung 13 · nur Personen, die den Pkw fahren; n=1.856; Zustimmung „trifft kaum zu“ bis „trifft voll zu“, beobachtet von „selten“ bis „sehr oft“; in Zeilenprozent, gewichtet



Spiegelbildlich dazu wird rücksichtsvolles Verhalten bei sich selbst stärker wahrgenommen als bei anderen Verkehrsbeteiligten, z.B. gegenüber Fahrradfahrenden. 96 Prozent geben an, besonders viel Rücksicht beim Überholen zu nehmen. Dass Personen auf dem Fahrrad von anderen zu dicht überholt werden, beobachtet allerdings ebenfalls die Mehrheit von 93 Prozent.

Insgesamt zeigt sich, dass vor allem schnelles Fahren bei Ärger oder Wut vergleichsweise häufig berichtet wird. Und das obwohl das eigene Verhalten im Vergleich zum Verhalten anderer Verkehrsbeteiligter als weniger aggressiv und rücksichtsvoller wahrgenommen wird. Um das eigene Selbstbild zu schützen, werden Fehler eher anderen Verkehrsbeteiligten zugeschrieben. Im Einzelfall bleiben Aggressionen als Unfallursache schwer nachweisbar, denn als aggressiv eingeschätzte Verhaltensweisen können auch andere Ursachen haben. Zusammenhänge von Regelverstößen zum Unfallgeschehen (z.B. Geschwindigkeit) sind jedoch nachgewiesen [1].

## Automobilität älterer Personen

### Methodik und Stichprobe

Ein Schwerpunkt der Studie „Verkehrsklima in Deutschland 2020“ war die Befragung älterer Personen ab 75 Jahren, die regelmäßig mit dem Pkw unterwegs sind. Die Automobilität von älteren Menschen nimmt seit Jahren zu und wird auch in den kommenden Jahren weiter steigen [12]. Ab ca. 75 Jahren besteht für Personen am Steuer jedoch ein höheres fahrleistungsbezogenes Risiko, Unfälle mit Personenschäden zu verursachen [13]. Die älteren Autofahrenden haben vor allem Schwierigkeiten in komplexen Verkehrssituationen, beim Abbiegen, bei der Beachtung von Vorrang, beim Wenden, Rückwärtsfahren sowie Ein- und Anfahren [14]. Ab etwa 70 Jahren finden alterstypische physische und psychi-

sche Veränderungen der Leistungsfähigkeit statt, die auch die Fahrkompetenz beeinträchtigen können [13]. Der Alterungsprozess verlangt den Menschen daher eine starke Anpassungsleistung ab, auch beim Autofahren. Daher wurden in dieser Befragung aktive ältere Autofahrende zur Einschätzung ihrer Fahrkompetenz, der Anpassung ihres Fahrverhaltens, ihrer gesundheitliche Veränderungen im Alter sowie zu potenziellen Maßnahmen zum Erhalt ihrer Fahrkompetenz befragt.

Die Befragung lief vom 16. September 2019 bis 15. Oktober 2019. Insgesamt wurden in dieser separaten Studie 202 Personen ab 75 Jahren befragt, die mindestens einmal im Monat den Pkw nutzen. Davon wurde eine Hälfte telefonisch, die andere Hälfte online befragt. 127 der Befragten waren männlich, 76 weiblich. Es wurden drei Altersgruppen unterschieden. Die Mehrheit, 127 Personen, war zwischen 75 und 79 Jahre alt, 54 waren zwischen 80 und 84 Jahre und 24 Personen waren über 85 Jahre alt. In den letzten fünf Jahren hatten 55 der 202 Befragten mindestens einen oder mehrere Unfälle. Die Unfälle wurden dabei überwiegend von Personen über 85 Jahre angegeben. Vier Prozent von ihnen berichteten von mehr als drei Unfällen.

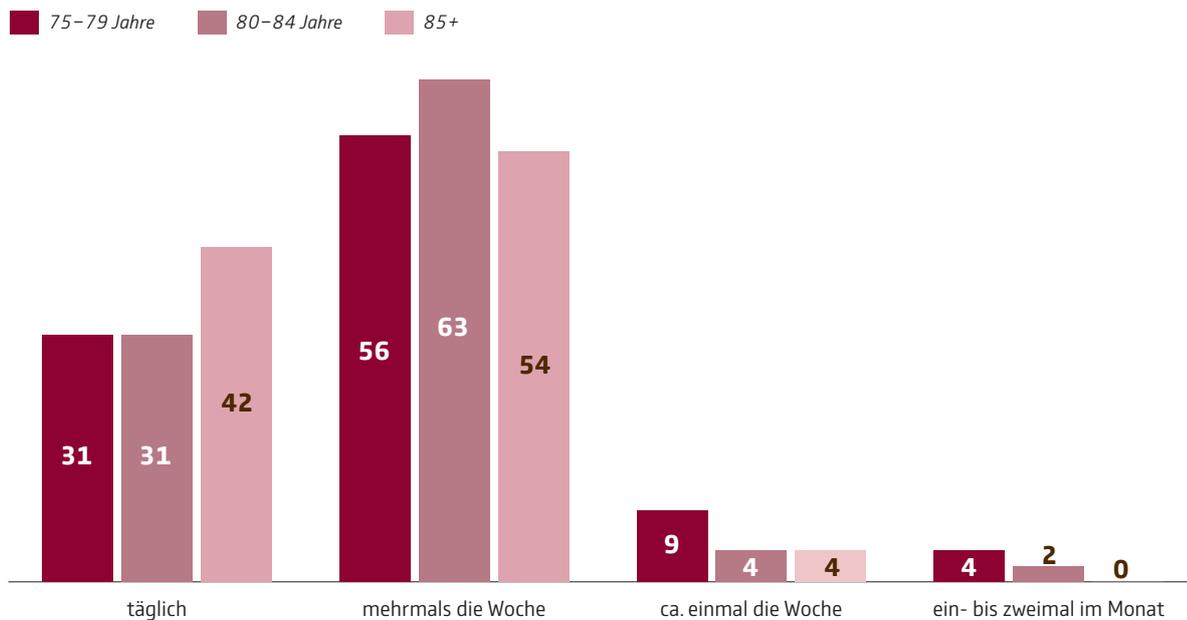
### Fahrthäufigkeit und Fahrleistung

Der demografische Wandel, die gestiegenen Fahrerlaubnisquoten und die Pkw-Verfügbarkeit führen auch in Deutschland zu einem Anstieg älterer Pkw-Fahrender im Straßenverkehr [12]. Daher wurden zunächst die Fahrthäufigkeit und die Fahrleistung betrachtet.

Die Mehrheit der Befragten nutzt mehrmals in der Woche den Pkw (Abb. 14). Rund ein Drittel der 75- bis 79- und 80- bis 84-Jährigen fährt täglich mit dem Pkw. In der Gruppe ab 85 Jahren nutzen sogar 42 Prozent den Pkw täglich. Ein kleinerer Anteil der Befragten fährt lediglich einmal pro Woche oder ein- bis zweimal im Monat. Diese Personen sind vergleichsweise jünger.

## Fahrthäufigkeit innerhalb der letzten zwölf Monate

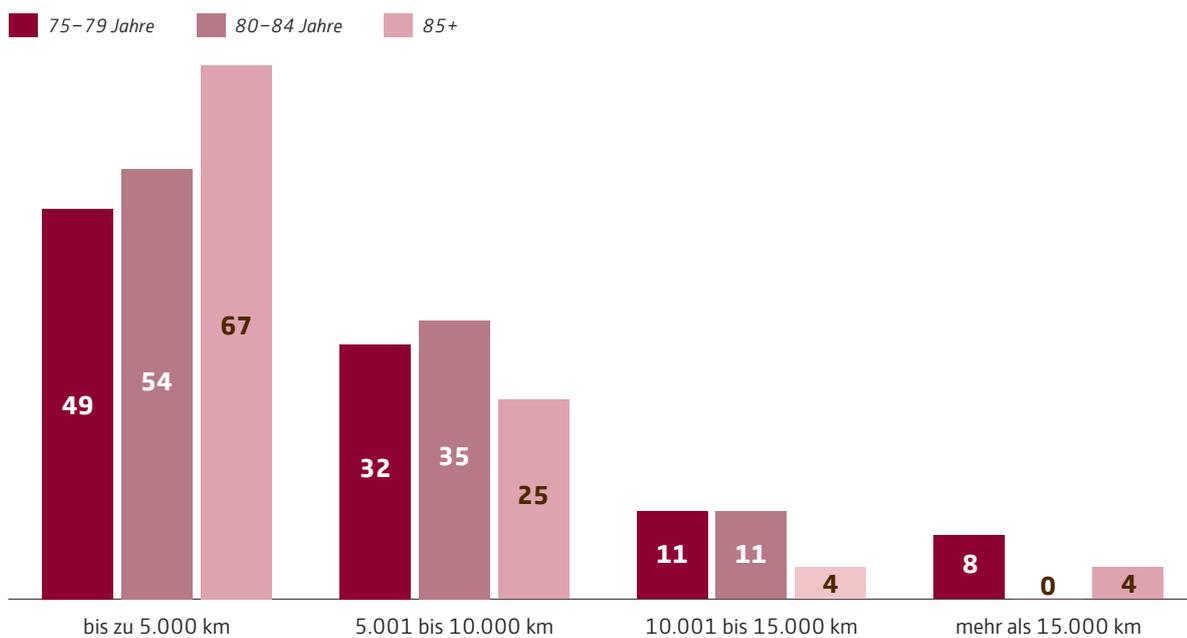
Abbildung 14 · getrennt nach Altersgruppen, n = 202; in Spaltenprozent



© UDV 2020

## Fahrleistung innerhalb der letzten zwölf Monate

Abbildung 15 · getrennt nach Altersgruppen, n = 202; in Spaltenprozent



© UDV 2020

Hinsichtlich der Fahrleistung zeigt sich, dass die Mehrheit in allen drei Altersgruppen bis zu 5.000 Kilometer im Jahr fährt (Abb. 15). Im Altersbereich ab 85 Jahren sind dies sogar zwei Drittel. Über 15.000 Kilometer pro Jahr fahren eher die vergleichsweise jüngeren Pkw-Fahrenden zwischen 75 und 79 Jahren. Nur vereinzelt legen Ältere noch über 10.000 Kilometer und über 15.000 Kilometer im Jahr zurück.

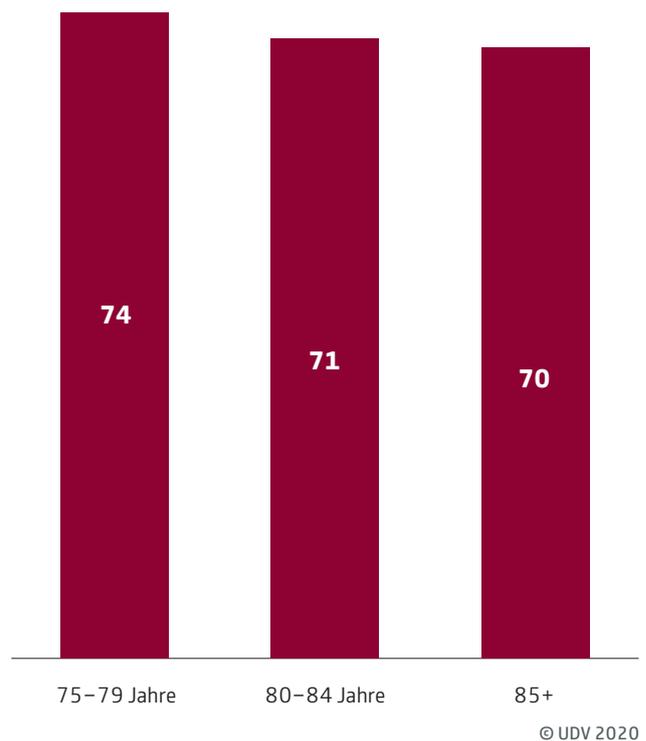
Die Kombination aus häufigen Fahrten und geringer Fahrleistung lässt annehmen, dass überwiegend kurze Strecken mit dem Pkw zurückgelegt werden. Diese Interpretation legen auch die Ergebnisse der Wegezwecke nahe. Die Befragten geben an, tendenziell eher seltener als noch vor zehn Jahren mit dem Auto Urlaubsreisen zu unternehmen oder in andere Städte zu fahren. Häufiger fahren sie nun mit dem Pkw zu Arztbesuchen. Genauso häufig wie vor zehn Jahren fahren sie in die Stadt und zum Einkaufen. Dies ist ein typisches Anpassungsmuster bei älteren Pkw-Fahrenden.

### Einschätzung der eigenen Fahrkompetenz

Mit steigendem Alter kommt es zu gesundheitlichen Veränderungen, die sich auch in der Fahrkompetenz widerspiegeln können [15]. Diese entwickeln sich oft schleichend und sind für die Betroffenen selbst schwer wahrnehmbar. Da mögliche Defizite nicht erkannt werden, kann ein übermäßig positives Bild der eigenen Kompetenzen entstehen. Dies kann einem selbstkritischen Umgang und der Inanspruchnahme möglicher Maßnahmen gegebenenfalls entgegenstehen. Daher wurden die älteren Autofahrenden um eine Einschätzung ihrer Fahrkompetenz auf einer Skala von 0 bis 100 gebeten, wobei 100 für „außerordentlich gut“ stand. Abbildung 16 zeigt, dass die Selbsteinschätzung in allen Altersgruppen im Mittel sehr hoch ist. Mit zunehmendem Alter sinkt der Wert nur geringfügig.

### Wo sehen Sie sich selbst auf einer Skala von 0 bis 100?

Abbildung 16 · getrennt nach Altersgruppen, n = 202; Skala von 0 „sehr schlechter Autofahrender“ bis 100 „außerordentlich guter Autofahrender“, Mittelwert



Diese positive Selbsteinschätzung kann von einer Negierung der Problematik bis hin zu einer positiven Anpassung des Fahrverhaltens an die sich verändernde Leistungsfähigkeit herrühren. Um dies näher zu betrachten, wurden die älteren Pkw-Fahrenden zu ihrem Problembewusstsein und der Anpassung des Fahrverhaltens befragt. Dazu wurden ihnen Aussagen vorgelegt, die verschiedene Phasen der Anpassung an die sich ändernde Leistungsfähigkeit abbilden, von einem mangelnden Problembewusstsein bis zu gelingender Anpassung [16]. Tabelle 2 stellt diese Phasen überblicksartig dar.

## Entwicklung der Anpassung Älterer bezüglich der sich ändernden Leistungsfähigkeit beim Fahren

Tabelle 2

Stufe	Phase	Aussagen
1	Kein Problembewusstsein	Autofahren im höheren Lebensalter ist überhaupt kein Problem.
2	Allgemeines Problembewusstsein	Ich bin selbst ein/e sichere/r Fahrer/in und muss nichts ändern. Aber einige andere ältere Fahrer/innen sollten ihr Fahrverhalten ändern.
3	Unentschlossenheit	Ich bin mir nicht sicher, ob ich darüber nachdenken sollte, bestimmte Fahrsituationen zu vermeiden oder das Fahren zu reduzieren.
4	Widerstand	Es kommt für mich nicht in Frage, bestimmte Fahrsituationen zu vermeiden oder das Fahren zu reduzieren.
5	Handlungsplanung	Ich bin dabei zu planen, bestimmte Fahrsituationen zu vermeiden und das Fahren zu reduzieren.
6	Handlung	Seit kurzem vermeide ich besonders anstrengende Fahrsituationen und fahre weniger Auto.

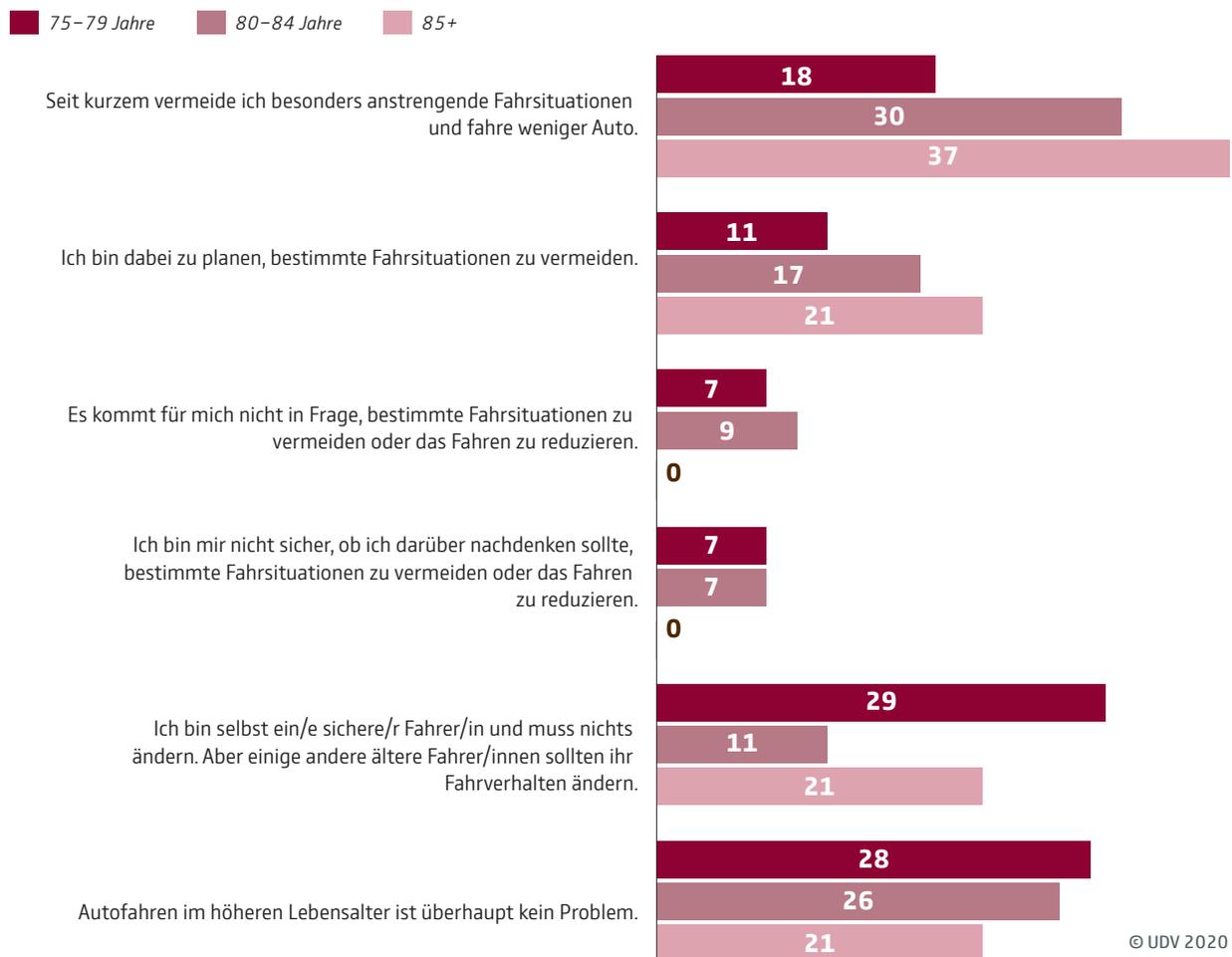
Die Befragten zwischen 75 und 79 Jahren wählten vor allem die Aussage, dass sie sicher fahren würden und nichts ändern müssten (29 %, Abb. 17). Die anderen Älteren müssten hingegen ihr Fahrverhalten ändern. Zudem gaben sie an, das Autofahren im höheren Lebensalter sei überhaupt kein Problem (28 %). Dies zeigt ein fehlendes Problembewusstsein bei sich selbst. Ein beginnendes allgemeines Problembewusstsein (bei anderen) existiert allerdings. In der Gruppe der 80- bis 84-Jährigen hielten lediglich elf Prozent ihr Fahrverhalten für sicher und sahen keinen Grund für Veränderungen. Offenbar ist dort die Einsicht über die Notwendigkeit von Veränderungen stärker ausgeprägt. Auch ändert bereits ein hoher Anteil das Fahrverhalten (30 %) oder plant es zu ändern (17 %). Im Sinne der Selbst-

regulation werden nachlassende Fähigkeiten kompensiert und bestimmte Fahrsituationen vermieden [16]. In der Altersgruppe über 85 Jahren steigt dieser Anteil weiter. Gleichzeitig gibt es aber auch in der Altersgruppe über 85 Jahren immer noch einen bedeutenden Anteil von Personen, die angeben, dass Autofahren im höheren Lebensalter kein Problem darstelle (21 %) bzw. sich für sicher Fahrende halten, die nichts ändern müssten (21 %).

Konkret nach den Veränderungen im Fahrverhalten befragt, gaben die älteren Pkw-Fahrenden an, dass vor allem lange Strecken (55 %) und Nachtfahrten (54 %) vermieden werden. Auch das Fahren bei Glätte (39 %) oder auf Autobahnen (38 %) wird reduziert. Unbekannte Strecken werden von 17 Prozent gemieden, Stadtfahrten von zwölf Prozent.

## Problembewusstsein und Selbsteinschätzung

Abbildung 17 · getrennt nach Altersgruppen, n = 202; in Spaltenprozent



### Rückmeldung zur Fahrkompetenz durch Andere

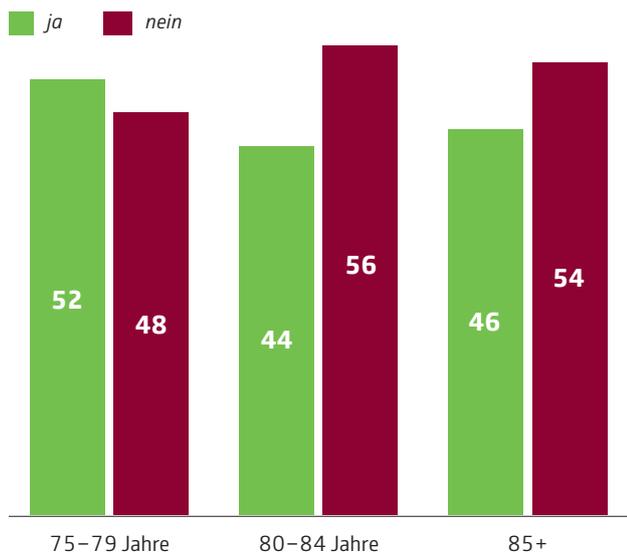
Da ältere Personen Veränderungen bei sich selbst unter Umständen nicht gut wahrnehmen können, ist die Rückmeldung durch Andere für die Anpassung des eigenen Fahrverhaltens besonders wichtig. Das persönliche Umfeld der Älteren erkennt womöglich schon früher Defizite in der Fahrkompetenz. Daher wurden die älteren Pkw-Fahrenden gefragt, ob und wie sie von anderen auf ihre Fahrkompetenz angesprochen werden. Rund die Hälfte aller Befragten hat schon einmal Äußerungen des Umfeldes bezüglich ihrer Fahrfähigkeit erhalten (Abb. 18). Der Anteil derjenigen die eine Rückmeldung erhalten hatte, überwog bei den 75- bis 79-Jährigen, während sich

das Verhältnis in den älteren Altersgruppen umdrehte. Somit wurde wiederum über die Hälfte der Befragten noch nie auf ihre Fähigkeit, ein Auto zu fahren, angesprochen.

Um die älteren Menschen nicht zu verletzen, bestehen vor allem im privaten Umfeld oft Hemmungen, Veränderungen im Fahrverhalten anzusprechen. Das gilt auch für die Älteren untereinander [13]. Von denen, die schon einmal auf ihr Fahrverhalten angesprochen wurden, hat etwa die Hälfte selbst schon einmal andere Personen angesprochen. Diejenigen, die nicht angesprochen wurden, sprechen mehrheitlich auch keine anderen älteren Personen auf die Fahrfähigkeiten an.

### Wurden Sie schon auf ihre persönlichen Fahrfähigkeiten angesprochen?

Abbildung 18 · getrennt nach Altersgruppen, n = 202; in Spaltenprozent



© UDV 2020

Die gelingende Anpassung und der Erhalt der Fahrkompetenz im Alter kann durch Rückmeldungen unterstützt werden. Fundiert gegebene Rückmeldungen können helfen, die Selbsteinschätzung der eigenen Fahrkompetenz zu verbessern und eine angemessene Anpassung des eigenen Fahrverhaltens zu unterstützen. Die Ergebnisse zeigen aber, dass Ältere bisher kaum Rückmeldungen zu ihrer Fahrkompetenz erhalten. Eine Möglichkeit dafür ist eine qualifizierte Rückmeldefahrt. Diese besteht aus einer begleiteten Fahrt im Realverkehr, bei der das Fahrverhalten systematisch beobachtet und bewertet wird. Auf Basis der Beobachtungen erhalten die Teilnehmenden anschließend eine Rückmeldung und Hinweise für den Erhalt sowie die Verbesserung ihrer Fahrkompetenz [13]. Eine Rückmeldefahrt ist ein niederschwelliges Angebot zum Erhalt und zur Verbesserung der Fahrkompetenz im Alter, keine Fahrprüfung und auch keine Überprüfung bei Zweifeln an der grundsätzlichen Fahreignung. In einer UDV Studie konnte die Wirksamkeit der Rückmeldefahrt zur Reduktion von Fahrfehlern bereits nachgewiesen werden [16]. Die Ergebnisse zur Kenntnis und Akzeptanz einer solchen Maßnahme werden im Absatz „Maßnahmen und Angebote: Kenntnis und Befürwortung“ (S. 27) beschrieben.

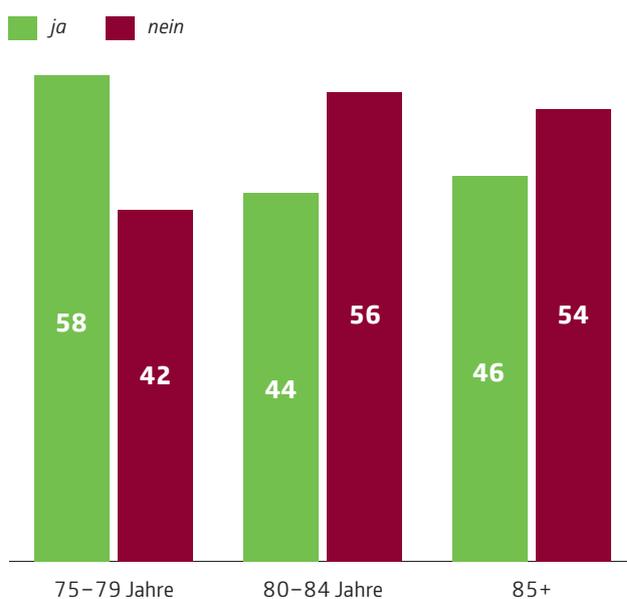
### Gesundheit und Autofahren

Mit zunehmendem Alter steigt die Wahrscheinlichkeit, an einer oder mehreren Erkrankungen zu leiden. Oft ist damit auch die Einnahme von Medikamenten verbunden. Beides kann die Fahrkompetenz beeinträchtigen. 58 Prozent der Befragten zwischen 75 und 79 Jahren nehmen bereits an, dass sich ihr gesundheitlicher Zustand auf die Fahrfähigkeit auswirkt (Abb. 19). Mit zunehmendem Alter nimmt diese Einschätzung etwas ab. Möglicherweise ist das darauf zurückzuführen, dass in einem hohen Alter eher die Personen noch mit dem Auto unterwegs sind, die gesundheitlich in besserer Verfassung sind.

Von denjenigen, die angaben, dass der Gesundheitszustand die Fahrfähigkeit beeinflussen kann (n=107), schätzt die Mehrheit die Auswirkungen jedoch als gering oder vernachlässigbar ein (Abb. 20). Vor allem in den Altersstufen von 75 bis 84 Jahren gehen rund zwei Drittel von geringen Auswirkungen auf das Fahrverhalten aus.

### Glauben Sie, dass sich Ihr gesundheitlicher Zustand auf Ihre Fähigkeit ein Auto zu fahren auswirkt?

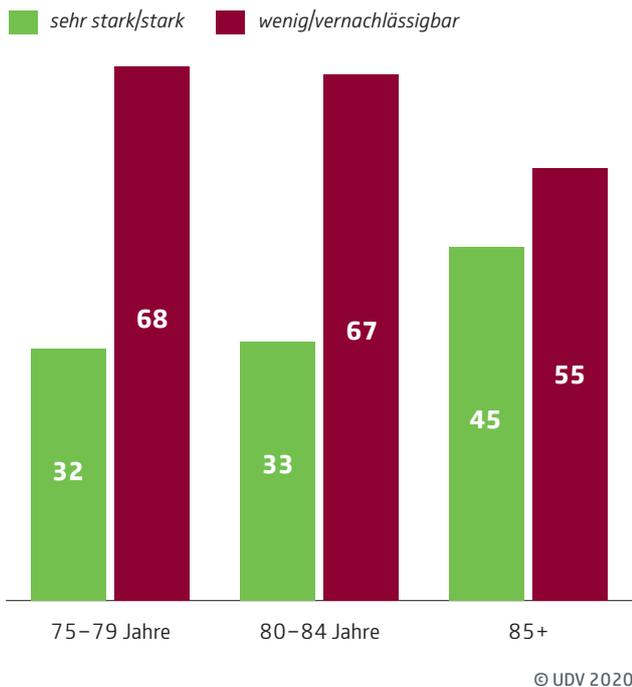
Abbildung 19 · getrennt nach Altersgruppen, n = 202; in Spaltenprozent



© UDV 2020

## Auswirkungen der eigenen Gesundheit auf die Fahrkompetenz

Abbildung 20 · getrennt nach Altersgruppen, n = 107; in Spaltenprozent



Ab 85 Jahren ist der Anteil mit 55 Prozent etwas kleiner, entspricht aber immer noch der Mehrheit. Eine Aufklärung erscheint vor diesem Hintergrund notwendig.

Obwohl die Hälfte der Befragten wahrnimmt, dass ihr Gesundheitszustand die Fahrfähigkeiten beeinflusst, wird dieses Thema nicht mit medizinischem Fachpersonal besprochen. Rund 80 Prozent der Befragten zwischen 75 und 84 Jahren sowie rund 70 Prozent der über 85-Jährigen geben an, noch nicht mit einer medizinischen Fachkraft über die Auswirkungen auf das Fahrverhalten gesprochen zu haben. Gleichzeitig vermeiden diese selbst das Thema. Gefragt nach einer Ansprache durch einen Arzt oder eine Ärztin, geben über 80 Prozent insgesamt und in der Gruppe unter 80 Jahren sogar über 90 Prozent an, noch nicht auf ihre Kompetenzen, ein Auto zu fahren, angesprochen worden zu sein. Demnach scheinen ältere Pkw-Fahrende weder aus ihren sozialen Umfeld noch von medizinischem Fachpersonal auf die Problematik aufmerksam gemacht zu werden.

## Maßnahmen und Angebote: Kenntnis und Befürwortung

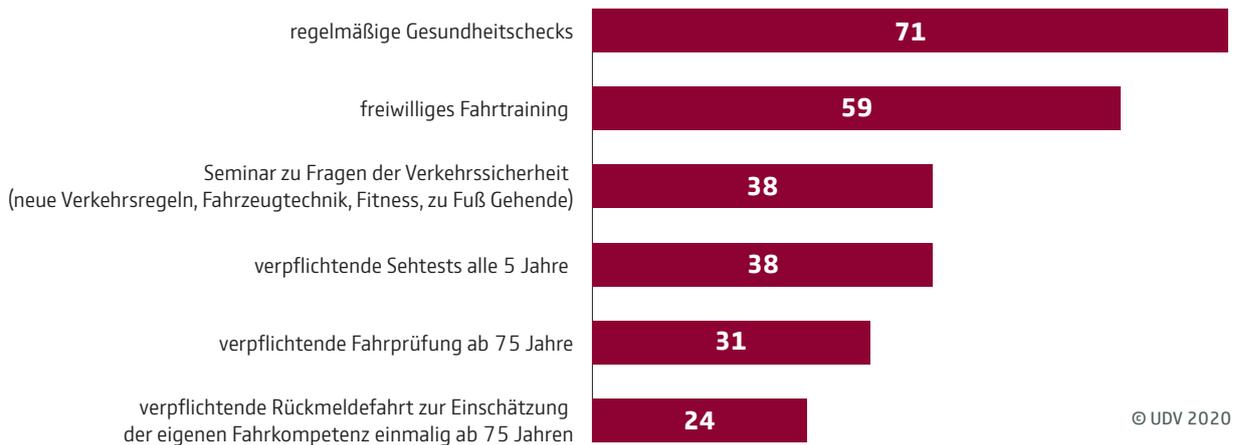
Gegenwärtig gibt es eine Vielzahl von Verkehrssicherheitsveranstaltungen, die ältere Menschen bei der Anpassung ihres Fahrverhaltens und dem langfristigen Erhalt der Fahrkompetenz unterstützen. Die Befragten wurden zunächst gebeten anzugeben, ob sie verschiedene mögliche Maßnahmen und Angebote zur Unterstützung der Fahrkompetenz Älterer kennen. Am bekanntesten ist mit 71 Prozent die Möglichkeit regelmäßiger Gesundheitschecks (Abb. 21). 59 Prozent sind zudem bereits über das Angebot freiwilliger Fahrtrainings informiert. Je 38 Prozent kennen Seminare zu Fragen der Verkehrssicherheit und verpflichtende Sehtests alle fünf Jahre. Verpflichtende Fahrprüfungen oder Rückmeldefahrten ab 75 Jahren sind weniger bekannt. Solche verpflichtenden Maßnahmen werden bisher in Deutschland nicht umgesetzt. Eine Rückmeldefahrt auf freiwilliger Basis findet hingegen aktuell zunehmend Verbreitung und stellt eine innovative Überprüfungsmöglichkeit der eigenen Fahrkompetenz dar.

Gefragt nach der Akzeptanz dieser Angebote auf einer Skala von 1 „lehne ich voll und ganz ab“ bis 6 „befürworte ich voll und ganz“ zeigt sich eine vergleichbare Rangfolge (Abb. 22). Verpflichtende Sehtest im regelmäßigen Abstand von fünf Jahren werden von 82 Prozent der Befragten befürwortet, gefolgt von regelmäßigen Gesundheitschecks (79%). Seminare zu Fragen der Verkehrssicherheit werden von rund 75 Prozent, freiwillige Fahrtrainings von rund 67 Prozent unterstützt. Die Akzeptanz der verpflichtenden Rückmeldefahrt und einer verpflichtenden Fahrprüfung ab 75 Jahren ist mit rund 51 und 35 Prozent deutlich geringer. Eine ähnliche Reihenfolge und Zustimmungen zeigen sich auch für die Einschätzung der Wirksamkeit der verschiedenen Angebote. So werden die regelmäßigen Gesundheitschecks mehrheitlich als wirksam eingeschätzt (84%), ebenso wie die verpflichtenden Sehtests alle fünf Jahre (78%).

Vergleicht man die Akzeptanz der Maßnahmen zwischen den drei Altersgruppen, zeigt sich hinsichtlich der regelmäßigen Gesundheitschecks eine Abnahme mit zunehmendem Alter. So befürworten 81 Prozent der 75- bis 79-Jährigen die regelmäßigen Checks, 78 Prozent der 80- bis 84-Jährigen und nur noch 71 Prozent

## Kennntnis verschiedener Angebote zum Erhalt der Fahrkompetenz

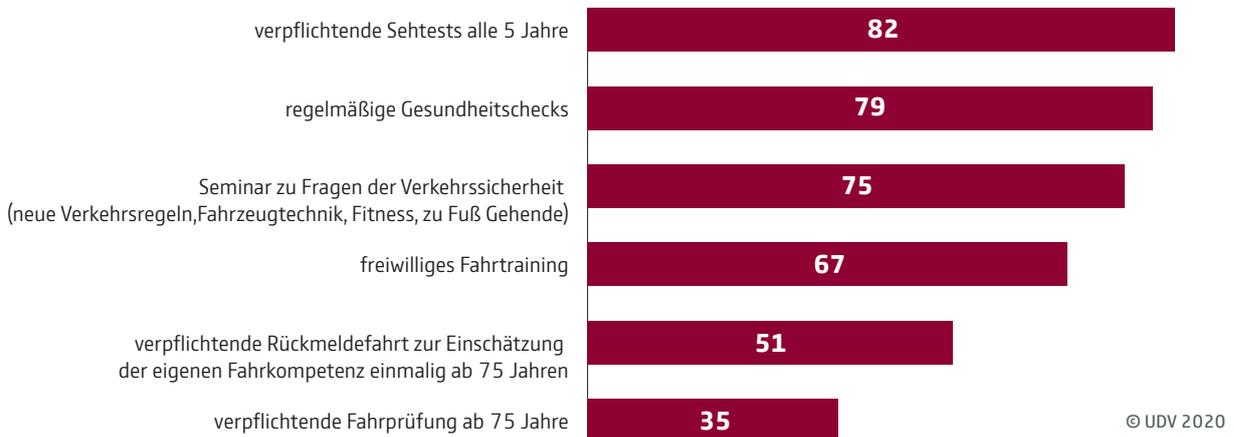
Abbildung 21 · n = 202; Anteil der Befragten, die mit „Ja“ antworteten; in Zeilenprozent



© UDV 2020

## Akzeptanz verschiedener Angebote zum Erhalt der Fahrkompetenz

Abbildung 22 · n = 48 - 143; Zustimmung zu den Kategorien 4 bis 6 auf einer Skala von 1 „lehne ich voll ganz ab“ bis 6 „befürworte ich voll und ganz“; in Zeilenprozent



© UDV 2020

der Personen ab 85 Jahre. Dementgegen steigt die Befürwortung freiwilliger Fahrtrainings mit steigendem Alter (75 bis 79 Jahre: 65%; 80 bis 84 Jahre: 70%; ab 85 Jahre: 82% Zustimmung). Auch die verpflichtenden Sehtests finden die größte Zustimmung mit 88 Prozent in der Altersgruppe ab 85 Jahren im Vergleich zu 82 Prozent der Befragten zwischen 75 und 79 Jahren und lediglich 76 Prozent in der Gruppe der 80- bis 84-Jährigen.

Seminare zu Fragen der Verkehrssicherheit werden sogar von allen Befragten der höchsten Altersgruppe befürwortet (75 bis 79 Jahre: 69%; 80 bis 84 Jahre: 80%). Die verpflichtende Fahrprüfung ab 75 Jahren findet hingegen in der Altersgruppe ab 85 Jahren die geringste Akzeptanz (25%). Am ehesten wird sie zwischen 80 und 84 Jahren befürwortet (39%), in der Gruppe zwischen 75 und 79 Jahren von rund einem Drittel.

Eine hohe Akzeptanz zeigt sich in der Zielgruppe insgesamt demnach eher bei freiwilligen und informativen Angeboten zum Erhalt der Fahrkompetenz. Das setzt jedoch ein entsprechendes Problembewusstsein voraus. Die Ergebnisse zeigen aber, dass das bei einem großen Teil der Autofahrenden nicht vorhanden ist. Gleichzeitig erhalten sie aber auch kaum Anregungen aus ihrem Umfeld. Daher sollten die Aufklärung und Ansprache Älterer unbedingt verbessert werden. Sollte sich allerdings zeigen, dass auf diese Weise die Zielgruppe nicht ausreichend erreicht wird, kann auch eine verpflichtende Teilnahme, z.B. an einer Rückmeldefahrt, in Betracht gezogen werden.

## Folgen der Corona-Pandemie

Der Ausbruch der Corona-Pandemie zu Beginn des Jahres 2020 brachte weltweite Reise- und Kontakteinschränkungen mit sich, die sich auch auf den Straßenverkehr auswirkten. Die Anzahl der Pkws auf den Straßen ging, verglichen mit März 2018, im März 2020 über die Hälfte und die Zahl der Lkws um ein Viertel zurück [17]. Auch die Zahl der Unfälle reduzierte sich. Die Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden ging im April 2020 im Vergleich zum April des Vorjahres um rund 30 Prozent zurück, die Anzahl schwerverletzter Personen um rund 22 Prozent [18]. Allerdings gab es kaum einen Rückgang der im Straßenverkehr Getöteten [18]. Bereits seit Mai dieses Jahres steigt die Mobilität in Deutschland jedoch wieder an und sowohl die zurückgelegten Strecken als auch die im Straßenverkehr verbrachte Zeit sind beinahe wieder auf dem Stand der Vorjahre [19].

In einer Zusatz-Befragung wurde dieses aktuelle Thema daher aufgegriffen und erhoben, inwieweit sich die Verkehrsmittelwahl der Teilnehmenden sowie ihr Sicherheitsempfinden seit dem Ausbruch der Corona-Pandemie verändert hat. Zusätzlich wurde erfragt, ob bei sich selbst oder bei anderen Verkehrsteilnehmenden Veränderungen im Verhalten wahrgenommen wurden.

Insgesamt wurden 1.320 Personen, unter Verwendung eines Online-Fragebogens, zwischen Juli und August 2020 befragt. Dabei handelt es sich um Personen, die bereits zuvor an der Verkehrsklima-Befragung teil-

genommen hatten (nur online, Rücklaufquote: 80%). Dadurch können die Angaben dieser Personen zwischen den beiden Befragungszeitpunkten unmittelbar miteinander verglichen werden. Die zum Vergleich dargestellten Ergebnisse zwischen den Befragungen beziehen sich demnach nur auf diese 1.320 Personen.

Es wurde zunächst erfragt, ob sich seit dem Ausbruch der Corona-Pandemie die Wahl des Verkehrsmittels geändert hat. Rund zwei Drittel der Befragten gab an, keine Änderungen vorgenommen zu haben, ein Drittel dagegen schon. Diese Personen (n=428) wurden anschließend gefragt wie sich Ihre Verkehrsmittelnutzung konkret geändert hat:

- 47 Prozent gaben an, häufiger das Fahrrad zu nutzen.
- 63 Prozent gingen häufiger zu Fuß zu.
- 29 Prozent bzw. 26 Prozent fahren häufiger selbst mit dem Pkw bzw. fahren mit Anderen im Pkw mit.
- 63 Prozent berichten eine geringere Nutzung des ÖPNV.

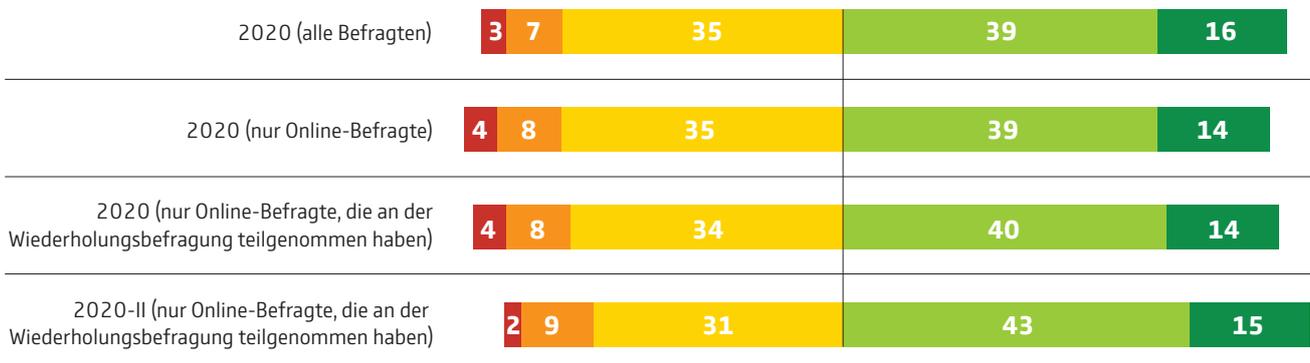
Das Sicherheitsempfinden der Befragten hat sich kaum verändert (Abb. 23). Fühlten sich zuvor noch 54 Prozent der online Befragten sicher oder sehr sicher, sind es bei eben diesen nach Ausbruch der Corona-Pandemie rund 58 Prozent. Auch im Vergleich zu allen zuvor online Befragten sowie allen Befragten (online und telefonisch) gibt es keine nennenswerten Unterschiede.

Dies zeigt sich auch in den Ergebnissen zum emotionalen Erleben des Straßenverkehrs (Abb. 24) und den wahrgenommenen Anforderungen an die Verkehrsteilnehmenden (Abb. 25). Dazu wurden den Befragten verschiedene Begriffe genannt und erfragt, inwieweit diese auf den Straßenverkehr zutreffen. Zu erkennen ist allenfalls eine leichte Tendenz zu einer etwas positiveren Sichtweise. Begriffe wie „stressig“, „aufreibend“ oder „chaotisch“ sowie Anforderungen wie „erfordert Aufmerksamkeit“ oder „erfordert Wachsamkeit“ wurden im Mittel weniger stark mit dem Straßenverkehr assoziiert.

## Sicherheitsempfinden im Straßenverkehr vor und nach Ausbruch der Corona-Pandemie im Vergleich

Abbildung 23 · 2020 – alle Befragten: n = 2.080, 2020 – alle Online-Befragten: n = 1.647, 2020 – alle Online-Befragten mit Teilnahme an Wiederholungsbefragung: n = 1.320, 2020-II alle Online-Befragten mit Teilnahme an Wiederholungsbefragung: n = 1.320; in Zeilenprozent, gewichtet

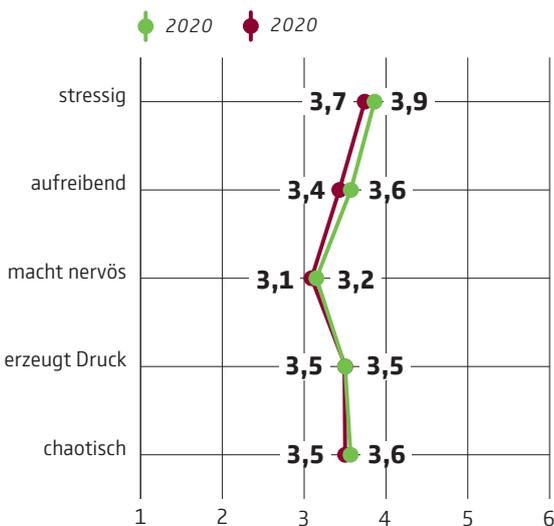
gar nicht sicher (1) ■ 2 ■ 3 ■ 4 ■ sehr sicher (5)



© UDV 2020

### Emotionales Erleben des Straßenverkehrs

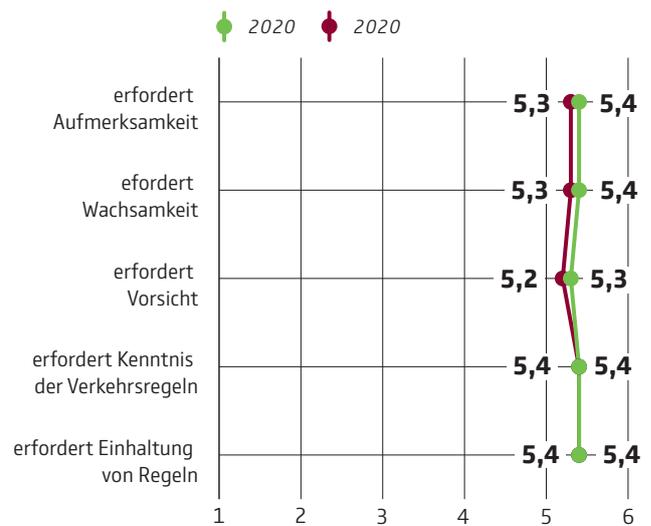
Abbildung 24 · n = 1.320; Mittelwert auf Skala 1 „trifft überhaupt nicht zu“ bis 6 „trifft voll zu“; gewichtet



© UDV 2020

### Wahrgenommene Anforderungen an die Verkehrsteilnehmenden

Abbildung 25 · n = 1.320; Mittelwert auf Skala 1 „trifft überhaupt nicht zu“ bis 6 „trifft voll zu“; gewichtet



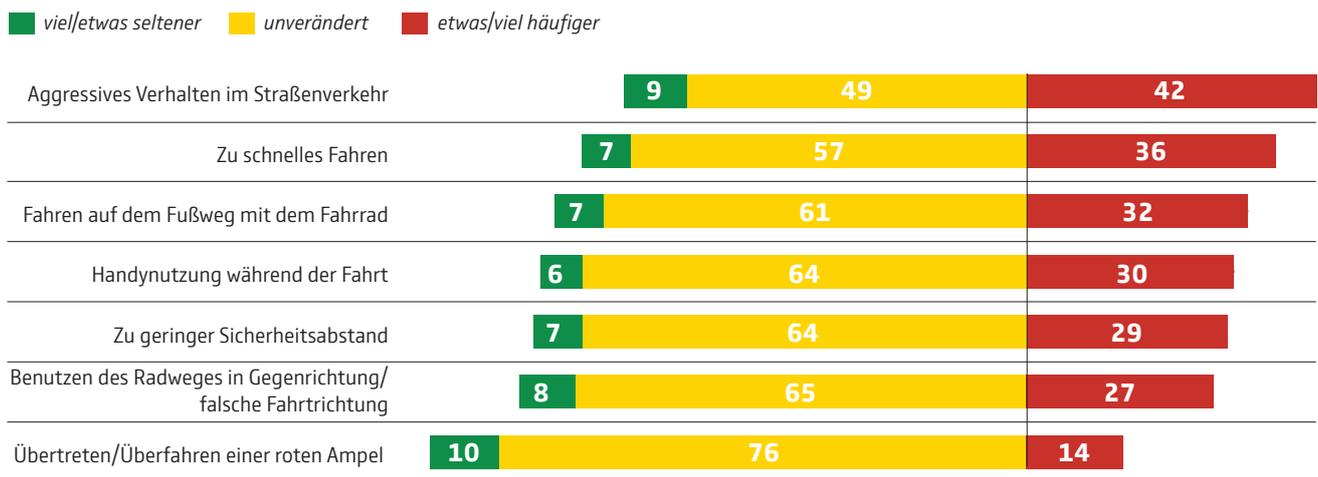
© UDV 2020

Während der Zeit der restriktiven Kontakt- und Ausgangsbeschränkungen („Lockdown“) wurde in der Presse vereinzelt von einem Anstieg der Regelverstöße aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens berichtet. Daher wurde zudem erfragt, ob sich das Verkehrsverhalten anderer Verkehrsteilnehmender und anschließend, ob sich das eigene Verkehrsverhalten seit der Corona-Pandemie verändert hat. Die Antworten auf einer Skala von 1 „viel seltener“ bis 5 „viel häufiger“ wurden für die Auswertung zusammengefasst. Im Ergebnis zeigt sich eine tendenziell nega-

tive Entwicklung (Abb. 26). Die Befragten gaben vor allem an, aggressives Verhalten im Straßenverkehr häufiger zu beobachten als vor Beginn der Pandemie (42%), gefolgt von zu schnellem Fahren (36%). Auch mit dem Fahrrad auf dem Fußweg zu fahren wird von rund einem Drittel häufiger beobachtet. Etwas häufiger werden auch die Handynutzung während der Fahrt, ein zu geringer Sicherheitsabstand beim Fahren sowie die Benutzung des Radweges in die Gegenrichtung berichtet.

## Wahrgenommenes Verkehrsverhalten bei anderen seit der Corona-Pandemie

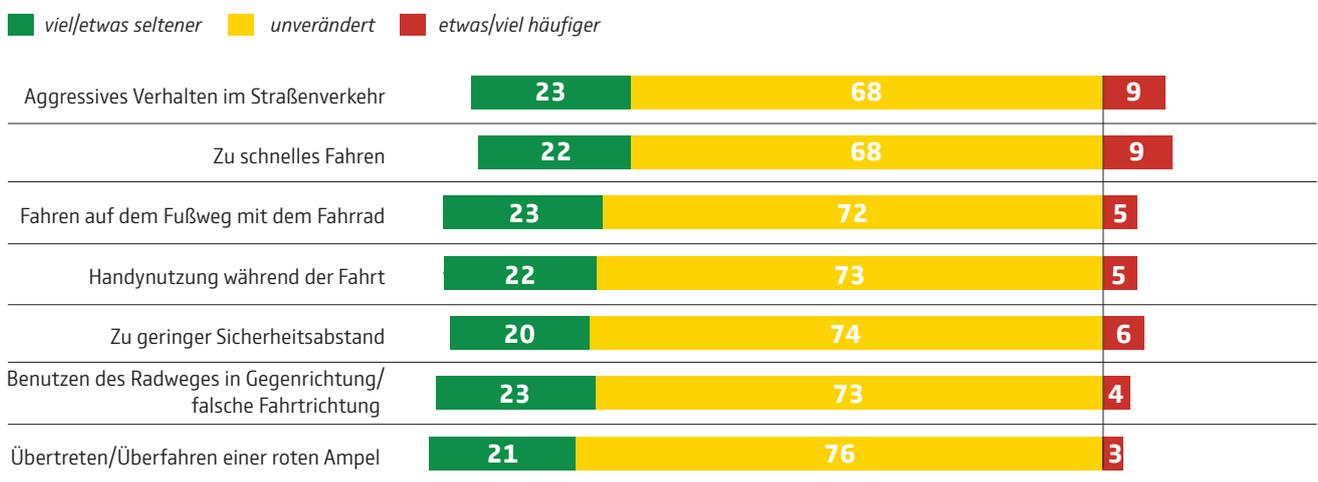
Abbildung 26 · n = 1.320; Skala von 1 „viel seltener“ bis 5 „viel häufiger“, zusammengefasst; in Zeilenprozent, gewichtet



© UDV 2020

## Wahrgenommenes eigenes Verkehrsverhalten seit der Corona-Pandemie

Abbildung 27 · n = 1.320; Skala von 1 „viel seltener“ bis 5 „viel häufiger“, zusammengefasst; in Zeilenprozent, gewichtet



© UDV 2020

Im Vergleich zum Verkehrsverhalten Anderer wird das eigene Verhalten häufiger unverändert oder positiver beurteilt (Abb. 27). Etwa 70 bis 75 Prozent gaben jeweils an, dass sich ihr Verhalten nicht verändert hat. Etwa ein Fünftel der Befragten gaben jeweils seltenere Regelverstöße an. Hier wird abermals die Diskrepanz zwischen Selbst- und Fremdwahrnehmung des Verkehrsverhaltens sichtbar (vgl. auch S. 19, "Aggressives Verhalten im Straßenverkehr").

Zusammenfassend hat sich das Sicherheitsempfinden im Straßenverkehr seit der Corona-Pandemie nicht verändert. Andererseits wird häufiger regelwidriges oder aggressives Verhalten im Straßenverkehr beobachtet. Die Wahl der Verkehrsmittel hat sich ebenfalls leicht verändert. Vor allem der ÖPNV wird weniger genutzt, dafür häufiger das Fahrrad oder die Wege werden zu Fuß zurückgelegt. Die überwiegende Mehrheit der Befragten nutzt allerdings die gleichen Verkehrsmittel wie zuvor.

## Fazit

Die Ergebnisse der repräsentativen Studie „Verkehrsklima in Deutschland 2020“ zeigen, dass sich die Mehrheit der Befragten im Straßenverkehr sicher fühlt. Trotzdem oder gerade deshalb werden verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit befürwortet. Vor allem eine Ausweitung der 0-Promille-Grenze beim Fahren unter Alkoholeinfluss wird von drei Vierteln der Befragten befürwortet.

Die Smartphone-Nutzung während des Autofahrens wird von den Befragten mehrheitlich als sehr riskant bewertet. Trotzdem ist die Nutzung in den letzten Jahren gestiegen, auch bei älteren Personen. Diese Entwicklung wird sich sicherlich fortsetzen. Das stellt eine große Herausforderung für die Verkehrssicherheitsarbeit dar. Insbesondere, da Pkw-Fahrende offenbar davon ausgehen, dass sie ihre Nutzung so anpassen können, dass das Risiko kontrollierbar bleibt. Aber auch einfache Verkehrssituationen können sich sehr schnell ändern, was abgelenkte Fahrende im Zweifel nicht oder zu spät wahrnehmen. Eine angemessene Reaktion wird so unwahrscheinlicher. Solchen Fehleinschätzungen muss durch intensive Aufklärung vorgebeugt werden. Technische Möglichkeiten, die die Ablenkung reduzieren sollen, sind zwar bereits verfügbar, aber noch nicht ausgereift. Es ist absehbar, dass das Problem der Fahrablenkung durch Kommunikationsgeräte allein durch technische Funktionen nicht zu lösen sein wird. Ein kombinierter Ansatz aus Aufklärung zur Erhöhung des gesellschaftlichen Problembewusstseins in Verbindung mit einer auf die Verkehrssicherheit fokussierten Unterstützung der Kommunikationstätigkeiten im Fahrzeug dürfte der vielversprechendste Weg sein, mit dem Problem umzugehen.

Die Missachtung von Verkehrsregeln führt zu vielen Verkehrsunfällen oder ist ein mitwirkender Faktor. Seit Beginn der Studie „Verkehrsklima in Deutschland“ werden die Wahrscheinlichkeit zur Übertretung und die Entdeckungswahrscheinlichkeit von drei Regelverstößen beleuchtet: Rotlichtübertretungen, das Übertreten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerorts und das

Fahren unter Alkoholeinfluss. Vor allem Fahrrad- und Pedelec-fahrende halten es für wahrscheinlicher, bei Rot eine Straße zu überqueren als in den Vorjahren. Autofahrende setzen sich nach eigenen Angaben seltener unter Alkoholeinfluss an Steuer als in den vergangenen Befragungen. Bei den Geschwindigkeitsverstößen zeigen sich keine Veränderungen. Die Wahrscheinlichkeit von Regelverstößen, die automatisiert kontrolliert werden können, wie z.B. Geschwindigkeitsübertretungen oder Rotlichtverstöße mit dem Pkw, scheinen etwas abgenommen zu haben oder konstant geblieben zu sein. Auch schätzt es eine konstante Mehrheit der Befragten als wahrscheinlich ein, dabei entdeckt zu werden. Demgegenüber scheinen andere Regelverstöße, die vor Ort kontrolliert werden, zugenommen zu haben, bei gleichbleibender oder sinkender Entdeckungswahrscheinlichkeit. Das betrifft z.B. die Rotlichtübertretung zu Fuß oder das Fahren mit dem Fahrrad unter Alkoholeinfluss. Eine Ausnahme davon bildet das Fahren unter Alkoholeinfluss mit dem Pkw. Hier zeigt sich die sinkende gesellschaftliche Akzeptanz von Alkoholvergehen auch im Verhalten. Es bestätigt frühere Befunde, wonach das Fahren unter Alkohol ein Problem für eine spezielle Gruppe von Verkehrsteilnehmenden ist [7]. Hier gilt es, stärker mittels technisch-psychologischer Interventionen einzuwirken, wie z.B. mittels Alkohol-Interlock Programmen. Beinahe die Hälfte der Befragten befürwortet deren Einsatz schon bei Alkoholverstößen im niedrigen Promille-Bereich. Auch für den präventiven Einsatz vor allem in Lkw und Bussen ist die Akzeptanz hoch.

Eng verknüpft mit regelwidrigem ist das aggressive Verhalten im Straßenverkehr. Aggressive Verhaltensweisen werden überraschend häufig angegeben und noch häufiger bei anderen beobachtet. Spiegelbildlich dazu wird rücksichtsvolles Verhalten gegenüber Radfahrenden bei sich selbst stärker wahrgenommen als bei anderen Verkehrsbeteiligten. Da Aggressionen als Unfallursache jedoch im Einzelfall schwer nachweisbar sind, müssen sich die Gegenmaßnahmen vor allem auf die Verhinderung und Sanktionierung von typischen Aggressionstaten konzentrieren. Dazu gehören vor allem deutliche Geschwindigkeitsüberschreitungen, riskantes Überholen, Schneiden und Drängeln.

Eine positive Entwicklung ist beim Tragen von Fahrradhelmen zu verzeichnen. Diese werden im Vergleich zu den vorherigen Befragungszeitpunkten häufiger getragen, vor allem von den Älteren. Das ist erfreulich, da Ältere aufgrund ihrer stärkeren Verletzlichkeit eine Risikogruppe sind. Eine solche Entwicklung wäre aber auch für die jüngeren Altersgruppen anzustreben.

Der demografische Wandel, gestiegene Fahrerlaubnisquoten und Pkw-Verfügbarkeit führen auch in Deutschland zu einem Anstieg älterer Pkw-Fahrender im Straßenverkehr. Ab zirka 75 Jahren besteht für Personen am Steuer jedoch ein höheres fahrleistungsbezogenes Risiko, Unfälle mit Personenschäden zu verursachen. Es finden alterstypische physische und psychische Veränderungen der Leistungsfähigkeit statt, die auch die Fahrkompetenz beeinträchtigen können. Obwohl ein Teil der Befragten ein entsprechendes Problembewusstsein und typische Anpassungen des Fahrverhaltens zeigt, gilt dies nicht für die Mehrheit der befragten älteren Pkw-Fahrenden. Eine systematische Ansprache und Unterstützung der Älteren bezüglich des Erhalts ihrer Fahrkompetenz findet jedoch kaum statt. Eine Möglichkeit wäre eine qualifizierte Rückmeldung nach einer begleiteten Fahrt im Realverkehr, bei der das Fahrverhalten systematisch beobachtet und bewertet wird. Grundsätzlich sollte in der Zukunft die Information und Aufklärung Älterer unbedingt verbessert werden, mit dem Ziel einer aktiven, eigenverantwortlichen Auseinandersetzung mit der eigenen Fahrkompetenz. Sollte sich allerdings zeigen, dass auf diese Weise die Zielgruppe nicht ausreichend erreicht wird, kann auch eine verpflichtende Teilnahme, z.B. an einer Rückmeldefahrt, in Betracht gezogen werden.

Die erneute Befragung zum Verkehrsklima in Deutschland im Sommer 2020 zeigt, dass die Veränderungen des Straßenverkehrs im Zuge der Corona-Pandemie sich nicht nachhaltig auf das eigene Verkehrsverhalten oder das Sicherheitsempfinden der Befragten auswirken. Allenfalls wird regelwidriges Verhalten bei anderen Verkehrsteilnehmenden häufiger beobachtet.

## Literatur

- [1] Statistisches Bundesamt (2020). Verkehr. Verkehrsunfälle. Fachserie 8 Reihe 7.
- [2] Statistisches Bundesamt (2019). Verkehrsunfälle. Kraftrad- und Fahrradunfälle im Straßenverkehr 2018.
- [3] Kraftfahrt-Bundesamt (2020). Bundeseinheitlicher Tatbestandskatalog. Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten. Stand: 28.04.2020 – 13. Auflage.
- [4] Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. (DVR). Promillegrenzen in Europa. Verfügbar unter: <http://www.dvr.de/alkohol/recht-und-gesetz/promillegrenzen-in-europa.htm>
- [5] UDV - Unfallforschung der Versicherer (2018). Ablenkung durch Texten während des Fahrens. Unfallforschung kompakt 74. Unfallforschung der Versicherer. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., Berlin.
- [6] UDV- Unfallforschung der Versicherer (2015). Verkehrsregelakzeptanz, Forschungsbericht 06. Unfallforschung der Versicherer. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., Berlin.
- [7] UDV - Unfallforschung der Versicherer (2011). Regelverstöße im Straßenverkehr. Unfallforschung kompakt 26. Unfallforschung der Versicherer. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., Berlin.
- [8] UDV- Unfallforschung der Versicherer (2015). Untersuchungen zur Schutzwirkung des Fahrradhelms, Forschungsbericht 32. Unfallforschung der Versicherer. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., Berlin.
- [9] Evers, C. (2020). Gurte, Kindersitze, Helme und Schutzkleidung – 2019. Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt).
- [10] Kraftfahrtbundesamt (2019). Verkehrsauffälligkeiten (VA) Bestand im Fahreignungsregister (FAER) am 1. Januar 2018.
- [11] UDV - Unfallforschung der Versicherer (2020). Alkohol-Interlock in Deutschland. Unfallforschung kompakt 97. Unfallforschung der Versicherer. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., Berlin.
- [12] Nobis, C. & Kuhnimhof, T. (2018). Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin.
- [13] UDV- Unfallforschung der Versicherer (2019). Rückmeldefahrt für Senioren. Unfallforschung kompakt 93. Unfallforschung der Versicherer. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., Berlin.
- [14] Statistisches Bundesamt (2019). Verkehrsunfälle. Unfälle von Senioren im Straßenverkehr 2018.
- [15] UDV- Unfallforschung der Versicherer (2015). Fahreignung von Senioren. Unfallforschung kompakt 54. Unfallforschung der Versicherer. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., Berlin.
- [16] UDV- Unfallforschung der Versicherer (2019). Entwicklung und Evaluation einer Rückmeldefahrt für ältere Pkw-Fahrer, Forschungsbericht 61. Unfallforschung der Versicherer. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., Berlin.
- [17] Goecke, H., Puls, T. & Wendt, J. (2020). Vollbremsung: Die Folgen von Corona für den Straßenverkehr. IW-Kurzbericht 60/2020.
- [18] Statistisches Bundesamt (2020). Verkehr. Verkehrsunfälle. Fachserie 8 Reihe 7. April 2020.
- [19] Follmer, Robert (2020). Mobilitätsreport 01, Ergebnisse aus Beobachtungen per repräsentativer Befragung und ergänzendem Mobilitätstracking bis Ende Mai, Ausgabe 29.05.2020, Bonn, Berlin, mit Förderung des BMBF.





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

[unfallforschung@gdv.de](mailto:unfallforschung@gdv.de)  
[www.udv.de](http://www.udv.de)  
[www.gdv.de](http://www.gdv.de)

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