

Verkehrsklima in Deutschland 2010

Tina Gehlert

Karen Genz

Verkehrsklima in Deutschland 2010

Dr. rer. nat. Tina Gehlert
B. A. Karen Genz

Die Unfallforschung der Versicherer veröffentlicht ihre Forschungsergebnisse in den Reihen:

FS - Fahrzeugsicherheit

VI - Verkehrsinfrastruktur

VV - Verkehrsverhalten / Verkehrspsychologie

Impressum

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.

Unfallforschung der Versicherer

Wilhelmstraße 43 / 43G, 10117 Berlin

Postfach 08 02 64, 10002 Berlin

unfallforschung@gdv.de

www.udv.de

ISBN-Nr.: 978-3-939163-40-4

Redaktion: Dr. rer. nat. Tina Gehlert

Layout: Franziska Gerson Pereira

Erschienen: 09 / 2011

Inhalt

	Tabellenverzeichnis	4
	Abbildungsverzeichnis	5
	Kurzfassung	6
	Abstract	7
1	Einleitung	8
2	Methodik	8
2.1	Design	8
2.2	Stichprobe	8
2.3	Datenauswertung	8
3	Ergebnisse	10
3.1	Wahrgenommene Verkehrssicherheit	10
3.2	Verkehrsverhalten	15
3.2.1	Fahrstil	15
3.2.2	Nebentätigkeiten	18
3.3	Verkehrspolitik	19
3.3.1	Relevanz der Verkehrssicherheit	19
3.3.2	Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit	19
3.3.3	Verantwortung für Verkehrssicherheit	20
3.4	Regelverstöße im Straßenverkehr	21
3.4.1	Regelverstoß: Rotlicht	22
3.4.2	Regelverstoß: Alkohol	28
3.4.3	Regelverstoß: Geschwindigkeit	31
3.4.4	Vergleich zwischen Verkehrsklima 2008 und 2010	33
3.5	Fahrradsicherheit	34
3.6	Rettung und Verletzung	35
3.7	Fahrzeugsicherheit	37
3.8	Fahrerassistenzsysteme	38
3.9	Fahren mit Licht am Tag	42
3.10	SUV-Fahrer	44
4	Fazit	49
	Literatur	50

Tabellen

Tabelle 1: Stichprobenbeschreibung	9
Tabelle 2: Wahrgenommene Verkehrssicherheit von Frauen und Männern im Vergleich	11
Tabelle 3: Wahrgenommene Verkehrssicherheit und Verkehrsmittelwahl (bei einer Nutzung von (fast) täglich bis max. 1 Tag pro Monat)	12
Tabelle 4: Häufigkeit der Pkw-Nutzung und Sicherheitsempfinden im Straßenverkehr	12
Tabelle 5: Einschätzung des persönlichen Fahrstils (Entspannt/Angespannt) in Abhängigkeit von der Häufigkeit der Pkw-Nutzung	16
Tabelle 6: Einschätzung des Fahrstils von Pkw-Fahrern in Abhängigkeit vom Alter (n = 1.420, Häufigkeit in %)	17
Tabelle 7: Telefonieren am Steuer als Unfallursache (Häufigkeit in %)	19
Tabelle 8: Relevanz der Verkehrssicherheit (N = 1.680, Häufigkeit in %)	19
Tabelle 9: Wirksamkeit und Befürwortung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen (N = 1.680)	20
Tabelle 10: Wahrgenommene Verantwortung für Verkehrssicherheit (Mehrfachnennung möglich)	21
Tabelle 11: Erhobene Variablen und Beispielimte für das Pkw-Szenario „Fahren unter Alkohol“	23
Tabelle 12: Rotlichtübertretung von Fußgängern (n = 514)	24
Tabelle 13: Rotlichtübertretung von Fahrradfahrern (n = 192)	25
Tabelle 14: Rotlichtübertretung von Pkw-Fahrern (n = 231)	27
Tabelle 15: Fahren unter Alkohol von Pkw-Fahrern (n = 204)	29
Tabelle 16: Fahren unter Alkohol von Fahrradfahrern (n = 159)	31
Tabelle 17: Missachten der Geschwindigkeitsbegrenzung bei Pkw-Fahrern (n = 231)	32
Tabelle 18: Tragen eines Fahrradhelmes nach Nutzungshäufigkeit des Fahrrades	35
Tabelle 19: Rangreihe der Fahrradhelmnutzung nach Fahrtzweck	35
Tabelle 20: Kriterien für den Kauf eines Fahrzeuges	37
Tabelle 21: Einstellung von Pkw-Fahrern zu Fahren mit Licht am Tag (n = 1.420)	43
Tabelle 22: Stichprobencharakteristik von SUV- und Pkw-Fahrern im Vergleich	45

Abbildungen

Abbildung 1: Wahrgenommene Verkehrssicherheit	11
Abbildung 2: Wahrgenommene Verkehrssicherheit 2008 und 2010 im Vergleich	11
Abbildung 3: Wahrgenommene Verkehrssicherheit der Pkw-Fahrer	13
Abbildung 4: Wahrgenommene Verkehrssicherheit von Fußgängern	13
Abbildung 5: Wahrgenommene Verkehrssicherheit von Radfahrern	14
Abbildung 6: Wahrgenommene Verkehrssicherheit von Motorradfahrern	14
Abbildung 7: Wahrgenommene Verkehrssicherheit von Mofa-/Mopedfahrern	14
Abbildung 8: Selbst- und Fremdeinschätzung des Fahrstils von Pkw-Fahrern	15
Abbildung 9: Selbst- und Fremdeinschätzung des Fahrstils von Fahrradfahrern	17
Abbildung 10: Häufigkeit und Risikowahrnehmung von Nebentätigkeiten beim Autofahren	18
Abbildung 11: Regelverstöße als Unfallursache	21
Abbildung 12: Subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit von Geschwindig- keitsverstößen 2008 und 2010 im Vergleich	34
Abbildung 13: Subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit von Fahren unter Alkohol 2008 und 2010 im Vergleich	34
Abbildung 14: Helmtragen bei Radfahrern	35
Abbildung 15: Verhalten bei einem Unfall	36
Abbildung 16: Rufnummern im Notfall	36
Abbildung 17: Kriterien für den Kauf eines Fahrzeuges 2008 und 2010 im Vergleich	38
Abbildung 18: Bekanntheit und Verfügbarkeit von FAS im Pkw (Häufigkeit in %)	39
Abbildung 19: Bewertung des ESP (Mittelwert)	40
Abbildung 20: Bewertung des Notbremsassistenten (Mittelwert)	41
Abbildung 21: Bewertung des Spurverlassenswarners (Mittelwert)	41
Abbildung 22: Bewertung des Totwinkelassistenten (Mittelwert)	42
Abbildung 23: Fahren mit Licht am Tag (Häufigkeit in %)	43
Abbildung 24: Kriterien für den Kauf eines Fahrzeuges im Vergleich (SUV- und Pkw-Fahrer)	46
Abbildung 25: Wahrgenommene Verkehrssicherheit im Vergleich (SUV- und Pkw-Fahrer)	46
Abbildung 26: Wo fühlen sich Autofahrer sicher? (SUV- und Pkw-Fahrer im Vergleich)	47
Abbildung 27: Ursachen für Verkehrsunfälle im Vergleich (SUV- und Pkw-Fahrer)	47
Abbildung 28: Vergleich des persönlichen Fahrstils zwischen Pkw-Fahrern und SUV-Fahrern	48
Abbildung 29: Häufigkeit von Nebentätigkeiten im Vergleich (SUV- und Pkw-Fahrer)	49

Kurzfassung

Im Auftrag der Unfallforschung der Versicherer (UDV) führte das Marktforschungsinstitut TNS Infratest die Befragung „Verkehrsklima in Deutschland 2010“ durch. Die Befragung ist Teil der Längsschnittstudie „Verkehrsklima in Deutschland“, bei der im Zweijahresrhythmus die wahrgenommene Verkehrssicherheit und das Verkehrsverhalten der Bevölkerung erfasst werden. Die Ergebnisse werden auf der Webseite www.verkehrsklima.de veröffentlicht.

In die Befragung 2010 wurden vermehrt Fragen zum Radverkehr aufgenommen. Des Weiteren wurden neue Aspekte, wie das Fahren mit Licht am Tag erfragt. Schwerpunkt in der Befragung 2010 war die Einstellung und das Verkehrsverhalten von Geländewagen(SUV)-Fahrern.

Die Mehrheit der Befragten fühlt sich auch 2010 sicher im Straßenverkehr. Etwa die Hälfte der Befragten (53 %) gibt an, sich sicher oder sehr sicher zu fühlen. Im Vergleich zu 2008 ist dies jedoch ein Rückgang um 16 Prozentpunkte von 69 % auf 53 %.

Pkw- und Fahrradfahrer schätzen ihren eigenen Fahrstil als entspannt, sicher und vorschriftsmäßig ein. Im Vergleich dazu wird der Fahrstil der anderen Pkw- und Fahrradfahrer als angespannter, unsicherer, durchsetzungsstärker, sportlicher und regelwidriger eingeschätzt. Die Diskrepanz zwischen Selbst- und Fremdeinschätzung ist bei Pkw-Fahrern größer als bei Fahrradfahrern.

Über die Hälfte der Befragten geben an, dass Alkohol am Steuer und zu schnelles Fahren sehr häufig Ursache von Verkehrsunfällen sind. Beim Übertreten oder Überfahren einer roten Ampel sind es ein Drittel der Befragten. Trotzdem sind Übertretungen der Verkehrsregeln, insbesondere beim Rotlicht und der Geschwindigkeit, ein verbreitetes Phänomen im Straßenverkehr. Je 18 % der Fußgänger und Radfahrer sowie 30 % der Pkw-Fahrer geben an, in den letzten 12 Monaten gelegentlich oder häufiger das Rotlicht missachtet zu haben. 48 % der Pkw-Fahrer geben an, in den letzten 12 Monaten gelegentlich oder häufiger die Geschwindigkeitsbegrenzung übertreten zu haben. Alkohol am Steuer ist dagegen selten. So geben nur 2 % der Pkw-Fahrer an, in den letzten 12 Monaten gelegentlich oder häufiger mit Alkohol gefahren zu sein. Häufiger wird in der Situation auf das Fahrrad zurückgegriffen. 9 % der Radfahrer berichten, in den letzten 12 Monaten gelegentlich oder häufiger mit Alkohol im Blut gefahren zu sein.

Das bekannteste Fahrerassistenzsystem ist das Elektronische Stabilitätsprogramm (ESP). 90 % der Pkw-Fahrer kennen dieses System. Notbremsassistent, Spurverlassens- und Totwinkelwarner sind ebenfalls einem großen Anteil der Befragten (etwa 65 %) bekannt. Am häufigsten ausgestattet sind die Pkw der Befragten mit ESP. 51 % der Pkw-Fahrer gaben an, dass ihr Pkw mit diesem System ausgestattet ist. Lediglich 14 % der Pkw sind mit einem Notbremsassistent ausgestattet. Spurverlassenswarner oder Totwinkelwarner sind kaum vorhanden.

SUV-Fahrer unterscheiden sich von anderen Pkw-Fahrern in soziodemographischen Merkmalen wie Alter und Einkommen. Im Durchschnitt sind SUV-Fahrer jünger und verfügen über ein höheres Haushaltseinkommen als Pkw-Fahrer. Außerdem nutzen sie ihr Fahrzeug häufiger und geben eine höhere Fahrleistung als Pkw-Fahrer an. In der Wahrnehmung der Verkehrssicherheit oder dem eigenen Verkehrsverhalten unterscheiden sich SUV-Fahrer dagegen kaum von Pkw-Fahrern.

Abstract

In 2010 the survey “German Traffic climate“ has been carried out for the second time investigating German road user’s attitudes towards road safety issues and their self-reported traffic behaviour. The field work was conducted by TNS Infratest in June and July 2010. The results are published at the website www.verkehrsklima.de.

In 2010 more emphasis has been put on the perspective of cyclists. New topics have been included in the survey like the attitudes towards day light running. Special topic in 2010 was the attitude and self-reported driving behaviour of SUV (sports utility vehicle) drivers.

In 2010 the majority of road users feels safe in traffic. About half of the participants (53%) stated to feel safe or very safe in traffic. However, this is a decline by about 16 percentage points compared to 2008 where 69% stated to feel safe or very safe.

Car drivers and cyclists describe their driving and riding style as relaxed, safe and as complying with traffic regulations. In contrast they describe the driving and riding style of others as tense, unsafe, assertive, sportive and not complying with traffic regulations. The discrepancy between the self assessment and the assessment of others is larger for car drivers than for cyclists.

The majority of participants stated that drunk driving and speeding are major causes of road accidents, but only one third stated this for red light running. Speeding and red light running are wide spread phenomena in traffic. 18% of pedestrians, 18% of cyclists and 30% of car drivers stated to have violated the red light sometimes or more often in the last 12 months. 48% of car drivers admit speeding sometimes or more often in the last 12 months. Drunk driving happens less often. Only 2% of car drivers stated drunk driving sometimes or more often in the last 12 months and 9% of cyclists.

The most well-known driver assistance system is the electronic stability program (ESP). 90% of car drivers stated to know this system. The majority of car drivers (65%) also know the autonomous emergency brake assistance system, lane departure warning system and blind spot detection system. 51% of car drivers stated that their car is equipped with an electronic stability program, but only 14% stated this for the autonomous emergency brake assistance system. Cars are rarely equipped with lane departure warning systems or blind spot detection systems.

SUV (sports utility vehicle) drivers differ from other car drivers in socio demographic characteristics like age and income. On average SUV drivers are younger and have a higher household income than other car drivers. They use their vehicles more often and state more vehicles kilometres driven per year. Their perception of road safety and their traffic behaviour does not differ substantially from the ones of car drivers.

1 Einleitung

Im Auftrag der Unfallforschung der Versicherer (UDV) führte das Marktforschungsinstitut TNS Infratest die Befragung „Verkehrsklima in Deutschland 2010“ durch. Die Befragung ist Teil der Längsschnittstudie „Verkehrsklima in Deutschland“, bei der im Zweijahresrhythmus die wahrgenommene Verkehrssicherheit und das Verkehrsverhalten der Bevölkerung erfasst werden. Die Ergebnisse werden auf der Webseite www.verkehrsklima.de veröffentlicht.

In die Befragung 2010 wurden vermehrt Fragen zum Radverkehr aufgenommen. Des Weiteren wurden neue Aspekte, wie das Fahren mit Licht am Tag erfragt. Schwerpunkt in der Befragung 2010 war die Einstellung und das Verkehrsverhalten von Geländewagen(SUV)-Fahrern.

2 Methodik

2.1 Design

Die Befragung wurde im Juni und Juli 2010 durchgeführt. Die Befragung wurde online realisiert und um persönlich-mündliche Interviews (CAPI) ergänzt, um insbesondere Personen ohne Internetzugang (z. B. ältere Personen) zu erreichen. Insgesamt nahmen 1.680 Personen an der Befragung teil. Beide Befragungsteile wurden zu einem Datensatz integriert und nach Alter, Geschlecht, verkehrsrelevanten Merkmalen wie z. B. Pkw-Verfügbarkeit und Verkehrsmittelnutzung und räumlichen Variablen wie z. B. dem Bundesland gewichtet. Daraus resultiert ein repräsentatives Abbild der Gesamtbevölkerung in Deutschland.

2.2 Stichprobe

Insgesamt nahmen $N=1.680$ Personen an der Befragung teil. Die Onlineerhebung bildet die Basisstichprobe und umfasste $n=1.404$ Personen. Mittels persönlich-mündlicher Interviews (CAPI) wurde eine Zusatzstichprobe von $n=276$ Personen erhoben. Im Bericht sind jeweils die ungewichteten Stichprobengrößen angegeben, d. h. die Anzahl an Personen, die tatsächlich geantwortet haben.

Tabelle 1 gibt einen Überblick über die Charakteristik der Stichprobe. Die Stichprobe bestand zu 48% aus Männern und zu 52% aus Frauen im Alter von 18 bis 98 Jahren. Der Altersdurchschnitt lag bei 50 Jahren. Am häufigsten sind die Befragten als Fußgänger unterwegs. 58% geben an, fast täglich zu Fuß zu gehen. 49% der Befragten nutzen fast täglich den Pkw, 74% können jederzeit über einen Pkw verfügen. Die durchschnittliche Fahrleistung beträgt 13.823 km pro Jahr. 18% nutzen fast täglich das Fahrrad und 12% den ÖPNV.

Der Vergleich der Online und CAPI Stichproben zeigt, dass die CAPI Stichprobe einen höheren Anteil von Frauen und ein höheres Durchschnittsalter aufweist. Die Pkw-Nutzung und Pkw-Verfügbarkeit ist in der CAPI Stichprobe geringer, zu Fuß gehen dagegen stärker ausgeprägt.

2.3 Datenauswertung

Die Datenerhebung wurde begleitet von umfangreichen Feldkontrollen, wie z. B. die Kontrolle der Antwortdauer bei der Onlineerhebung. Des Weiteren wurde der Datensatz einer umfangreichen Konsistenz- und Plausibilitätsprüfung unterzogen.

Tabelle 1: Stichprobenbeschreibung

		Gesamt	Online	CAPI
Basis (ungewichtet); Häufigkeiten (gewichtet)		N = 1.680	n = 1.404	n = 276
Geschlecht	Männlich	48,3 %	52,0 %	39,0 %
	Weiblich	51,7 %	48,0 %	61,0 %
Alter	18 - 20 Jahre	0,9 %	1,3 %	0 %
	21 - 24 Jahre	6,3 %	8,3 %	1,2 %
	25 - 34 Jahre	16,9 %	22,6 %	2,6 %
	35 - 44 Jahre	16,3 %	20,8 %	4,9 %
	45 - 54 Jahre	19,4 %	23,9 %	8,1 %
	55 - 64 Jahre	15,3 %	15,0 %	15,6 %
	65 - 69 Jahre	6,9 %	4,5 %	13,1 %
	70 - 74 Jahre	9,8 %	3,6 %	25,5 %
	75 Jahre und mehr	8,2 %	0 %	29,0 %
	ø	50 Jahre	43 Jahre	66 Jahre
Verkehrsmittelnutzung				
Pkw als Fahrer	(fast) täglich	49,1 %	59,7 %	22,2 %
	1 - 3 Tage die Woche	17,4 %	16,6 %	19,6 %
	1 - 3 Tage im Monat	4,5 %	5,1 %	3,0 %
	Seltener als monatlich	3,8 %	4,8 %	1,4 %
	Nie oder fast nie	24,9 %	13,8 %	52,8 %
	k. A.	0,3 %		1,0 %
Pkw als Mitfahrer	(fast) täglich	8,2 %	8,6 %	7,1 %
	1 - 3 Tage die Woche	34,2 %	32,8 %	37,7 %
	1 - 3 Tage im Monat	25,3 %	31,0 %	10,8 %
	Seltener als monatlich	16,2 %	17,7 %	12,7 %
	Nie oder fast nie	16,1 %	9,9 %	31,7 %
ÖPNV	(fast) täglich	11,7 %	15,2 %	3,1 %
	1 - 3 Tage die Woche	11,2 %	9,6 %	15,5 %
	1 - 3 Tage im Monat	15,3 %	16,2 %	12,9 %
	Seltener als monatlich	18,5 %	17,2 %	21,6 %
	Nie oder fast nie	43,3 %	41,8 %	46,9 %
Fußgänger	(fast) täglich	57,6 %	55,0 %	64,1 %
	1 - 3 Tage die Woche	21,2 %	21,1 %	21,4 %
	1 - 3 Tage im Monat	8,5 %	10,6 %	3,3 %
	Seltener als monatlich	5,2 %	5,7 %	3,9 %
	Nie oder fast nie	7,5 %	7,6 %	7,3 %
Fahrrad	(fast) täglich	17,9 %	17,8 %	18,3 %
	1 - 3 Tage die Woche	20,1 %	19,7 %	21,3 %
	1 - 3 Tage im Monat	14,3 %	18,6 %	3,4 %
	Seltener als monatlich	10,2 %	11,2 %	7,5 %
	Nie oder fast nie	37,5 %	32,7 %	49,5 %

Verkehrsmittelnutzung				
Motorrad	(fast) täglich	0,6 %	0,9 %	0 %
	1 - 3 Tage die Woche	1,5 %	1,6 %	1,2 %
	1 - 3 Tage im Monat	1,9 %	2,6 %	0,3 %
	Seltener als monatlich	2,9 %	3,3 %	1,9 %
	Nie oder fast nie	92,7 %	91,6 %	95,2 %
	k. A.	0,4 %		1,4 %
Moped / Mofa	(fast) täglich	0,2 %	0,3 %	0 %
	1 - 3 Tage die Woche	0,4 %	0,4 %	0,3 %
	1 - 3 Tage im Monat	1,1 %	1,1 %	1,3 %
	Seltener als monatlich	1,0 %	1,3 %	0 %
	Nie oder fast nie	96,9 %	96,9 %	96,9 %
	k. A.	0,4 %		1,5 %
Pkw-Verfügbarkeit	Jederzeit	73,9 %	78,0 %	59,4 %
	Gelegentlich	10,9 %	10,8 %	11,3 %
	Gar nicht	15,2 %	11,2 %	29,3 %
Pkw-Fahrleistung (km / Jahr)	∅	13.823	14.846	9.151

Zur Datenauswertung wurde der gewichtete Datensatz zugrunde gelegt. Die Datenauswertung erfolgte im ersten Schritt deskriptiv. Dazu wurden im Bericht die Antworthäufigkeiten sowie Maße der zentralen Tendenz und Streuung (z. B. Mittelwert und Standardabweichungen) ausgewertet. Im zweiten Schritt wurden Zusammenhänge und Unterschiede zwischen Variablen inferenzstatistisch geprüft (z. B. mittels Korrelationsanalyse und Unterschiedstests). Alle Variablen wurden auf Alters- und Geschlechtsunterschiede sowie Unterschiede in Abhängigkeit von der Verkehrsmittelnutzung getestet. Als statistisch sehr signifikant werden Unterschiede auf dem 1 % Niveau ($p < .01$) interpretiert und mit ** gekennzeichnet, als statistisch signifikant werden Unterschiede auf dem 5 % Niveau ($p < .05$) interpretiert und mit * gekennzeichnet. Die Ergebnisse sind im Folgenden zusammenfassend dargestellt.

3 Ergebnisse

3.1 Wahrgenommene Verkehrssicherheit

Die wahrgenommene Verkehrssicherheit informiert darüber, wie sicher sich die befragten Personen im Straßenverkehr fühlen (vgl. Abbildung 1). Danach fühlt sich etwa die Hälfte der Befragten (53 %) sicher oder sehr sicher auf deutschen Straßen. 12 % der Befragten stufen ihr Sicherheitsempfinden als unsicher oder sehr unsicher ein. Weitere 35 % nehmen den Straßenverkehr als durchschnittlich sicher wahr.

Im Vergleich zu 2008 wird die Verkehrssicherheit im Jahr 2010 durchaus kritischer betrachtet (vgl. Abbildung 2). Die Anzahl der Personen, die sich im Straßenverkehr sehr sicher fühlen, ging um 16 Prozentpunkte von 69 % auf 53 % zurück. Des Weiteren gibt es einen Anstieg der Personen, die sich im Straßenverkehr nicht sicher fühlen von 6 % auf 12 % [4]. Die Mehrheit der Befragten fühlt sich aber auch 2010 sicher im Straßenverkehr.

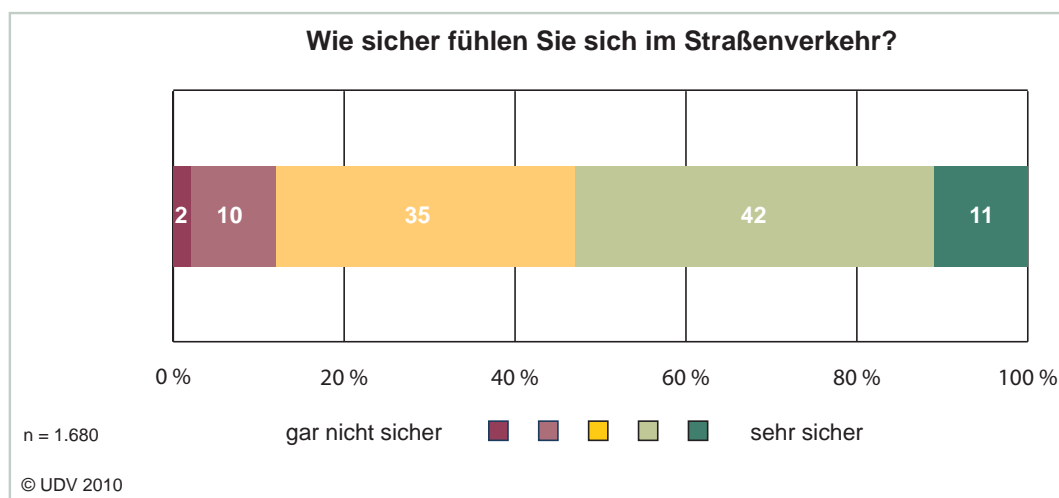


Abbildung 1: Wahrgenommene Verkehrssicherheit

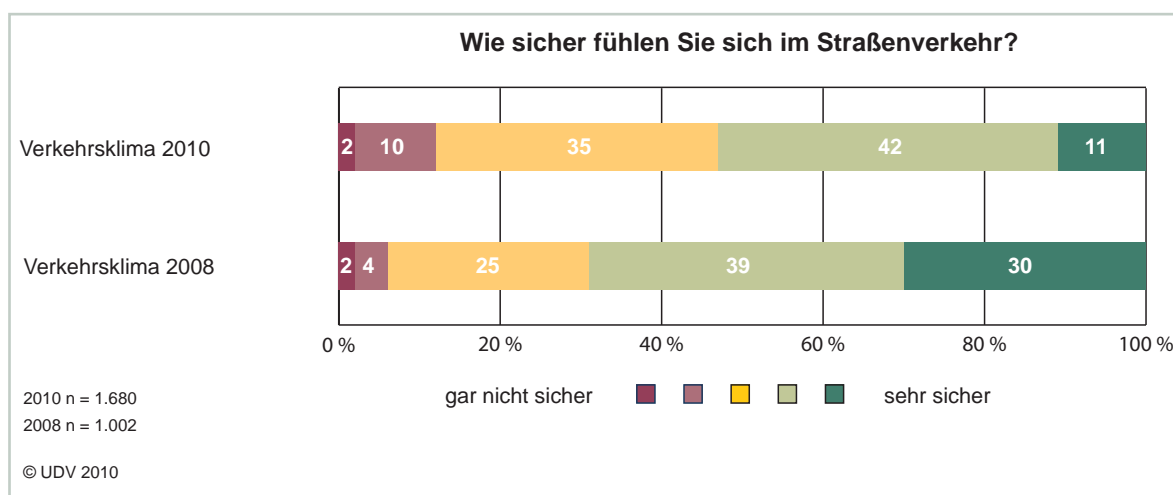


Abbildung 2: Wahrgenommene Verkehrssicherheit 2008 und 2010 im Vergleich

Im Straßenverkehr weniger sicher fühlen sich vor allem Frauen (vgl. Tabelle 2). 15,3% der Frauen geben an, sich gar nicht oder nicht sicher im Straßenverkehr zu fühlen, im Vergleich zu 8,3% der Männer. 65,2% der Männer fühlen sich im Straßenverkehr sicher oder sehr sicher im Vergleich zu 41,4% der Frauen. Ein statistisch signifikanter Unterschied in der wahrgenommenen Verkehrssicherheit zwischen verschiedenen Altersgruppen kann dagegen nicht nachgewiesen werden.

Tabelle 2: Wahrgenommene Verkehrssicherheit von Frauen und Männern im Vergleich

	Männer (n = 886)	Frauen (n = 794)
Gar nicht sicher	0,8 %	3,2 %
	7,5 %	12,1 %
	26,5 %	43,3 %
	50,7 %	34,2 %
Sehr sicher	14,5 %	7,2 %

Tabelle 3: Wahrgenommene Verkehrssicherheit und Verkehrsmittelwahl (bei einer Nutzung von (fast) täglich bis max. 1 Tag pro Monat)

Nutzergruppe	N	Wie sicher fühlen Sie sich im Straßenverkehr?				Sehr sicher
		Gar nicht sicher				
Fußgänger	1.480	1,6 %	10,6 %	35,3 %	42,3 %	10,2 %
Pkw als Fahrer	1.360	0,3 %	6,4 %	31,1 %	49,6 %	12,6 %
Fahrrad	822	0,8 %	8,7 %	35,7 %	42,4 %	12,4 %
ÖPNV	677	3,1 %	10,6 %	38,1 %	41,7 %	6,5 %
Motorrad	101	0,0 %	4,5 %	35,8 %	47,8 %	11,9 %
Moped	52	0,0 %	0,0 %	44,4 %	44,4 %	11,2 %

Pkw-Fahrer fühlen sich im Durchschnitt sicherer als Verkehrsteilnehmer die auf andere Verkehrsmittel zurückgreifen (vgl. Tabelle 3). So empfinden 62,2% der Pkw-Fahrer den Straßenverkehr als sicher beziehungsweise sehr sicher im Vergleich zu Fahrradfahrern bei denen sich 54,8% sicher oder sehr sicher im Straßenverkehr fühlen. Offensichtlich vermittelt der Pkw ein weit stärkeres Maß an Kontrolle und Sicherheit als andere Verkehrsmittel.

Darüber hinaus fühlen sich Pkw-Fahrer sicherer, je öfter sie mit dem Pkw unterwegs sind. 65,4% der Pkw-Fahrer die fast täglich fahren, geben an, sich sicher oder sehr sicher im Straßenverkehr zu fühlen im Vergleich zu 24,6% der Pkw-Fahrer, die seltener als monatlich und 31,5% die nie oder fast nie fahren (vgl. Tabelle 4).

Tabelle 4: Häufigkeit der Pkw-Nutzung und Sicherheitsempfinden im Straßenverkehr

Pkw-Nutzung	N	Wie sicher fühlen Sie sich im Straßenverkehr?				
		Gar nicht sicher				Sehr sicher
(fast) täglich	939	0,2 %	5,8 %	28,6 %	50,2 %	15,2 %
1 - 3 Tage pro Woche	330	0,7 %	7,2 %	37,3 %	46,9 %	7,9 %
1 - 3 Tage pro Monat	91	0 %	9,2 %	34,2 %	53,9 %	2,7 %
Seltener als monatlich	60	7,7 %	15,4 %	52,3 %	20,0 %	4,6 %
Nie oder fast nie	258	6,3%	18,7 %	43,5 %	24,6 %	6,9 %

Die wahrgenommene Verkehrssicherheit wird von den Verkehrsteilnehmern unterschiedlich beurteilt, je nachdem wo sie sich aufhalten. Pkw-Fahrer fühlen sich am sichersten in Wohngebieten gefolgt von Landstraßen (vgl. Abbildung 3). 73% der befragten Pkw-Fahrer geben an, sich in Wohngebieten sicher oder sehr sicher zu fühlen. Am unsichersten werden Autobahnbaustellen empfunden. Nur 20% der Pkw-Fahrer geben an, sich in Autobahnbaustellen sicher oder sehr sicher zu fühlen. Frauen fühlen sich in Autobahnbaustellen unsicherer als Männer. So geben nur 16% der Frauen an, sich als Pkw-Fahrer in Autobahnbaustellen sicher oder sehr sicher zu fühlen, im Vergleich zu 23% der Männer.

Diese Wahrnehmung steht im Widerspruch zu den bekannten Unfallzahlen. So weist die Unfallstatistik für Pkw-Fahrer für 2009 die wenigsten Unfälle mit Personenschaden und die niedrigste Anzahl an Verunglückten auf Autobahnen aus (18.394 Unfälle mit Personenschaden, 28.873 Verunglückte) im Vergleich zu Landstraßen (79.051 Unfälle mit Personenschaden, 114.031 Verunglückte) und Straßen innerhalb von Ortschaften (213.361 Unfälle mit Personenschaden, 258.919 Verunglückte). Ebenso gab es 2009 in Autobahnbaustellen nur 1.191 Unfälle mit Personenschäden und 1.990 Verunglückte im Vergleich zu 17.203 Unfällen mit Personenschäden und 26.883 Verunglückten auf anderen Autobahnabschnitten [3].

Fußgänger fühlen sich am sichersten an Fußgängerampeln. Knapp $\frac{3}{4}$ der Fußgänger fühlen sich an einer Fußgängerampel sicher oder sehr sicher (vgl. Abbildung 4). Vor allem ältere Menschen ab 65 Jahren weisen ein sehr hohes Sicher-

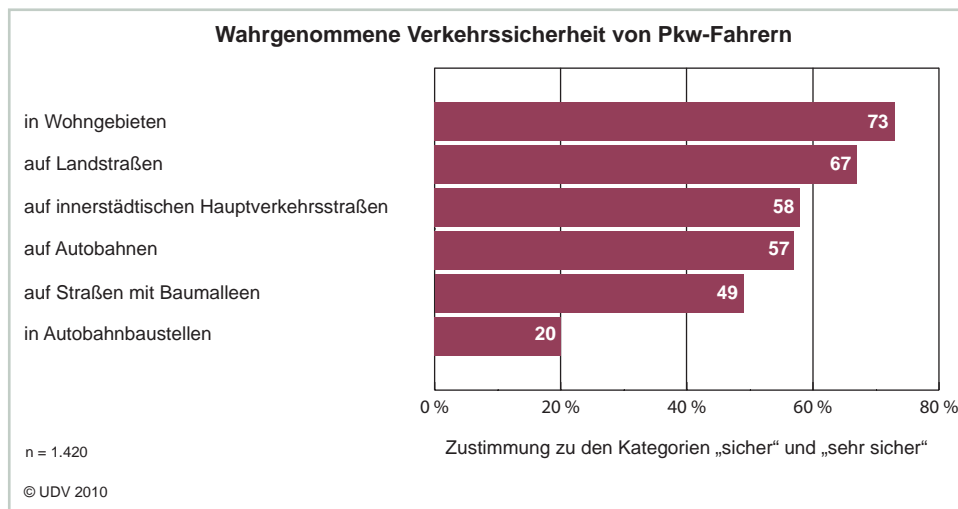


Abbildung 3: Wahrgenommene Verkehrssicherheit der Pkw-Fahrer

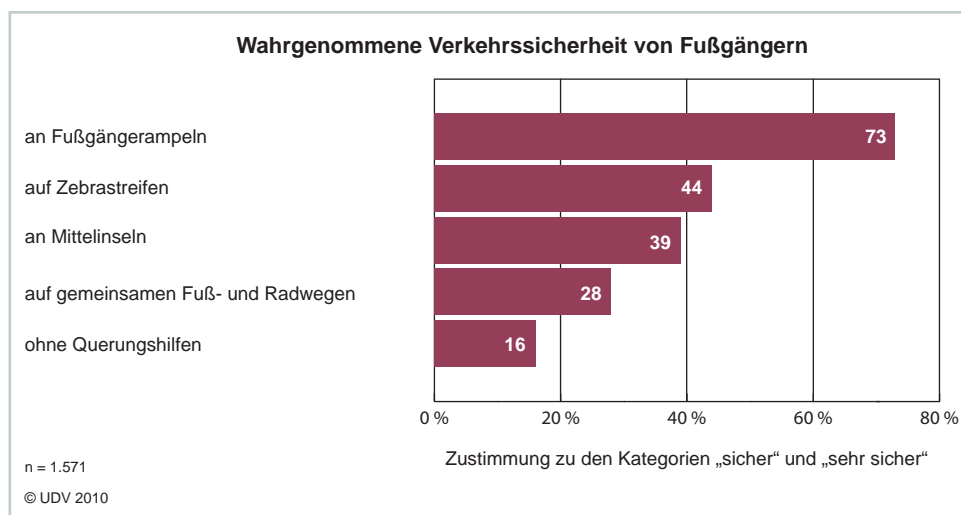


Abbildung 4: Wahrgenommene Verkehrssicherheit von Fußgängern

heitsempfinden an Fußgängerampeln auf. Weitere Querungshilfen, wie Zebrastreifen oder Mittelinseln, werden von nahezu jedem 2. Befragten als sicher oder sehr sicher eingestuft. Gemeinsame Fuß- und Radwege werden von 28 % der Fußgänger als sicher oder sehr sicher wahrgenommen. Im Gegensatz dazu steht eine Untersuchung von Alrutz et al. [1], die zeigt, dass jede Querungshilfe, sofern regelkonform gestaltet, die Sicherheit von Fußgängern gleichermaßen gewährleistet.

78 % der Radfahrer fühlen sich auf separaten Radwegen sicher oder sehr sicher (vgl. Abbildung 5). 46 % der Radfahrer stuft die Nutzung eines gemeinsamen Fuß- und Radweges als sicher oder sehr sicher ein. Im Gegensatz zu den Fußgängern rangiert diese Infrastruktur bei Radfahrern an zweiter Stelle. Weniger sicher wird das Fahren auf der Fahrbahn auf einem gemeinsam mit dem Autoverkehr geführten Radstreifen empfunden. In einer solchen Situation fühlen sich nur 14 % der Radfahrer sicher oder sehr sicher. Noch riskanter wird das Fahren auf der Fahrbahn ohne Radfahrstreifen wahrgenommen. Nur 10 % der Radfahrer fühlen sich dort sicher oder sehr sicher. Damit ist dies die am wenigsten bevorzugte Infrastruktur von Radfahrern. Unterschiede in Alter und Geschlecht konnten nicht nachgewiesen werden.

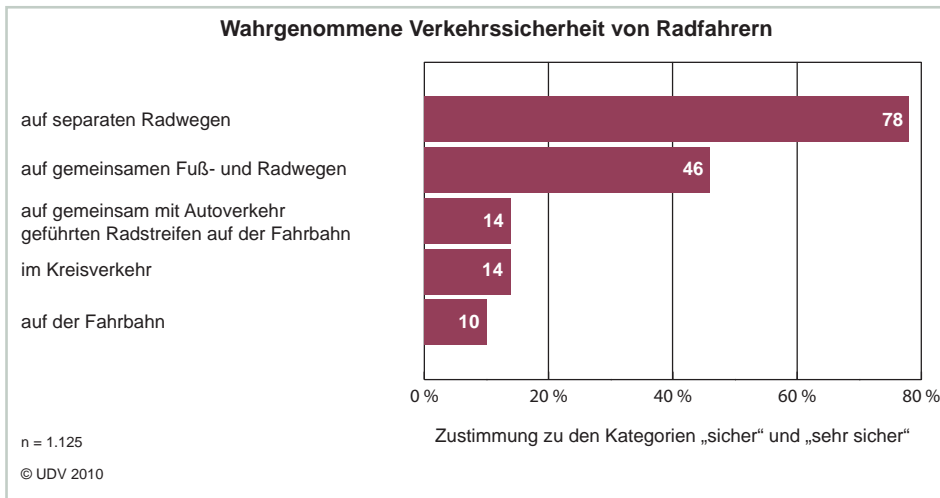


Abbildung 5: Wahrgenommene Verkehrssicherheit von Radfahrern

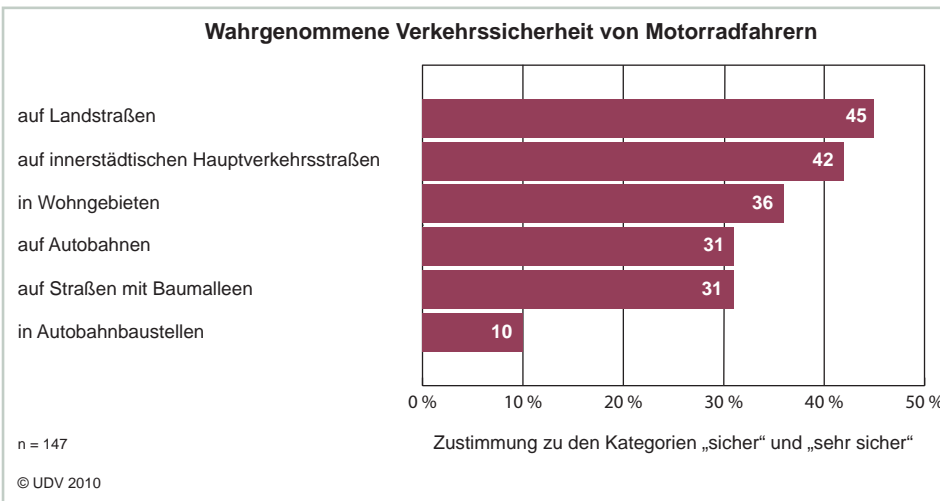


Abbildung 6: Wahrgenommene Verkehrssicherheit von Motorradfahrern

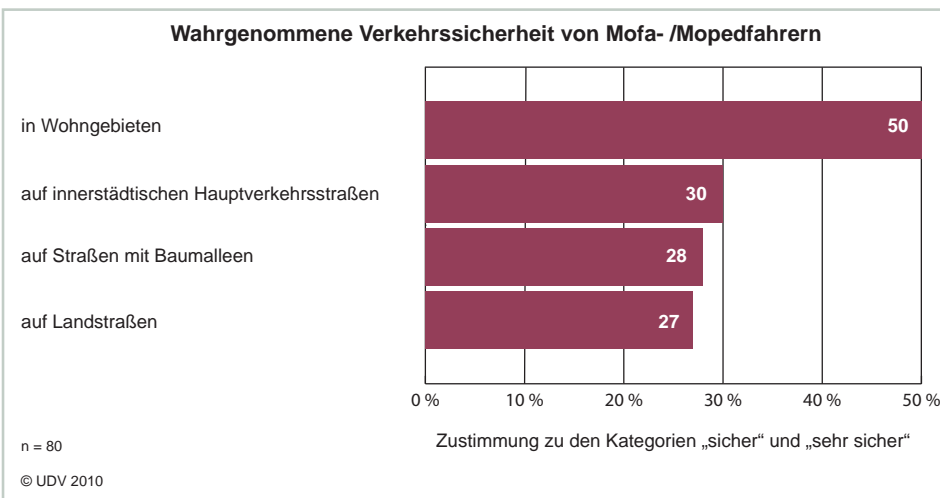


Abbildung 7: Wahrgenommene Verkehrssicherheit von Mofa-/Mopedfahrern

Motorradfahrer fühlen sich am sichersten auf Landstraßen gefolgt von innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen und Wohngebieten (vgl. Abbildung 6). 45 % der Motorradfahrer geben an, sich auf Landstraßen sicher oder sehr sicher zu fühlen. Ähnlich wie bei den Pkw-Fahrern fühlen sich auch Motorradfahrer in Autobahnbaustellen am wenigsten sicher. Lediglich 10 % der Befragten fühlen sich in einer solchen Situation sicher oder sehr sicher.

Mofa-/Mopedfahrer fühlen sich am sichersten in Wohngebieten und innerstädtischen Hauptstraßen. Jeder zweite fühlt sich dort sicher oder sehr sicher (vgl. Abbildung 7). Als weniger sicher werden hingegen Straßen mit Baumalleen und Landstraßen empfunden.

3.2 Verkehrsverhalten

3.2.1 Fahrstil

Entspannt, sicher und vorschriftsmäßig, so schätzen die meisten Pkw-Fahrer ihren eigenen Fahrstil ein. Im Vergleich dazu wird der Fahrstil der anderen Autofahrer als statistisch signifikant angespannter, unsicherer, durchsetzungsstärker, sportlicher und regelwidriger eingeschätzt (vgl. Abbildung 8). Diese Überschätzung der eigenen Fähigkeiten im Vergleich zu anderen Verkehrsteilnehmern ist ein bekanntes Phänomen im Straßenverkehr (vgl. Infobox Selbst- und Fremdwahrnehmung im Straßenverkehr).

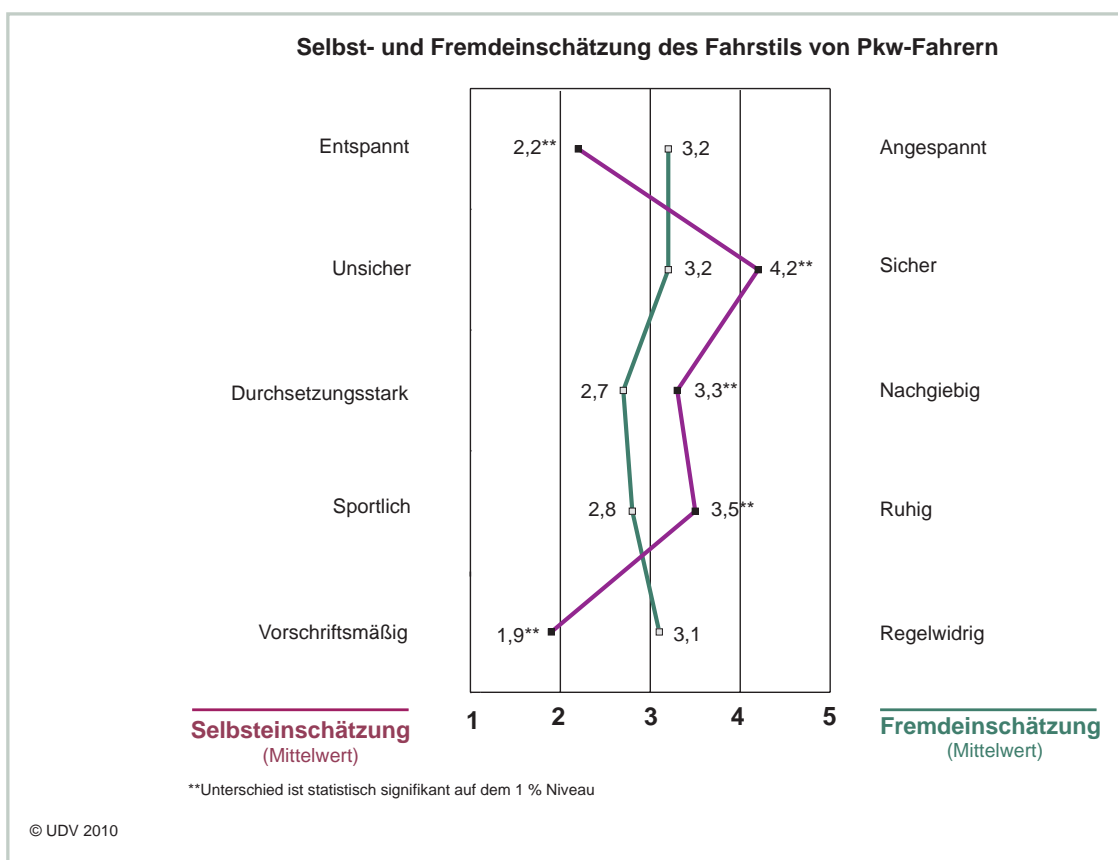


Abbildung 8: Selbst- und Fremdeinschätzung des Fahrstils von Pkw-Fahrern

Selbst- und Fremdwahrnehmung im Straßenverkehr

Die Selbstüberschätzung des eigenen Fahrverhaltens im Vergleich zu anderen Verkehrsteilnehmern ist ein bekanntes Phänomen im Straßenverkehr. So konnte nicht nur im Verkehrsklima 2008 und 2010 eine Diskrepanz zwischen der Selbst- und Fremdwahrnehmung im Straßenverkehr festgestellt werden, sondern auch in vergangenen Studien wurde dies wiederholt bestätigt [6].

Die Selbstwahrnehmung unterliegt oft Verzerrungen, die das eigene Selbstbild schützen bzw. erhöhen. So tendieren Personen dazu, das Ausmaß ihrer positiven Eigenschaften zu überschätzen und das ihrer negativen Eigenschaften zu unterschätzen. Im Gegensatz dazu werden das Verhalten sowie die Eigenschaften anderer Personen wesentlich kritischer beurteilt, insbesondere wenn es die gleichen Verhaltensweisen betrifft.

Auf den Verkehr übertragen bedeutet dies, dass Pkw-Fahrer einen Fehler oder eine Unachtsamkeit, die zu einer kritischen Situation führt, eher dem anderen Verkehrsteilnehmer zuschreiben, als sich selbst bzw. ihrer unzureichenden Fahrkompetenz. Jene Zuschreibung der Verantwortung auf den anderen Verkehrsteilnehmer schützt das Selbstbild in Bezug auf das eigene Fahrverhalten. Es verhindert jedoch auch, dass der betroffene Pkw-Fahrer sein eigenes Fahrverhalten in Frage stellt und ggfs. anpasst.

Die Diskrepanz zwischen Selbst- und Fremdwahrnehmung ist umso ausgeprägter, je wichtiger die fahrerischen Qualitäten für das eigene Selbstbild sind. Bei Pkw-Fahrern weisen überwiegend Männer, ältere Fahrer und Fahrer von leistungsstarken Pkw eine Tendenz der Selbstüberschätzung des eigenen Fahrverhaltens auf.

Unterschiede in der Einschätzung des eigenen Fahrstils gibt es in Abhängigkeit von:

- Der Häufigkeit der Pkw-Nutzung: Personen die häufiger den Pkw nutzen, beschreiben ihren Fahrstil als entspannter und sicherer (vgl. Tabelle 5, Korrelation: $.14^{**}$).

Tabelle 5: Einschätzung des persönlichen Fahrstils (Entspannt / Angespant) in Abhängigkeit von der Häufigkeit der Pkw-Nutzung

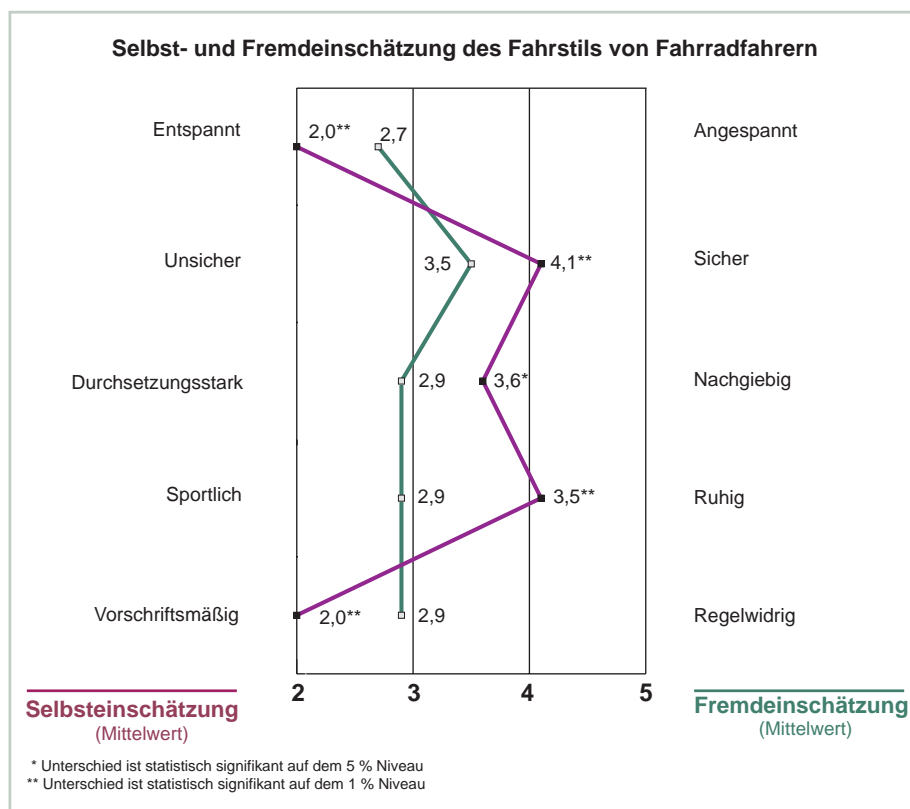
	N	Persönlicher Fahrstil				keine Angabe	
		Entspannt			Angespant		
(fast) täglich	939	26,3 %	41,9 %	23,8 %	6,4 %	1,6 %	
1 - 3 Tage pro Woche	330	28,4 %	29,1 %	35,6 %	3,8 %	3,1 %	
1 - 3 Tage pro Monat	91	19,7 %	36,8 %	21,1 %	13,2 %	9,2 %	
Seltener als monatlich	60	7,8 %	34,4 %	15,6 %	25,0 %	14,1 %	3,1 %

- Der wahrgenommenen Verkehrssicherheit: Je sicherer sich Personen im Straßenverkehr fühlen, desto entspannter und sicherer beschreiben sie ihren Fahrstil und umgekehrt (Korrelation: $-.34^{**}$ und $.44^{**}$).
- Dem Alter: So geben insbesondere junge Pkw-Fahrer im Alter von 18 und 24 Jahren eine sportliche Fahrweise an. Ältere Menschen (ab 65 Jahren) geben häufiger einen ruhigen, nachgiebigen und vorschriftsmäßigeren Fahrstil an (vgl. Tabelle 6).

Tabelle 6: Einschätzung des Fahrstils von Pkw-Fahrern in Abhängigkeit vom Alter (n = 1.420, Häufigkeit in %)

Alter	n	Persönlicher Fahrstil				keine Angabe	
		Sportlich		Ruhig			
18 - 20 Jahre	15	23,1 %	23,0 %	46,2 %	7,7 %	0,0 %	
21 - 24 Jahre	62	0,0 %	13,4 %	39,2 %	41,2 %	6,2 %	
25 - 34 Jahre	313	0,8 %	20,8 %	50,8 %	22,5 %	5,1 %	
35 - 44 Jahre	310	3,9 %	11,6 %	36,9 %	31,3 %	16,3 %	
45 - 54 Jahre	343	1,9 %	11,2 %	32,3 %	33,8 %	20,8 %	
55 - 64 Jahre	198	1,0 %	10,4 %	33,3 %	29,4 %	25,9 %	
65 - 69 Jahre	88	0,0 %	17,3 %	32,1 %	22,2 %	28,4 %	
70 - 74 Jahre	55	1,4 %	6,9 %	19,4 %	41,7 %	23,6 %	7,0 %
75 Jahre und mehr	36	0,0 %	3,8 %	3,8 %	37,7 %	54,7 %	

Fahrradfahrer schätzen ihren Fahrstil, ebenso wie Pkw-Fahrer, als entspannt, sicher und vorschriftsmäßig ein (vgl. Abbildung 9). Des Weiteren lässt sich auch hier eine Diskrepanz zwischen Selbst- und Fremdeinschätzung beobachten. Die Überschätzung der eigenen Fähigkeiten im Straßenverkehr ist auch bei Fahrradfahrern vorhanden. Ältere Fahrradfahrer geben ebenfalls einen vorschriftsmäßigeren, ruhigeren und nachgiebigeren Fahrstil an im Gegensatz zu jungen Radfahrern. Im Gegensatz zu den Pkw-Fahrern gibt es jedoch keine Korrelation zwischen der Nutzungshäufigkeit und dem Fahrstil.


Abbildung 9: Selbst- und Fremdeinschätzung des Fahrstils von Fahrradfahrern

3.2.2 Nebentätigkeiten

Wie die Abbildung 10 zeigt, wird beim Pkw-Fahren als häufigste Nebentätigkeit das Radio genutzt. Deutlich seltener wird telefoniert oder das Navigationssystem bedient. Nur wenige Pkw-Fahrer geben an, SMS zu verschicken. Als besonders risikoreich nehmen Pkw-Fahrer das SMS schreiben, das Telefonieren ohne Freisprechanlage und die Bedienung des Navigationsgerätes wahr (vgl. Abbildung 10). Darüber hinaus gibt es einen mittleren statistisch signifikanten Zusammenhang zwischen der Häufigkeit der Ausführung der Nebentätigkeit und der Risikowahrnehmung. Das bedeutet, je risikoreicher Nebentätigkeiten wahrgenommen werden, desto weniger häufig werden sie ausgeführt.

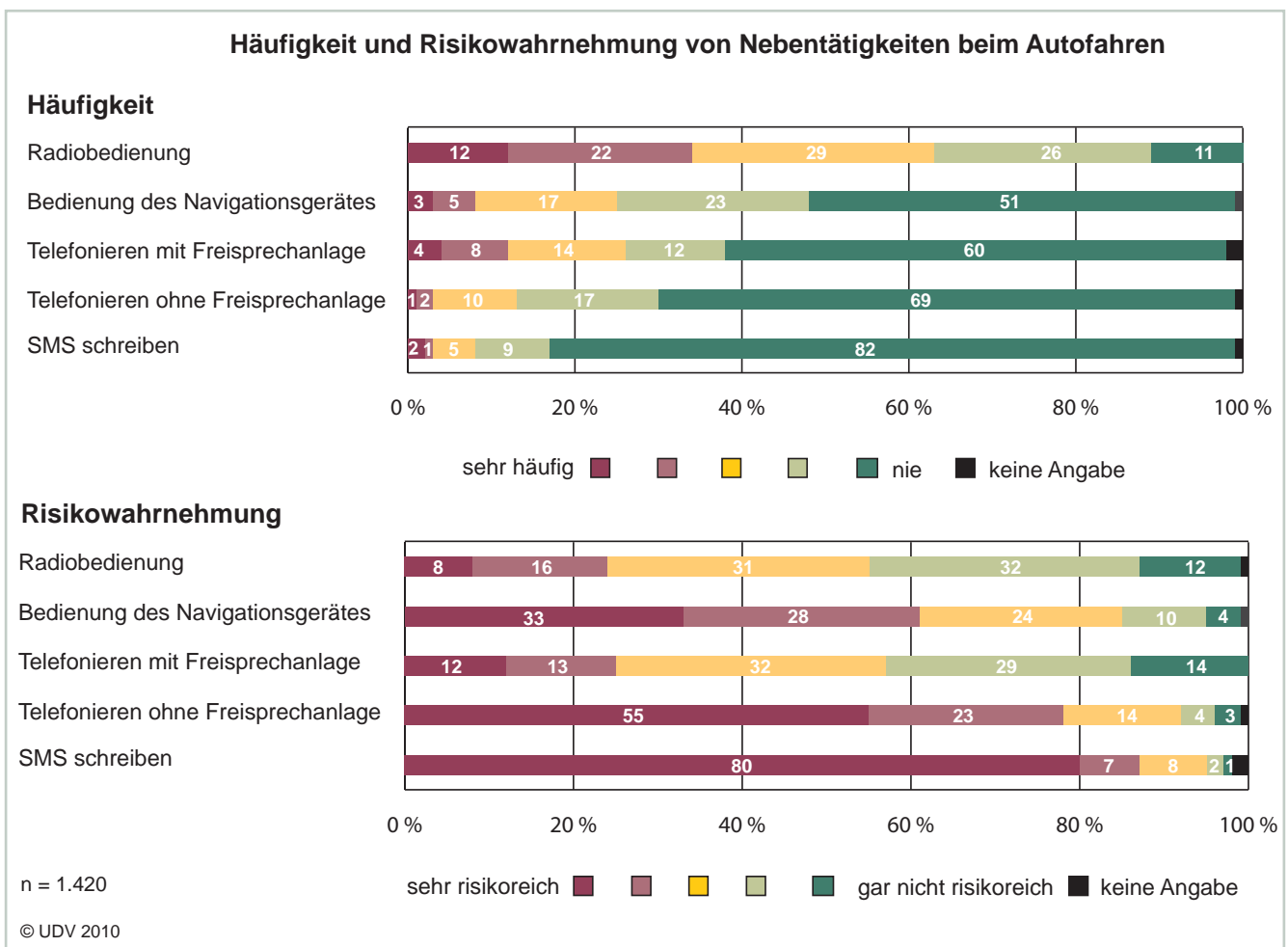


Abbildung 10: Häufigkeit und Risikowahrnehmung von Nebentätigkeiten beim Autofahren

Korrelationskoeffizienten (Spearman's Rho) zwischen Ausführung von Nebentätigkeiten und Risikowahrnehmung:

- Radiobedienung: -0.25**
- Bedienung Navigationssystem: -0.39**
- Telefonieren mit Freisprechanlage: -0.24**
- Telefonieren ohne Freisprechanlage: -0.45**
- SMS schreiben: -0.54**

Das Telefonieren am Steuer wird von der Mehrheit der Befragten als eine häufige Ursache für Verkehrsunfälle genannt (vgl. Tabelle 7). Dennoch telefonieren 3 % der Befragten häufig oder sehr häufig mit ihrem Handy während sie fahren. Einen schwachen statistisch signifikanten Zusammenhang gibt es zwischen dem Alter und der Handynutzung ohne Freisprechanlage. Je jünger die Teilnehmer desto häufiger telefonieren sie während der Fahrt ohne Freisprechanlage.

Tabelle 7: Telefonieren am Steuer als Unfallursache (N = 1.680, Häufigkeit in %)

	Wie häufig sind Ihrer Meinung nach die folgenden Faktoren Ursachen für Verkehrsunfälle?						
	Nie					Sehr häufig	keine Angabe
Handybenutzung beim Fahren ohne Freisprechanlage	3,2 %	4,8 %	10,1 %	19,2 %	28,8 %	32,6 %	1,3 %
Handybenutzung beim Fahren mit Freisprechanlage	5,8 %	16,8 %	26,4 %	23,3 %	13,5 %	12,6 %	1,6 %

3.3 Verkehrspolitik

3.3.1 Relevanz der Verkehrssicherheit

Etwa jeder zweite Befragte zeigt sich beunruhigt bzw. sehr beunruhigt durch das Problem der Straßenverkehrsunfälle (vgl. Tabelle 8). Damit rangieren Straßenverkehrsunfälle nach Kriminalität, Arbeitslosigkeit und Umweltverschmutzung an vierter Position. Frauen und ältere Personen zeigen sich stärker über Verkehrsunfälle beunruhigt als Männer und jüngere Personen.

Vergleicht man dieses Resultat mit den Ergebnissen des EU Projektes SARTRE (**S**ocial **A**ttitudes to **R**oad **T**raffic **R**isk in **E**urope) aus dem Jahr 2004, zeigt sich ein ähnliches Bild. In dieser europäischen Befragung rangierten die Verkehrsunfälle mit 72 % ebenfalls an vierter Stelle nach Arbeitslosigkeit (87 %), Umweltverschmutzung (83 %) und Kriminalität (75 %). Die Verdichtung des Verkehrs lag mit 53 % ebenfalls hinter den Verkehrsunfällen [2].

Tabelle 8: Relevanz der Verkehrssicherheit (N = 1.680, Häufigkeit in %)

	Wie sehr beunruhigen Sie folgende Probleme?						
	Überhaupt nicht					Sehr	keine Angabe
Ausmaß der Kriminalität	3,4 %	8,4 %	15,5 %	20,5 %	24,2 %	28,0 %	
Umweltverschmutzung	4,6 %	6,7 %	17,7 %	23,9 %	25,9 %	21,2 %	
Arbeitslosigkeit	6,3 %	7,2 %	17,9 %	17,2 %	24,8 %	26,6 %	
Straßenverkehrsunfälle	6,7 %	15,3 %	22,7 %	25,2 %	16,6 %	13,5 %	
Standard der medizinischen Versorgung	11,0 %	18,1 %	23,2 %	17,1 %	14,3 %	16,3 %	
Verkehrskollaps	10,5 %	16,9 %	26,7 %	22,8 %	13,8 %	8,8 %	0,5 %

3.3.2 Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

Verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wurden von den Befragten hinsichtlich ihrer Wirksamkeit und Akzeptanz bewertet:

- Fahrsicherheitstraining

- Helmtragepflicht für Radfahrer
- Stationäre Geschwindigkeitsüberwachung (Starenkasten)
- Tempo 130 auf Autobahnen
- Tempo 80 auf Landstraßen
- Tempo 30 in Städten

Tabelle 9: Wirksamkeit und Befürwortung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen (N = 1.680)

Maßnahme	Wahrgenommene Effektivität	Akzeptanz
Fahrsicherheitstraining	79,4 %	81,5 %
Helmtragepflicht für Radfahrer	74,8 %	67,1 %
Stationäre Geschwindigkeitsüberwachung	56,6 %	51,0 %
Tempo 130 auf Autobahnen	55,4 %	55,6 %
Tempo 80 auf Landstraßen	47,3 %	45,3 %
Tempo 30 in Städten	36,5 %	36,1 %

* Zustimmung zu den Kategorien 1 bis 3 auf einer sechsstufigen Skala von 1 = sehr wirksam / befürworte ich voll und ganz bis 6 = überhaupt nicht wirksam / lehne ich voll und ganz ab.

Am effektivsten wurden das Fahrsicherheitstraining, gefolgt von der Helmtragepflicht für Radfahrer und die stationäre Geschwindigkeitsüberwachung, wahrgenommen (vgl. Tabelle 9). Am stärksten befürwortet wurden das Fahrsicherheitstraining und die Helmtragepflicht für Radfahrer. Am wenigsten, aber immerhin noch von einem Drittel, werden Geschwindigkeitsbegrenzungen in der Stadt und von fast jedem zweiten Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Landstraßen und Autobahnen befürwortet.

Nachweisbar ist ein statistisch signifikanter Zusammenhang zwischen der Einschätzung der Wirksamkeit einer Maßnahme und deren Befürwortung. Das bedeutet, dass Personen die eine Maßnahme für effektiv halten, diese sehr wahrscheinlich auch befürworten.

Unterschiede in der Bewertung gab es im Hinblick auf Alter, Geschlecht und Verkehrsmittelnutzung. Die Helmtragepflicht wird vor allem von Senioren und Personen, die nur selten oder nie das Fahrrad benutzen, befürwortet. Ebenso werden Geschwindigkeitsbegrenzungen vor allem von Personen befürwortet, die nur selten oder nie mit dem Pkw fahren. So stimmen z. B. 59,5 % der Befragten, die nie den Pkw benutzen, der Einführung einer 130 km/h -Geschwindigkeitsbegrenzung auf deutschen Autobahnen zu, im Vergleich zu 32,2 % der Pkw-Fahrer, die täglich den Pkw nutzen. Tempo 80 auf Landstraßen wird von 49,6 % der Nicht-Pkw-Nutzer akzeptiert im Vergleich zu 21,8 % der täglichen Pkw-Nutzer. Tempo 30 in Städten befürworteten 46,4 % der Befragten, die nie einen Pkw nutzen im Vergleich zu 16,0 % der täglichen Pkw-Fahrer. Frauen und ältere Personen schreiben den Geschwindigkeitsbegrenzungen im Durchschnitt eine größere Wirksamkeit zu und akzeptieren diese Maßnahmen stärker als Männer und junge Menschen. Die einzige Ausnahme bildet das Fahrsicherheitstraining, bei dem keine geschlechts- und altersspezifischen Unterschiede nachweisbar sind.

3.3.3 Verantwortung für Verkehrssicherheit

Jeder zweite Befragte sieht die Verantwortung für die Verkehrssicherheit sowohl bei sich selbst (51 %) als auch bei den anderen Verkehrsteilnehmern (53 %) (vgl. Tabelle 10). Mehr Handlungsbereitschaft für die Sicherheit im Straßenverkehr wird allerdings auch von Seiten der Städte und Gemeinden (47 %) sowie von der Polizei (42 %) und dem Staat (38 %) erwartet. Zugleich wird mit 14 % den Vereinen und Verbänden eine wichtige Rolle in der Verkehrssicherheitsarbeit zugesprochen. Neben den vorgegebenen Institutionen wurden die Autohersteller und die Automobilindustrie ge-

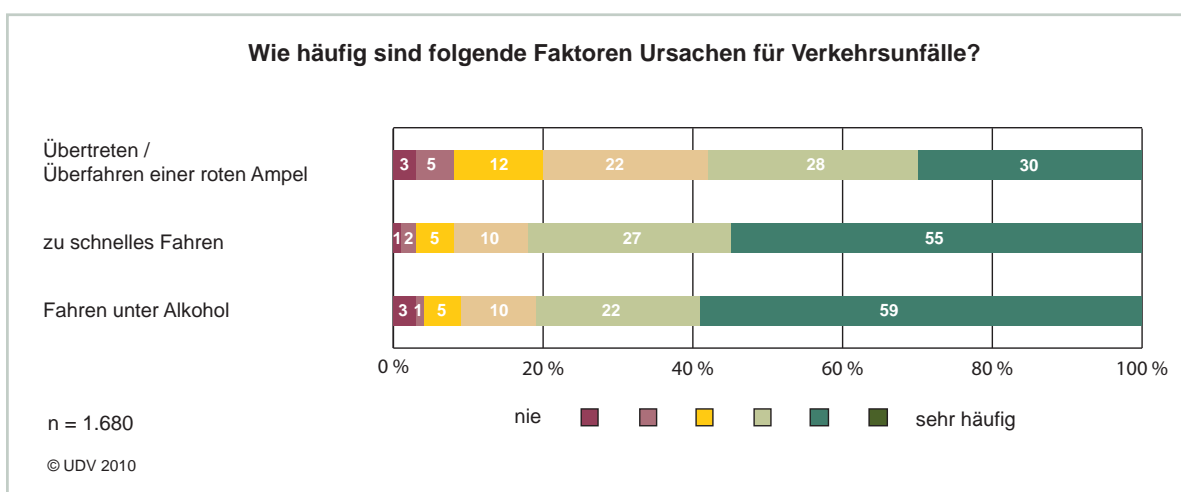
Tabelle 10: Wahrgenommene Verantwortung für Verkehrssicherheit (Mehrfachnennung möglich)

Verantwortlich für Verkehrssicherheit	n	Häufigkeit in %
die anderen Verkehrsteilnehmer	888	52,9
ich selbst	852	50,7
Städte und Gemeinden	783	46,6
die Polizei	711	42,3
der Staat	642	38,2
Vereine und Verbände	231	13,8
Autohersteller / Automobilindustrie	12	0,7
Niemand	16	0,9

nannt, mehr Initiative im Hinblick auf die Verkehrssicherheit zu zeigen. Lediglich 1% der Befragten ist mit der jetzigen Situation zufrieden und meint, dass niemand mehr für die Sicherheit im Straßenverkehr tun müsse.

3.4 Regelverstöße im Straßenverkehr

Verstöße gegen Verkehrsregeln stellen eine wesentliche Unfallursache dar. Diese Einschätzung wird von den Befragten im Wesentlichen geteilt. So gaben über die Hälfte der Befragten an, dass aus ihrer Sicht Alkohol am Steuer und zu schnelles Fahren sehr häufig zu Verkehrsunfällen führen. Beim Rotlichtverstoß ist das Problembewusstsein weniger stark ausgeprägt. Hier gibt nur ein Drittel der Befragten an, dass das Übertreten oder Überfahren einer roten Ampel sehr häufig Unfallursache ist (vgl. Abbildung 11).


Abbildung 11: Regelverstöße als Unfallursache

Es gibt verschiedene Gründe, warum Verkehrsteilnehmer geltende Verkehrsregeln nicht einhalten. Neben nicht beabsichtigten Handlungen wie z.B. das Übersehen von Fußgängern beim Abbiegen oder Wenden, stellen bewusste Verstöße die zweite wichtige Ursache für die Nichteinhaltung von Verkehrsregeln dar. Zu den für die Verkehrssicherheit relevantesten Verstößen gehören Geschwindigkeitsübertretungen, Rotlichtverstöße und Fahren unter Alkoholeinfluss [5]. Zu diesen drei Verstößen wurde je eine Verkehrssituation für Pkw-Fahrer, Radfahrer (nur Alkohol und Rotlicht) und Fußgänger (nur Rotlicht) vorgegeben, in der sich die Befragten für oder gegen die Missachtung der Verkehrsregel entscheiden mussten. Beispielsweise lautete das Szenario für Fahren unter Alkohol:

„Stellen Sie sich nun folgende Situation vor: Sie sind am Abend mit dem Auto zu einer Feier bei Freunden gefahren, die weit außerhalb wohnen und möchten nun nach Hause. Sie haben während der Feier etwas Alkohol getrunken. Sie vermuten, dass sich Ihr Blutalkoholwert über dem gesetzlichen Grenzwert befindet. Sie können entweder mit Ihrem Auto nach Hause fahren oder aber ein Taxi rufen und den Wagen am nächsten Tag holen.“

Verstöße sind vor allem über sicherheitskonträre Motive der Person vermittelt. Dabei spielen individuelle Einstellungen, Wert- und Normvorstellungen eine entscheidende Rolle [10]. Daher wurden zu jedem Szenario eine Reihe psychologischer Einflussfaktoren auf die Regelbefolgung erhoben. Tabelle 11 stellt die psychologischen Variablen, die Items und Antwortkategorien am Beispiel des Pkw-Szenarios „Fahren unter Alkohol“ dar. In den anderen Szenarien wurden die Variablen analog erhoben. Des Weiteren wurden Unterschiede in der Regelbefolgung und der psychologischen Einflussfaktoren nach Alter, Geschlecht und der Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung geprüft.

3.4.1 Regelverstoß: Rotlicht

Die Beachtung von Verkehrszeichen ist für die sichere Interaktion verschiedener Verkehrsteilnehmer relevant. Verkehrsteilnehmer müssen das Verhalten anderer antizipieren können, um kritische Situationen zu vermeiden. Verkehrszeichen wie z. B. Ampeln stellen explizite Informationen über das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer dar. Im Folgenden werden die Befragungsergebnisse für Rotlichtverstöße von Fußgängern, Radfahrern und Pkw-Fahrern berichtet.

3.4.1.1 Regelverstoß Rotlicht: Fußgänger

Im Fußgänger-Szenario wurden die Befragten vor die Wahl gestellt eine Fußgängerampel bei Rot zu überqueren oder den Bus zu verpassen.

Tabelle 12 fasst die Ergebnisse zum Rotlichtszenario für Fußgänger zusammen. Danach berichten 20,0 % der Teilnehmer wahrscheinlich die rote Ampel zu missachten. Weitere 23,6 % schließen eine Rotlichtmissachtung nicht aus. Ebenso geben 18,4 % der Befragten an, in den letzten 12 Monaten gelegentlich oder öfter das Rotlicht missachtet zu haben. Mit 49,2 % gibt die Mehrheit der Befragten an, oft oder sehr oft Rotlichtmissachtung von Fußgängern im Verkehr zu beobachten. Das Übertreten einer roten Ampel ist bei Fußgängern demnach ein weit verbreitetes Phänomen. Und das, obwohl es 75 % der Befragten für mindestens bedenklich halten und 53,8 % angeben, dass ihr soziales Umfeld erwartet, dass sie an einer roten Ampel stehen bleiben.

Die Sanktionierung von Rotlichtverstößen ist bei Fußgängern sehr selten. So gibt nur eine befragte Person an, bisher für einen Rotlichtverstoß bestraft worden zu sein (0,4 %). Auch halten es über 68,4 % der Befragten für unwahrscheinlich, dafür von der Polizei registriert zu werden. Nach der Strafe für Rotlicht gefragt, liegen die Einschätzungen der Befragten, die angeben die Strafe zu kennen, mit einer Geldstrafe von 46€, 1 Punkt und 0,5 Monaten Führerscheinentzug weit über dem tatsächlichen Strafmaß von 5€ Geldstrafe. Die tatsächliche Strafe von 5€ wird nur von einer Minderheit (15,7 %) als hart empfunden.

Unterschiede in der Regelbefolgung und den psychologischen Einflussfaktoren gibt es im Hinblick auf Geschlecht, Alter und Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung.

- Frauen halten Rotlichtübertretung für weniger vertretbar, empfinden stärkeren sozialen Druck, sich an das Rotlicht zu halten, haben in den letzten 12 Monaten weniger häufig das Rotlicht übertreten und geben an, dass sie die Strafe härter treffen würde.

Tabelle 11: Erhobene Variablen und Beispielitems für das Pkw-Szenario „Fahren unter Alkohol“

Variable	Beispielitem (hier für den Bereich Alkohol und Fahren)				
Berichtete Übertretungswahrscheinlichkeit	Wie wahrscheinlich ist es, dass Sie sich in dieser Situation ans Steuer setzen?				
	Sehr unwahrscheinlich	Eher unwahrscheinlich	Teils / Teils	Eher wahrscheinlich	Sehr wahrscheinlich
Regelakzeptanz	Welche gesetzlichen Grenzen halten Sie für Alkohol im Straßenverkehr für gut?				
	Kein Alkohol	Weniger als bisher	Regelung ist gut	Mehr als bisher	Keine Einschränkung
Deskriptive Norm	Wie häufig beobachten Sie, dass sich Andere in dieser Situation noch ans Steuer setzen?				
	Sehr selten	Selten	Gelegentlich	Oft	Sehr oft
Personale Norm	Was denken Sie persönlich über dieses Verhalten?				
	Auf jeden Fall zu vertreten	Ist vertretbar	Ist gerade noch hinnehmbar	Ist bedenklich	Auf keinen Fall vertretbar
Subjektive Norm	Die meisten Personen, die mir wichtig sind (Freunde, Partner) erwarten von mir, dass ich das Auto in dieser Situation stehen lasse.				
	Trifft überhaupt nicht zu	Trifft eher nicht zu	Teils / Teils	Trifft eher zu	Trifft voll zu
Subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit	Wie wahrscheinlich ist es, bei dieser Fahrt von der Polizei kontrolliert zu werden?				
	Sehr unwahrscheinlich	Eher unwahrscheinlich	Teils / Teils	Eher wahrscheinlich	Sehr wahrscheinlich
Sanktionskenntnis	Kennen Sie die Strafen für die hier angesprochenen Regelverstöße?				
	Ja und zwar: Geldstrafe / Anzahl der Punkte / Monate Führerscheinentzug Nein: Was schätzen Sie? Was ist die Strafe für 0,5 Promille bei Fahrten ohne Auffälligkeit oder Unfall? Geldstrafe / Anzahl der Punkte / Monate Führerscheinentzug				
Sanktionswahrscheinlichkeit	Wie häufig sind Sie bisher wegen einer zu hohen Blutalkoholkonzentration bestraft worden?				
Sanktionshärte	Wie hart würden Sie persönlich eine Strafe von 500 Euro, 4 Punkten und 1 Monat Führerscheinentzug treffen?				
	Gar nicht	Kaum	Etwas	Hart	Sehr hart
Wahrgenommene Verhaltenskontrolle	Mir fällt es leicht, das Auto in dieser Situation stehen zu lassen.				
	Trifft überhaupt nicht zu	Trifft eher nicht zu	Teils / Teils	Trifft eher zu	Trifft voll zu
Gewohnheiten	Wie häufig sind Sie in den letzten 12 Monaten in einer solchen Situation noch gefahren?				
	Nie	Selten	Gelegentlich	Oft	Sehr oft
Risikowahrnehmung	Was denken Sie persönlich - wie viele Gläser Bier zu 0,3 Liter oder Wein zu 0,1 Liter können Sie trinken, ohne dass ein Sicherheitsrisiko von Ihnen ausgeht?				

Tabelle 12: Rotlichtübertretung von Fußgängern (n = 514)

Variable						keine Angabe
Berichtete Übertretungswahrscheinlichkeit	Sehr unwahrscheinlich 34,7 %	Eher unwahrscheinlich 18,8 %	Teils / Teils 23,6 %	Eher wahrscheinlich 12,1 %	Sehr wahrscheinlich 7,9 %	2,9 %
Deskriptive Norm	Sehr selten 3,2 %	Selten 8,8 %	Gelegentlich 36,8 %	Oft 33,4 %	Sehr oft 15,8 %	2,0 %
Personale Norm	Auf keinen Fall zu vertreten 23,0 %	Ist bedenklich 52,0 %	Ist gerade noch hinnehmbar 16,0 %	Ist vertretbar 16,0 %	Auf jeden Fall zu vertreten 1,2 %	2,4 %
Subjektive Norm	Trifft überhaupt nicht zu 4,4 %	Trifft eher nicht zu 6,5 %	Teils / Teils 28,1 %	Trifft eher zu 19,9 %	Trifft voll zu 38,4 %	2,7 %
Wahrgenommene Verhaltenskontrolle (Regelkonformität fällt mir schwer)	Trifft überhaupt nicht zu 30,6 %	Trifft eher nicht zu 16,7 %	Teils / Teils 30,0 %	Trifft eher zu 13,7 %	Trifft zu 6,8 %	2,2 %
Gewohnheiten (Häufigkeit in den letzten 12 Monaten)	Noch nie 52,7 %	Selten 25,5 %	Gelegentlich 13,8 %	Oft 3,4 %	Sehr oft 1,2 %	3,4 %
Subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit	Sehr unwahrscheinlich 35,9 %	Eher unwahrscheinlich 32,5 %	Teils / Teils 20,6 %	Eher wahrscheinlich 3,4 %	Sehr wahrscheinlich 2,3 %	5,3 %
Sanktionshäufigkeit	1 0,4 %					
Sanktionskenntnis Ja Euro (MW (SD))	46,11 (65,17)		44,15 (60,31)	Sanktionskenntnis Nein Euro		
Anzahl der Punkte (MW (SD))	1,02 (1,42)		0,79 (1,22)	Anzahl der Punkte		
Monate Führerscheinenzug (MW (SD))	0,53 (0,92)		0,25 (0,69)	Monate Führerscheinenzug		
Sanktionshärte	Gar nicht 22,7 %	Kaum 29,0 %	Etwas 29,8 %	Hart 13,4 %	Sehr hart 2,3 %	2,8 %

MW = Mittelwert, SD = Standardabweichung

- Je älter die Befragten sind, desto weniger wahrscheinlich ist eine Rotlichtübertretung im Szenario sowie in den letzten 12 Monaten, und desto stärker ist die Verhaltenskontrolle. Je älter die Befragten sind, desto seltener beobachten sie Rotlichtverstöße im Verkehr, desto weniger halten sie Rotlichtverstöße für vertretbar und erleben stärkeren sozialen Druck, sich an das Rotlicht zu halten. Auch die subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit wird als wahrscheinlicher angesehen und die Strafe als härter empfunden je älter die Befragten sind.
- Je häufiger Fußgänger angeben zu Fuß unterwegs zu sein, desto häufiger haben sie in den letzten 12 Monaten gegen das Rotlicht verstoßen, desto häufiger beobachten sie andere Verkehrsteilnehmer beim Rotlichtverstoß und desto härter empfinden sie die Strafe.

3.4.1.2 Regelverstoß Rotlicht: Fahrradfahrer

Tabelle 13 fasst die Ergebnisse zur Rotlichtübertretung von Fahrradfahrern zusammen. Die befragten Radfahrer mussten sich im Szenario entscheiden, vor einer roten Ampel zu halten oder die anscheinend freie Kreuzung trotzdem zu überqueren. Etwa 11 % der Teilnehmer berichten im Szenario wahrscheinlich oder sehr wahrscheinlich die rote Ampel zu missachten. Weitere 16,4 % schließen eine Rotlichtmissachtung nicht aus. Nur 1,8 % der befragten Radfahrer geben

Tabelle 13: Rotlichtübertretung von Fahrradfahrern (n = 192)

Variable						keine Angabe
Berichtete Übertretungswahrscheinlichkeit	Sehr unwahrscheinlich 42,5 %	Eher unwahrscheinlich 30,4 %	Teils /Teils 16,4 %	Eher wahrscheinlich 5,0 %	Sehr wahrscheinlich 5,7 %	
Regelakzeptanz Laut StVO darf man bei einer gelben Ampel nicht mehr in den Kreuzungsbereich einfahren, wenn man vorher sicher zum Stehen kommen kann.	Die Regelung finde ich gut. 68,6 %		Wenn die Ampel gerade auf „gelb“ umspringt, sollte man noch zügig in den Kreuzungsbereich einfahren und passieren dürfen. 30,2 %	Solange der Gegenverkehr noch nicht gestartet ist, sollte man zügig passieren dürfen. 1,2 %		
Deskriptive Norm	Sehr selten 3,3 %	Selten 6,3 %	Gelegentlich 47,8 %	Oft 32,6 %	Sehr oft 10,1 %	
Personale Norm	Auf keinen Fall zu vertreten 34,4 %	Ist bedenklich 49,9 %	Ist gerade noch hinnehmbar 12,8 %	Ist vertretbar 2,5 %	Auf jeden Fall zu vertreten 0,3 %	
Subjektive Norm	Trifft überhaupt nicht zu 0,5 %	Trifft eher nicht zu 7,0 %	Teils / Teils 31,1 %	Trifft eher zu 18,1 %	Trifft voll zu 43,3 %	0,1 %
Wahrgenommene Verhaltenskontrolle (Regelkonformität fällt mir schwer)	Trifft überhaupt nicht zu 49,1 %	Trifft eher nicht zu 23,8 %	Teils / Teils 18,3 %	Trifft eher zu 8,4 %	Trifft zu 0,3 %	
Gewohnheit (Häufigkeit in den letzten 12 Monaten)	Noch nie 54,7 %	Selten 26,7 %	Gelegentlich 16,8 %	Oft 1,4 %	Sehr oft 0,4 %	
Risikowahrnehmung (Grenze ab der ein Risiko wahrgenommen wird); (MW(SD))	2,69 Sekunden (1,90)					
Subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit	Sehr unwahrscheinlich 18,7 %	Eher unwahrscheinlich 34,0 %	Teils / Teils 27,7 %	Eher wahrscheinlich 14,6 %	Sehr wahrscheinlich 5,0 %	
Sanktionshäufigkeit	0 97,1 %	1 2,9 %				
Sanktionskenntnis Ja Euro (MW(SD))	137,12 Euro (169,96)		90,84 Euro (67,99)	Sanktionskenntnis Nein Euro		
Anzahl Punkte (MW(SD))	2,16 (1,30)		2,06 (1,44)	Anzahl Punkte		
Monate Führerscheinentzug (MW(SD))	1,28 (1,80)		0,70 (1,17)	Monate Führerscheinentzug		
Sanktionshärte	Gar nicht 9,5 %	Kaum 12,5 %	Etwas 26,3 %	Hart 38,7 %	Sehr hart 13,1 %	

MW = Mittelwert, SD = Standardabweichung

an, in den letzten 12 Monaten die rote Ampel oft oder sehr oft missachtet zu haben, 16,8 % gelegentlich. 42,7 % der Befragten geben an, oft oder sehr oft Rotlichtübertretungen von anderen Fahrradfahrern zu beobachten und 47,8 % gelegentlich. Das Übertreten einer roten Ampel ist demnach bei Radfahrern ebenfalls ein verbreitetes Phänomen.

Nach der Akzeptanz der geltenden Verkehrsregel gefragt, befürworteten 68,6 % der befragten Radfahrer die jetzige Regelung. Diese Regelung besagt, dass man bei einer gelben Ampel nicht mehr in den Kreuzungsbereich einfahren darf, sofern man vorher sicher zum Stehen kommt. Nur 30,2 % wünschen sich, bei Gelb noch zügig passieren zu können.

84,3% der befragten Radfahrer halten Rotlichtübertretungen für bedenklich oder nicht vertretbar. 61,4% geben an, dass ihr soziales Umfeld die Einhaltung des Rotlichtes erwartet.

Die Sanktionierung von Rotlichtverstößen ist bei Fahrradfahrern selten. Nur 2,9% geben an, bisher für einen Rotlichtverstoß bestraft worden zu sein. Auch hält die Mehrheit von 52,7% der Befragten es für sehr oder eher unwahrscheinlich, von der Polizei registriert zu werden. Nur 19,6% der Radfahrer halten es für wahrscheinlich, registriert zu werden. Die Strafe für Rotlichtübertretungen für Radfahrer wird von den Befragten überschätzt. Befragte, die angeben die Strafe zu kennen, geben im Mittel eine Geldstrafe von 137€, 2 Punkte und 1,3 Monate Führerscheinentzug an. Die Radfahrer, die das Strafmaß nicht kennen, schätzten mit im Mittel 91€, 2 Punkten und 0,7 Monaten Führerscheinentzug die Strafe niedriger ein, aber immer noch deutlich höher als die tatsächliche Strafe. Die tatsächliche Strafe von 45€ und 1 Punkt empfand die Mehrheit der Befragten als kaum oder gar nicht hart und nur 26,3% als etwas hart.

Unterschiede in der Regelbefolgung und den psychologischen Einflussfaktoren gibt es im Hinblick auf Geschlecht, Alter und Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung.

- Frauen halten es für wahrscheinlicher von der Polizei für Rotlichtübertretungen beim Fahrradfahren registriert zu werden, nennen eine höhere Strafe (Geldstrafe und Monate Führerscheinentzug) und haben eine höhere Risikowahrnehmung für eine sichere Querung der Kreuzung als Männer. D. h. sie geben mehr Sekunden nach Gelb an, in denen man noch sicher die Kreuzung passieren kann.
- Je älter die Befragten sind, desto weniger wahrscheinlich berichten sie Rotlichtübertretungen beim Fahrradfahren im Szenario und in den letzten 12 Monaten, halten Rotlichtübertretungen für weniger vertretbar, verspüren stärkeren sozialen Druck bei Rot anzuhalten und geben eine stärkere Verhaltenskontrolle an, die Regel einzuhalten. Je älter die befragten Radfahrer sind, desto härter würde sie die Strafe treffen und desto höher schätzen sie die Strafen ein (Geldstrafe, Monate Führerscheinentzug).
- Je häufiger das Fahrrad genutzt wird:
 - desto häufiger wird eine höhere Übertretungswahrscheinlichkeit im Szenario angegeben,
 - desto häufiger wünschen sich die Befragten eine großzügigere Regelung und
 - desto wahrscheinlicher halten die Befragten die Entdeckung durch die Polizei.

3.4.1.3 Regelverstoß Rotlicht: Pkw-Fahrer

Im Rotlichtszenario für Pkw mussten sich die Fahrer entscheiden, an einer Ampel die gerade auf Gelb umsprintet zu bremsen oder durchzufahren, selbst wenn die Ampel in der Zwischenzeit Rot zeigt. Tabelle 14 fasst die Ergebnisse zur Rotlichtübertretung von Pkw-Fahrern zusammen. Knapp ein Viertel der befragten Pkw-Fahrer geben im Szenario an, wahrscheinlich oder sehr wahrscheinlich das Rotlicht zu missachten. Etwa 30% der Befragten geben an, in den letzten 12 Monaten das Rotlicht gelegentlich oder öfter missachtet zu haben. 36,8% geben an Rotlichtmissachtung oft oder sehr oft im Verkehr zu beobachten.

Diese Werte korrespondieren in etwa mit der Regelakzeptanz. 61,7% der Befragten akzeptieren die gegenwärtige Regelung. 34,0% dagegen wünschen sich eine großzügigere Regelung. Die Pkw-Fahrer glauben im Mittel 2,6 Sekunden nach Gelb eine Ampel überfahren zu können, ohne andere Verkehrsteilnehmer zu gefährden. Allerdings gibt etwa die Hälfte der Befragten (52,7%) an Rotlichtmissachtungen für nicht vertretbar oder bedenklich zu halten.

Ebenso gibt knapp die Hälfte (49%) der Befragten an, dass ihr soziales Umfeld erwartet, dass sie an der roten Ampel stehen bleiben.

Die Sanktionierung von Rotlichtverstößen ist auch bei Pkw-Fahrern selten. Nur 7,4% der Befragten geben an für Rotlichtübertretungen bestraft worden zu sein. Auch gibt knapp die Hälfte der Befragten (49,2%) an, dass es unwahrscheinlich ist, bei Rotlichtübertretungen von der Polizei registriert zu werden. Befragte, die angeben die Strafe zu kennen, geben im Mittel etwa 118,7 €, 1,8 Punkte und 0,6 Monate Führerscheinentzug an. Die tatsächliche Strafe von 90 € und 3 Punkten wird damit bei der Geldstrafe über und bei den Punkten unterschätzt. Die Pkw-Fahrer, die

Tabelle 14: Rotlichtübertretung von Pkw-Fahrern (n = 231)

Variable					
Berichtete Übertretungswahrscheinlichkeit	Sehr unwahrscheinlich 14,8 %	Eher unwahrscheinlich 32,6 %	Teils / Teils 30,5 %	Eher wahrscheinlich 21,6 %	Sehr wahrscheinlich 0,5 %
Regelakzeptanz Laut StVO darf man bei einer gelben Ampel nicht mehr in den Kreuzungsbereich einfahren, wenn man vorher sicher zum Stehen kommen kann.	Diese Regelung finde ich gut. 61,7 %	Wenn die Ampel gerade auf „gelb“ umspringt, sollte man noch zügig in den Kreuzungsbereich einfahren und passieren dürfen. 34,0 %	Solange der Gegenverkehr noch nicht gestartet ist, sollte man zügig passieren dürfen. 2,2 %	Keine Angabe 2,1 %	
Deskriptive Norm	Sehr selten 0,4 %	Selten 4,1 %	Gelegentlich 58,7 %	Oft 28,7 %	Sehr oft 8,1 %
Personale Norm	Auf keinen Fall zu vertreten 13,9 %	Ist bedenklich 38,8 %	Ist gerade noch hinnehmbar 39,3 %	Ist vertretbar 7,8 %	Auf jeden Fall zu vertreten 0,2 %
Subjektive Norm	Trifft überhaupt nicht zu 2,9 %	Trifft eher nicht zu 8,5 %	Teils / Teils 39,6 %	Trifft eher zu 35,4 %	Trifft voll zu 13,6 %
Wahrgenommene Verhaltenskontrolle (Regelkonformität fällt mir schwer)	Trifft überhaupt nicht zu 24,3 %	Trifft eher nicht zu 26,6 %	Teils / Teils 42,0 %	Trifft eher zu 7,0 %	Trifft zu 0,1 %
Gewohnheit (Häufigkeit in den letzten 12 Monaten)	Noch nie 21,5 %	Selten 48,4 %	Gelegentlich 27,2 %	Oft 2,9 %	Sehr oft 0 %
Risikowahrnehmung (Grenze ab der ein Risiko wahrgenommen wird), (MW(SD))	2,6 Sekunden (1,4 Sekunden)				
Subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit	Sehr unwahrscheinlich 12,5 %	Eher unwahrscheinlich 36,7 %	Teils / Teils 28,0 %	Eher wahrscheinlich 19,6 %	Sehr wahrscheinlich 3,2 %
Sanktionshäufigkeit	0 92,6 %	1 7,1 %	2 0,3 %		
Sanktionskenntnis Ja Euro (MW(SD))	118,7 Euro (98,17)		96,0 Euro (64,25)	Sanktionskenntnis Nein Euro	
Anzahl Punkte (MW(SD))	1,8 Punkte (1,42)		1,9 Punkte (1,18)	Anzahl Punkte	
Monate Führerscheinentzug (MW(SD))	0,6 Monate (0,66)		0,6 Monate (1,07)	Monate Führerscheinentzug	
Sanktionshärte	Gar nicht 2,7 %	Kaum 6,1 %	Etwas 21,3 %	Hart 40,4 %	Sehr hart 29,5 %

MW = Mittelwert, SD = Standardabweichung

die Strafe nicht kennen, schätzen mit 96 €, 1,9 Punkten und 0,6 Monaten Führerscheinentzug lediglich die Geldstrafe realistischer ein.

Unterschiede in der Regelbefolgung und den psychologischen Einflussfaktoren gibt es im Hinblick auf Geschlecht und Alter.

- Frauen halten Rotlichtübertretung für vertretbarer, erleben weniger sozialen Druck sich an die Regel zu halten, erleben die Strafe als härter und wünschen sich eine großzügigere Regelung als Männer. Auch haben sie eine höhere Risikowahrnehmung als Männer. Sie geben mehr Sekunden nach Gelb an, in der die Kreuzung ohne Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer passiert werden kann.
- Je älter die Verkehrsteilnehmer sind, desto weniger häufig ist die Übertretungswahrscheinlichkeit im Szenario und desto weniger Übertretungen in den letzten 12 Monaten werden angegeben. Je älter die Teilnehmer sind, desto weniger halten sie Rotlichtübertretungen für vertretbar, erleben mehr sozialen Druck sich an die Regel zu halten, geben eine stärkere Verhaltenskontrolle an und haben eine geringere Risikowahrnehmung d.h. sie geben weniger Sekunden nach Gelb an, in denen man noch sicher die Kreuzung passieren kann. Gleichzeitig würde sie die Strafe härter treffen als junge Pkw-Fahrer.

3.4.2 Regelverstoß: Alkohol

3.4.2.1 Regelverstoß Alkohol: Pkw-Fahrer

Das Alkohol-Szenario für Pkw stellte die Fahrer vor die Wahl mit dem Pkw zu fahren, obwohl der Blutalkoholwert vermutlich über dem gesetzlichen Grenzwert liegt, oder den Pkw stehen zu lassen und später abzuholen. Tabelle 15 fasst die Ergebnisse zusammen. So halten es 83,3 % der Pkw-Fahrer für sehr oder eher unwahrscheinlich, dass sie sich in dieser Situation noch ans Steuer setzen. Etwa 87,2 % der Befragten geben an, in den letzten 12 Monaten nicht alkoholisiert gefahren zu sein. Nur eine Minderheit der Pkw-Fahrer von etwa 7 % gibt an, im Szenario wahrscheinlich zu fahren und nur 2,4 % geben an, gelegentlich oder öfter in den letzten 12 Monaten mit Alkohol im Blut gefahren zu sein. Auch wird Fahren unter Alkoholeinfluss im Straßenverkehr selten beobachtet. So geben 43,7 % der Pkw-Fahrer an, Fahren unter Alkoholeinfluss selten oder sehr selten zu beobachten. Weitere 41,5 % beobachten dies gelegentlich und nur 14,4 % beobachten dies oft. Diese Zahlen bestätigen die Ergebnisse von [10], wonach Fahren unter Alkohol nur noch von einer kleinen Teilgruppe von Pkw-Fahrern gezeigt wird.

Gefragt nach der geltenden Regelung befürwortet die Mehrheit der Pkw-Fahrern eine strengere Regel, d. h. überhaupt kein Alkohol am Steuer (52,3 %). 35,1 % akzeptieren die bisherige Regelung. Lediglich 3,2 % der Befragten sprechen sich für eine Lockerung der geltenden Regel aus. Die persönliche und die soziale Norm sind ebenso gegen Alkohol am Steuer gerichtet. So geben 68,8 % der Befragten an, dass Alkohol am Steuer unverträglich sei. Weitere 23,9 % halten Alkohol am Steuer für bedenklich. Ebenso stimmt die Mehrheit der Befragten (62,1 %) der Aussage zu, dass ihr soziales Umfeld Alkohol am Steuer ablehnt.

Die subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit ist beim Fahren unter Alkohol vergleichsweise hoch. So geben 15,2 % der Fahrer an, dass es wahrscheinlich oder sehr wahrscheinlich ist, von der Polizei registriert zu werden. Immerhin 52,7 % stimmen der Aussage teils zu. Pkw-Fahrer, die angeben die Strafe für Fahren unter Alkohol zu kennen, geben im Mittel etwa 261 €, 3 Punkte und 0,8 Monate Führerscheinentzug an. Fahrer, die angeben die Strafe nicht zu kennen, schätzen die Strafe mit im Mittel 163 €, 2,3 Punkten und 1,8 Monaten Führerscheinentzug deutlich niedriger ein. Beide

Tabelle 15: Fahren unter Alkohol von Pkw-Fahrern (n = 204)

Variable						keine Angabe
Berichtete Übertretungswahrscheinlichkeit	Sehr unwahrscheinlich 65,6 %	Eher unwahrscheinlich 17,7 %	Teils / Teils 9,3 %	Eher wahrscheinlich 4,8 %	Sehr wahrscheinlich 2,2 %	0,4 %
Regelakzeptanz	Überhaupt kein Alkohol 52,3 %	Weniger als bisher erlaubt 9,4 %	Die jetzige Regelung ist gut 35,1 %	Etwas mehr als bisher erlaubt 3,2 %		
Deskriptive Norm	Sehr selten 15,1 %	Selten 28,6 %	Gelegentlich 41,5 %	Oft 12,8 %	Sehr oft 1,6 %	0,4 %
Personale Norm	Auf keinen Fall zu vertreten 68,8 %	Ist bedenklich 23,9 %	Ist gerade noch hinnehmbar 2,6 %	Ist vertretbar 1,8 %	Auf jeden Fall zu vertreten 2,8 %	0,1 %
Subjektive Norm	Trifft überhaupt nicht zu 7,9 %	Trifft eher nicht zu 1,6 %	Teils / Teils 12,8 %	Trifft eher zu 15,6 %	Trifft voll zu 62,1 %	
Wahrgenommene Verhaltenskontrolle (Regelkonformität fällt mir schwer)	Trifft überhaupt nicht zu 67,6 %	Trifft eher nicht zu 14,6 %	Teils / Teils 9,5 %	Trifft eher zu 7,1 %	Trifft zu 0,9 %	0,3 %
Gewohnheit (Häufigkeit in den letzten 12 Monaten)	Noch nie 87,2 %	Selten 10,5 %	Gelegentlich 2,1 %	Oft 0,0 %	Sehr oft 0,3 %	
Risikowahrnehmung (Grenze ab der ein Risiko wahrgenommen wird), (MW(SD))	1,40 Gläser Bier (1,03)	1,19 Gläser Wein (0,91)				
Subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit	Sehr unwahrscheinlich 8,8 %	Eher unwahrscheinlich 23,0 %	Teils / Teils 52,7 %	Eher wahrscheinlich 12,6 %	Sehr wahrscheinlich 2,6 %	0,3 %
Sanktionshäufigkeit	0 97,0 %	1 2,5 %	2 0,5 %	4 0,1 %		
Sanktionskenntnis Ja Euro (MW(SD))	260,7 Euro (211,90)		162,6 Euro (138,31)	Sanktionskenntnis Nein Euro		
Anzahl Punkte (MW(SD))	3,1 Punkte (1,16)		2,3 Punkte (1,42)	Anzahl Punkte		
Monate Führerscheinentzug (MW(SD))	0,8 Monate (0,93)		1,8 Monate (1,53)	Monate Führerscheinentzug		
Sanktionshärte	Gar nicht 6,3 %	Kaum 4,4 %	Etwas 13,2 %	Hart 28,2 %	Sehr hart 47,9 %	

MW = Mittelwert, SD = Standardabweichung

Gruppen unterschätzen jedoch die tatsächliche Strafe von 500€, 4 Punkten und 1 Monat Fahrverbot. Diese Strafe wird dementsprechend von fast 50 % der Fahrer als sehr hart und von weiteren 28,2 % als hart empfunden.

Unterschiede in der Regelbefolgung und den psychologischen Einflussfaktoren gibt es im Hinblick auf das Alter und der Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung.

- Je älter die Befragten sind, desto häufiger beobachten sie das Fahren unter Alkohol bei Anderen, sind seltener wegen Alkohol am Steuer in den letzten 12 Monaten bestraft worden und schätzen die Strafe höher ein. Auch fällt es ihnen leichter, selbst den Pkw stehen zu lassen. Andererseits geben ältere Personen eine höhere Menge Alkohol an, bei der sie glauben, noch ohne Sicherheitsrisiko für andere fahren zu können.

- Je häufiger der Pkw genutzt wird:
 - desto wahrscheinlicher ist die Regelübertretung im Szenario und in den letzten 12 Monaten.
 - desto vertretbarer wird Alkohol am Steuer gehalten,
 - desto höhere Mengen an Alkohol werden angegeben, bei der die Pkw-Fahrer glauben, noch ohne Sicherheitsrisiko für andere fahren zu können,
 - desto häufiger wünschen sie sich eine großzügigere gesetzliche Regelung und
 - desto häufiger geben die Fahrer an, für Alkohol am Steuer bestraft worden zu sein.Diese Unterschiede in Abhängigkeit von der Pkw-Nutzung müssen aber vor dem Hintergrund der geringen Wahrscheinlichkeit und Häufigkeit von Fahren unter Alkohol gesehen werden.

- Unterschiede in der Regelbefolgung und der Einstellung zu Fahren unter Alkohol gibt es bezogen auf das Geschlecht kaum. So geben Männer lediglich häufiger an, wegen Alkohol am Steuer bestraft worden zu sein und empfinden die Strafe als weniger hart im Vergleich zu Frauen.

3.4.2.2 Regelverstoß Alkohol: Fahrradfahrer

Im Szenario wurden die Teilnehmer vor die Wahl gestellt, in offenbar angetrunkenem Zustand Fahrrad zu fahren oder eine Stunde Wartezeit in Kauf zu nehmen, um mit dem ÖPNV zu fahren. Tabelle 16 fasst die Ergebnisse für das Fahren unter Alkohol von Fahrradfahrern zusammen. Im Gegensatz zum Fahren unter Alkohol bei Pkw-Fahrern ist es bei Radfahrern stärker verbreitet. So geben 29,4% der Befragten an, dass es eher oder sehr wahrscheinlich ist im Szenario mit Alkohol im Blut Fahrrad zu fahren. 32% der befragten Radfahrer geben an, andere oft oder sehr oft mit Alkohol im Blut Fahrrad fahren zu sehen, fast 40,6% beobachten dies gelegentlich. 22,2% der Fahrradfahrer geben an, in den letzten 12 Monaten selten alkoholisiert Fahrrad gefahren zu sein, weitere 6,8% gelegentlich. 68,9% der Befragten geben an, nie alkoholisiert gefahren zu sein.

Gefragt nach der persönlichen Norm geben 23,1% der Radfahrer an, dass alkoholisiert zu fahren auf keinen Fall zu vertreten sei. Weitere 55,2% halten es für bedenklich. Nur 3,5% halten es für vertretbar. Auch gibt die Mehrheit der Befragten (63,5%) an, dass ihr soziales Umfeld erwartet, in dieser Situation nicht mehr mit dem Fahrrad zu fahren. 24,3% stimmen dieser Aussage teilweise zu.

Die subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit ist beim Fahren unter Alkohol bei Fahrradfahrern niedrig. So geben 40,9% der Fahrer an, dass es unwahrscheinlich oder sehr unwahrscheinlich ist, von der Polizei registriert zu werden. Nur 28,9% halten es für wahrscheinlich oder sehr wahrscheinlich, von der Polizei registriert zu werden. Fahrradfahrer, die angeben die Strafe für Fahren unter Alkohol zu kennen, geben im Mittel etwa 102€, 2,2 Punkte und 1,7 Monate Führerscheinentzug an. Radfahrer, die angeben die Strafe nicht zu kennen, schätzen die Strafe mit im Mittel 63€, 2,0 Punkten und 0,8 Monaten Führerscheinentzug deutlich niedriger ein. Beide Gruppen unterschätzen jedoch die tatsächliche Geldstrafe von ca. 25 bis 30 Tagessätzen erheblich. Die Strafe wird dementsprechend von 76% der Fahrer als hart oder sehr hart empfunden.

Unterschiede in der Einstellung und Regelbefolgung zum Thema Alkohol auf dem Fahrrad gibt es in Bezug auf das Alter und Geschlecht.

- Männer glauben höhere Mengen Alkohol konsumieren und Fahrrad fahren zu können, ohne dass von ihnen ein Sicherheitsrisiko ausgeht und erwarten eher eine Entdeckung durch die Polizei als Frauen.

Tabelle 16: Fahren unter Alkohol von Fahrradfahrern (n = 159)

Variable						keine Angabe
Berichtete Übertretungswahrscheinlichkeit	Sehr unwahrscheinlich 28,2 %	Eher unwahrscheinlich 19,2 %	Teils / Teils 22,9 %	Eher wahrscheinlich 21,4 %	Sehr wahrscheinlich 8,0 %	0,3 %
Deskriptive Norm	Sehr selten 2,5 %	Selten 24,6 %	Gelegentlich 40,6 %	Oft 24,8 %	Sehr oft 7,2 %	0,3 %
Personale Norm	Auf keinen Fall zu vertreten 23,1 %	Ist bedenklich 55,2 %	Ist gerade noch hinnehmbar 17,3 %	Ist vertretbar 3,5 %	Auf jeden Fall zu vertreten 0,6 %	0,3 %
Subjektive Norm	Trifft überhaupt nicht zu 3,2 %	Trifft eher nicht zu 7,1 %	Teils / Teils 24,3 %	Trifft eher zu 23,4 %	Trifft voll zu 40,1 %	1,9 %
Wahrgenommene Verhaltenskontrolle (Regelkonformität fällt mir schwer)	Trifft überhaupt nicht zu 33,6 %	Trifft eher nicht zu 27,3 %	Teils / Teils 23,1 %	Trifft eher zu 11,6 %	Trifft zu 4,1 %	0,3 %
Gewohnheit (Häufigkeit in den letzten 12 Monaten)	Noch nie 68,9 %	Selten 22,2 %	Gelegentlich 6,8 %	Oft 1,9 %	Sehr oft 0 %	0,2 %
Risikowahrnehmung (Grenze ab der ein Risiko wahrgenommen wird); (MW(SD))	1,4 Bier (1,1)	1,3 Wein (1,0)				
Subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit	Sehr unwahrscheinlich 19,1 %	Eher unwahrscheinlich 21,8 %	Teils / Teils 27,2 %	Eher wahrscheinlich 20,9 %	Sehr wahrscheinlich 8,0 %	3,0 %
Sanktionshäufigkeit	0 100 %					
Sanktionskenntnis Ja Euro (MW(SD))	101,80 Euro (109,4)		62,5 Euro (89,36)	Sanktionskenntnis Nein Euro		
Anzahl Punkte (MW(SD))	2,2 Punkte (1,73)		2,0 Punkte (1,39)	Anzahl der Punkte		
Monate Führerscheintzug (MW(SD))	1,65 Monate (1,36)		0,77 Monate (1,22)	Monate Führerscheintzug		
Sanktionshärte	Gar nicht 0,2 %	Kaum 1,8 %	Etwas 16,6 %	Hart 38,6 %	Sehr hart 39,9 %	2,9 %

MW = Mittelwert, SD = Standardabweichung

- Je älter die Teilnehmer sind, desto geringer ist die Übertretungswahrscheinlichkeit im Szenario und desto seltener beobachten sie Alkohol auf dem Fahrrad im Verkehr. Andererseits fällt es ihnen schwerer im Szenario das Fahrrad stehen zu lassen und sie halten Alkohol auf dem Fahrrad für vertretbarer. Die Strafe von 25 bis 30 € Tagessätze trifft ältere Fahrradfahrer härter.

3.4.3 Regelverstoß: Geschwindigkeit

Tabelle 17 fasst die Ergebnisse für den Regelbereich Geschwindigkeit für Pkw-Fahrer zusammen. Im Szenario wurden die Pkw-Fahrer vor die Wahl gestellt auf einer innerstädtischen Geschäftsstraße mit wenig Pkw- aber Fußgängerverkehr die Geschwindigkeitsbegrenzung einzuhalten oder 15 km/h schneller zu fahren. Danach geben 30,3 % der Pkw-Fahrer an, dass es sehr unwahrscheinlich ist und weitere 36,4 % dass es unwahrscheinlich ist, die Geschwindigkeit im Szenario zu übertreten. 23,7 % stimmen der Aussage teils zu. Der Anteil derjenigen, die es für eher oder sehr wahrscheinlich halten, die Geschwindigkeit zu übertreten, beträgt 8,5 %. In einer ähnlichen Größenordnung bewegen sich die Angaben zur Gewohnheit der Regelübertretung. Hier geben 10,4 % der Pkw-Fahrer an, in den letzten 12 Monaten

oft oder sehr oft die Geschwindigkeit innerorts übertreten zu haben, 37,6% geben an gelegentlich, 33,9% selten und 18,1% nie die Geschwindigkeit übertreten zu haben. Bei anderen Pkw-Fahrern beobachtet dagegen die Mehrheit der Befragten (51,2%) oft oder sehr oft Geschwindigkeitsübertretungen, weitere 42,3% gelegentlich und nur knapp 6,3% selten oder sehr selten.

Tabelle 17: Missachten der Geschwindigkeitsbegrenzung bei Pkw-Fahrern (n = 231)

Variable						keine Angabe
Berichtete Übertretungswahrscheinlichkeit	Sehr unwahrscheinlich 30,3 %	Eher unwahrscheinlich 36,4 %	Teils / Teils 23,7 %	Eher wahrscheinlich 8,5 %	Sehr wahrscheinlich 1,1 %	
Regelakzeptanz	... 30 km/h genügen ... 7,8%	Finde ich gut 73,9 %	Etwas schneller 13,1 %	Kein Tempolimit notwendig 5,2 %		
Deskriptive Norm	Sehr selten 0,7 %	Selten 5,6 %	Gelegentlich 42,3 %	Oft 34,6 %	Sehr oft 16,6 %	0,2 %
Personale Norm	Auf keinen Fall zu vertreten 16,7 %	Ist bedenklich 51,8 %	Ist gerade noch hinnehmbar 25,7 %	Ist vertretbar 5,5 %	Auf jeden Fall zu vertreten 0,4 %	
Subjektive Norm	Trifft überhaupt nicht zu 3,5 %	Trifft eher nicht zu 11,1 %	Teils / Teils 41,4 %	Trifft eher zu 29,1 %	Trifft voll zu 14,6 %	0,3 %
Wahrgenommene Verhaltenskontrolle (Regelkonformität fällt mir schwer)	Trifft überhaupt nicht zu 26,2 %	Trifft eher nicht zu 37,8 %	Teils / Teils 21,3 %	Trifft eher zu 11,8 %	Trifft zu 2,9 %	
Gewohnheit (Häufigkeit in den letzten 12 Monaten)	Noch nie 18,1 %	Selten 33,9 %	Gelegentlich 37,6 %	Oft 9,6 %	Sehr oft 0,8 %	
Risikowahrnehmung (Grenze ab der ein Risiko wahrgenommen wird); (MW(SD))	19,45 km/h (23,4)					
Subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit	Sehr unwahrscheinlich 14,1 %	Eher unwahrscheinlich 26,0 %	Teils / Teils 40,0 %	Eher wahrscheinlich 15,6 %	Sehr wahrscheinlich 1,6 %	2,7 %
Sanktionshäufigkeit (in den letzten 12 Monaten); (MW(SD))	0 85,2 %	1 10,7 %	2 0,9 %	3 0,3 %	5 0,2 %	10 2,7 %
Sanktionskenntnis Ja Euro (MW(SD))	32,19 Euro (18,92)		44,4 Euro (37,80)	Sanktionskenntnis Nein Euro		
Anzahl Punkte (MW(SD))	0,19 Punkte (0,4)		0,6 Punkte (0,9)	Anzahl der Punkte		
Monate Führerscheinentzug (MW(SD))	0 Monate (0,06)		0,3 Monate (0,7)	Monate Führerscheinentzug		
Sanktionshärte	Gar nicht 3,6 %	Kaum 20,5 %	Etwas 50,1 %	Hart 22,7 %	Sehr hart 3,1 %	

MW = Mittelwert, SD = Standardabweichung

Die Akzeptanz der geltenden Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h innerorts ist recht hoch. 73,9% finden diese Regelung gut. 18,3% wünschen sich dagegen ein großzügigeres Tempolimit oder gar kein Tempolimit. Geschwindigkeitsübertretungen halten dementsprechend auch die Mehrheit von 51,8% für bedenklich und 25,7% für gerade noch

hinnehmbar. Nur knapp 6% der Pkw-Fahrer halten Geschwindigkeitsübertretungen für vertretbar. Ähnlich schätzen die Befragten die Reaktion ihres sozialen Umfeldes ein. 43,7% geben an, dass ihr soziales Umfeld erwartet, dass sie sich in dieser Situation an die Geschwindigkeitsbegrenzung halten. Gefragt nach der Risikowahrnehmung, d.h. der Geschwindigkeit die sie schneller fahren könnten, ohne dass ein Sicherheitsrisiko von ihnen ausgeht, nannten die Befragten im Mittel 20 km/h.

Die Sanktionierung von Geschwindigkeitsverstößen wird von den Pkw-Fahrern gering eingeschätzt. So geben nur etwa 17,2% der Befragten an, dass es eher wahrscheinlich oder sehr wahrscheinlich ist, von der Polizei beim Überschreiten der Geschwindigkeitsvorschrift registriert zu werden. 40% stimmen der Aussage teilweise zu. Auch wurden 85,2% der Pkw-Fahrer in den letzten 12 Monaten noch nie wegen Geschwindigkeitsverstößen bestraft. Pkw-Fahrer, die angeben, die Strafe für Geschwindigkeitsübertretung von 11-15 km/h in der Stadt zu kennen, geben im Mittel etwa 32€ Geldstrafe und 0,2 Punkte an. Pkw-Fahrer, die angeben die Strafe nicht zu kennen, schätzen die Strafe mit im Mittel 44€, 0,6 Punkten und 0,3 Monaten Führerscheinentzug etwas höher ein. Beide Gruppen überschätzen jedoch die tatsächliche Strafe von 25€ Geldstrafe. Diese Strafe wird dementsprechend nur von knapp 2,5% der Fahrer als hart oder sehr hart empfunden.

Unterschiede in den Einstellungen zu und der Einhaltung von Geschwindigkeitsvorschriften im Szenario gibt es im Hinblick auf Alter, Geschlecht und der Pkw-Nutzung.

- Frauen berichten seltener von Geschwindigkeitsverstößen in den letzten 12 Monaten, halten diese tendenziell für weniger vertretbar und die Entdeckung durch die Polizei für wahrscheinlicher als Männer. Des Weiteren werden Frauen seltener für Geschwindigkeitsverstöße bestraft, halten die Strafe von 25€ aber für härter als Männer.
- Je älter die Befragten sind, desto geringer ist die Übertretungswahrscheinlichkeit, desto weniger halten sie Geschwindigkeitsverstöße für vertretbar, die Entdeckung durch die Polizei für wahrscheinlich und sind seltener für Geschwindigkeitsverstöße bestraft worden.
- Je häufiger der Pkw genutzt wird, desto geringer ist die berichtete Verhaltenskontrolle, desto mehr Geschwindigkeitsverstöße in den letzten 12 Monaten und Sanktionen für Geschwindigkeitsverstöße werden berichtet. Des Weiteren werden Geschwindigkeitsverstöße für weniger vertretbar gehalten, aber auch weniger sozialer Druck wahrgenommen, sich an die Geschwindigkeitsbegrenzung zu halten.

3.4.4 Vergleich zwischen Verkehrsklima 2008 und 2010

Bereits im Verkehrsklima 2008 wurde die Einstellung von Pkw-Fahrern zu Geschwindigkeitsverstößen und Fahren unter Alkohol erhoben und kann mit den Ergebnissen aus 2010 verglichen werden. Abbildung 12 und 13 zeigen die subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit von Geschwindigkeitsverstößen und Fahren unter Alkohol im Vergleich. Bei Geschwindigkeitsverstößen hat sich die subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit zwischen 2008 und 2010 kaum verändert. Beim Fahren unter Alkohol zeigen sich keine Veränderungen beim Anteil der Befragten, die die Entdeckung für wahrscheinlich oder sehr wahrscheinlich halten. Dies sind 2008 14% und 2010 15%. Einen starken Rückgang gibt es dagegen beim Anteil der Befragten, die die Entdeckung für sehr unwahrscheinlich oder unwahrscheinlich halten. Dieser ging von 66% in 2008 auf 32% in 2010 zurück.

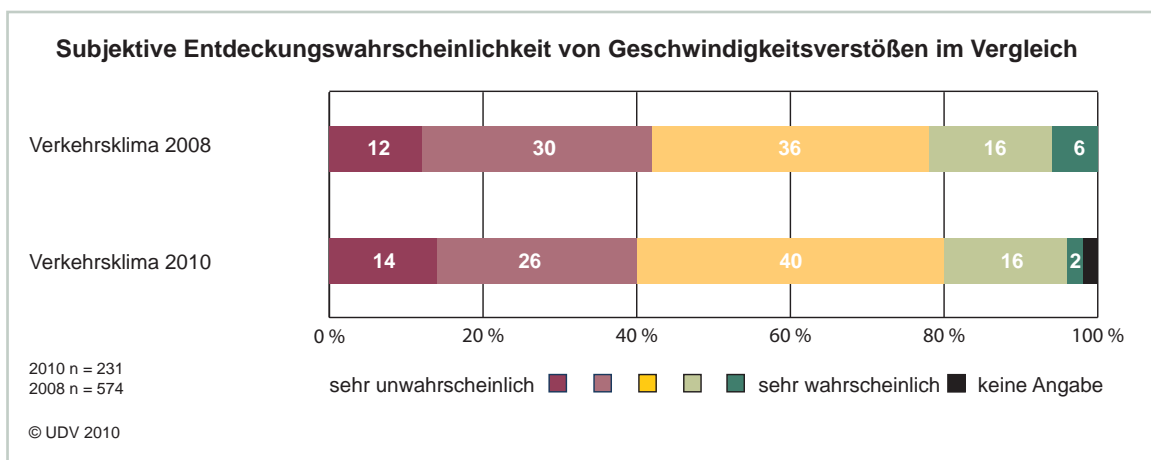


Abbildung 12: Subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit von Geschwindigkeitsverstößen 2008 und 2010 im Vergleich

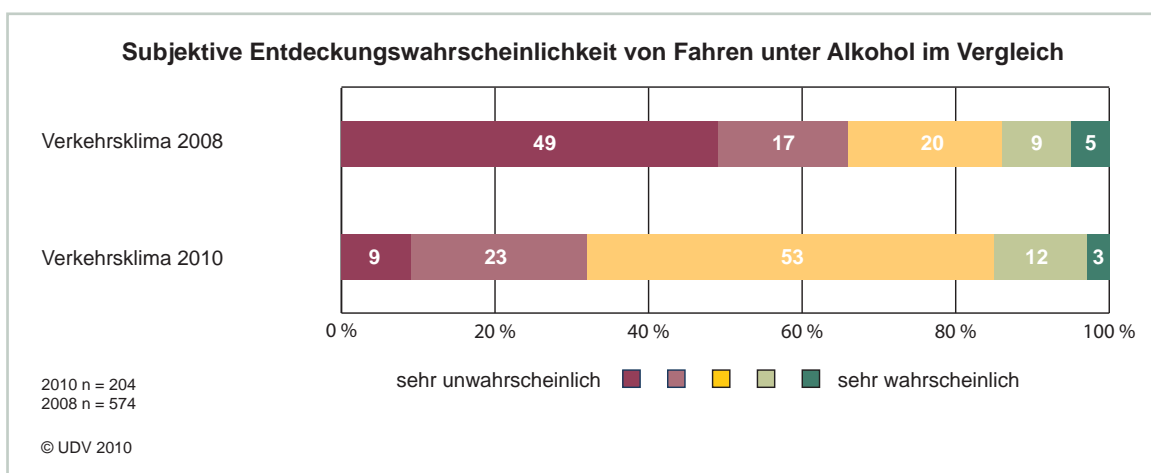


Abbildung 13: Subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit von Fahren unter Alkohol 2008 und 2010 im Vergleich

3.5 Fahrradsicherheit

In dieser Studie halten 75 % der Befragten die Helmtragepflicht für eine wirksame Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. 67 % der Befragten befürworten die Einführung einer Helmtragepflicht (vgl. Kapitel 3.3.2). Obwohl zwei Drittel der befragten Personen dem Fahrradhelm eine hohe Wirksamkeit zusprechen, ist die Nutzung von Fahrradhelmen durch Radfahrer sehr niedrig (vgl. Abbildung 14). 73 % der Befragten geben an, nie einen Helm zu tragen.

Die Nutzungshäufigkeit des Fahrrades hat offenbar keinen Einfluss auf das Tragen eines Fahrradhelms (vgl. Tabelle 18). So verwenden 70 % bis 75 % der Radfahrer nie einen Helm, egal ob sie fast täglich oder seltener als monatlich fahren.

Unterschiede in der Helmnutzung gibt es in Abhängigkeit vom Alter. Personen im Alter von 18 bis 24 Jahren und Personen ab 55 Jahren tragen seltener einen Helm als Personen zwischen 25 und 54 Jahren.

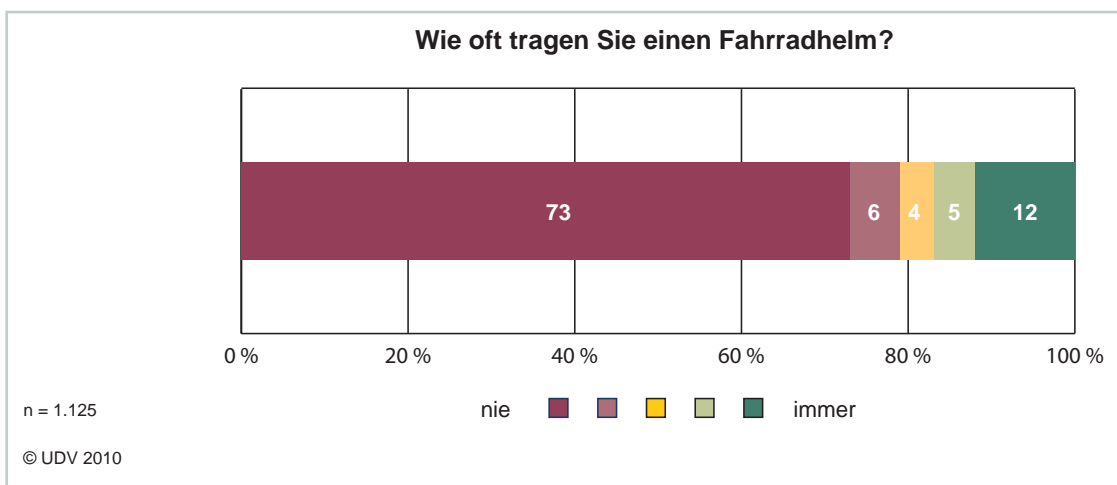


Abbildung 14: Helmtragen bei Radfahrern

Tabelle 18: Tragen eines Fahrradhelmes nach Nutzungshäufigkeit des Fahrrades

	n	Nie				Immer	keine Angabe
(fast) täglich	278	76,8 %	3,6 %	4,6 %	3,1 %	11,9 %	
1 - 3 Tage pro Woche	310	69,2 %	7,7 %	5,9 %	6,8 %	10,4 %	
1 - 3 Tage pro Monat	234	70,8 %	5,8 %	3,3 %	7,2 %	12,9 %	
seltener als monatlich	303	75,4 %	3,5 %	1,2 %	3,5 %	13,5 %	2,9 %

Zudem wird der Fahrradhelm je nach Fahrtzweck unterschiedlich häufig getragen. Wie aus Tabelle 19 hervorgeht, wird der Helm am häufigsten bei Fahrten mit Kindern oder bei längeren Strecken getragen. Bei Fahrten mit Kindern tragen Frauen häufiger einen Helm als Männer.

Tabelle 19: Rangreihe der Fahrradhelmnutzung nach Fahrtzweck (n = 238)

Fahrtzweck	Mittelwert
Wenn ich mit Kindern fahre	4,3
Bei längeren Strecken	4,2
Bei anderen Gelegenheiten	4,1
Bei sportlichen Aktivitäten	4,0
Bei dichtem Verkehr	3,9
bei Ausflügen	3,8
Nicht systematisch, nach Lust und Laune	1,6

3.6 Rettung und Verletzung

Zum Thema Rettung wurden die Pkw-Fahrer gefragt, was sie tun würden, wenn sie am frühen Abend allein in ihrem Pkw auf einer mäßig befahrenen Landstraße einen offensichtlich frontal gegen einen Baum geprallten Pkw sehen.

94% der Befragten geben an, in einer solchen Situation anzuhalten (vgl. Abbildung 15). Während von jenen Personen 47% aufgrund vermeintlich verletzter Personen vorerst den Rettungsdienst alarmieren, leisten die anderen 47% zuerst Erste Hilfe.

Von den 6%, die bei einem solchen Szenario nicht anhalten würden, gaben 4% der Befragten an, zur Vorsicht den Rettungsdienst zu benachrichtigen. 2% würden in dem Fall zwar ihre Fahrgeschwindigkeit verringern, ihre Fahrt jedoch fortsetzen, sofern keine verletzten Personen erkennbar sind. Keine Unterschiede in den Antworten gab es in Abhängigkeit vom Alter und Geschlecht.

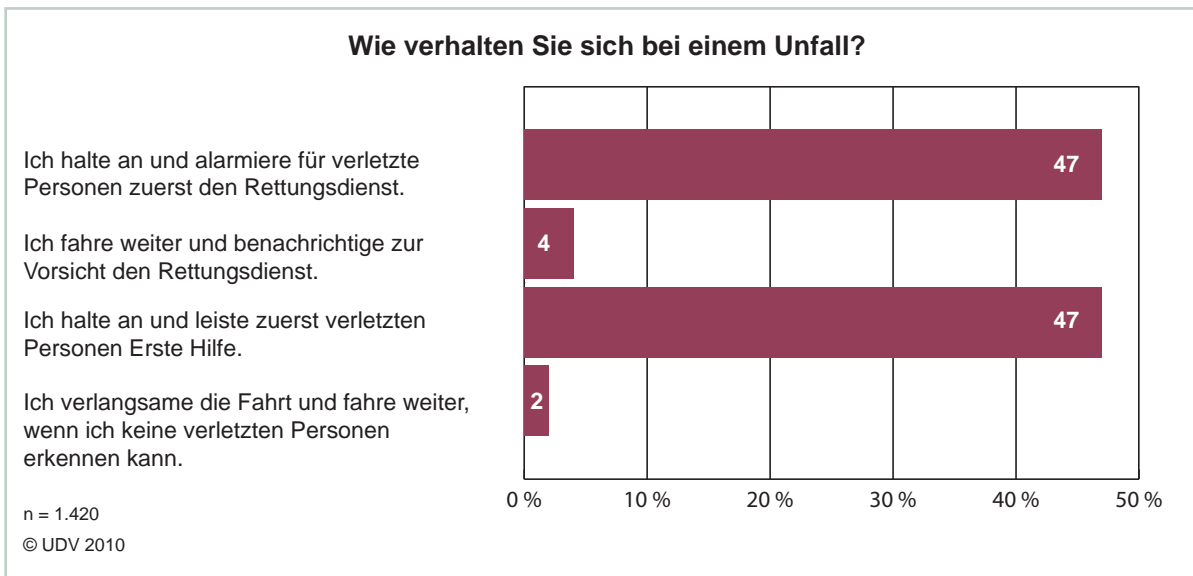


Abbildung 15: Verhalten bei einem Unfall

Sobald sich ein Unfall mit verletzten Personen ereignet, wird am häufigsten die kostenfreie Notrufnummer 112 gewählt (vgl. Abbildung 16), die in allen Ländern der EU gilt und darüber hinaus auch in anderen Ländern als Notrufnummer fungiert.

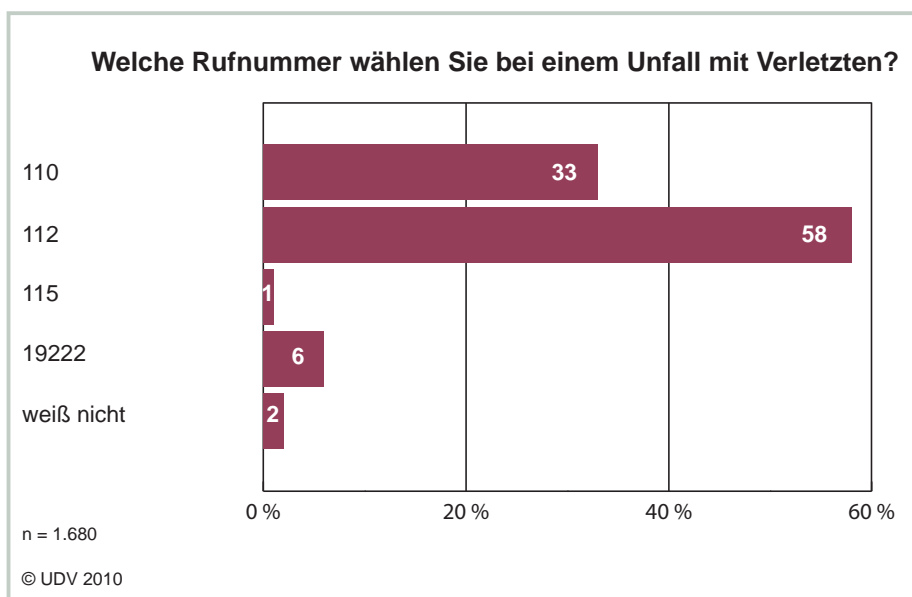


Abbildung 16: Rufnummern im Notfall

58 % der Pkw-Fahrer wählen diese Nummer. Weitere 33 % wählen im Falle eines Unfalls die Notrufnummer 110 der Polizei und 6 % fordern Hilfe unter der Rufnummer 19222 an. Diese Nummer ist nur noch in wenigen Gegenden Deutschlands für den Notruf des Rettungsdienstes vorgesehen und gilt allgemein nur noch für den nicht-notfallmäßigen Krankentransport. Vor allem im Saarland, in Bayern und Baden-Württemberg wird die Rufnummer 19222 von den befragten Personen angegeben. Lediglich 1 % wählt die Nummer 115, die seit dem Jahr 2009 als Service-Nummer für Behörden bei Fragen über Zuständigkeiten, Öffnungszeiten, Gebühren, etc. verwendet wird. 2 % der befragten Pkw-Fahrer wissen nicht, unter welcher Rufnummer sie bei einem Unfall Hilfe rufen können. Vor allem ältere Pkw-Fahrer ab 70 Jahren sind darunter.

3.7 Fahrzeugsicherheit

Beim Kauf eines Fahrzeuges achten Pkw-Fahrer besonders auf die Sicherheit (vgl. Tabelle 20). Neben der Zuverlässigkeit des Fahrzeuges geben die befragten Pkw-Fahrer die Sicherheit als das wichtigste Kriterium an. Die Bewertung nach EuroNCAP spielt für den Fahrzeugkauf nur eine untergeordnete Rolle. EuroNCAP (European New Car Assessment Programme) ist eine Gesellschaft europäischer Verkehrsministerien, Automobilclubs und Versicherungsverbände, die Crashtests mit neuen Automobiltypen durchführt und danach ihre Sicherheit mit bis zu fünf Sternen bewertet.

Statistisch signifikante Unterschiede in der Bewertung der Kriterien für den Fahrzeugkauf gab es beim Alter, Geschlecht und der Pkw-Nutzung. So bewerten Frauen die Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit als wichtiger und eine hohe Motorleistung als weniger wichtig als Männer. Ältere Pkw-Fahrer bewerteten die Zuverlässigkeit, Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit als wichtiger als jüngere Pkw-Fahrer. Je häufiger der Pkw genutzt wird, desto wichtiger werden die Sicherheit und Umweltverträglichkeit bewertet.

Tabelle 20: Kriterien für den Kauf eines Fahrzeugs

	Wie wichtig ist Ihnen beim Kauf eines Fahrzeugs...					
	Gar nicht wichtig				Sehr wichtig	keine Angabe
Zuverlässigkeit	0,4 %	0,3 %	5,9 %	24,6 %	68,4 %	0,4 %
Sicherheit	0,4 %	1,3 %	11,1 %	25,7 %	61,1 %	0,4 %
Wirtschaftlichkeit	0,8 %	2,0 %	12,8 %	31,2 %	52,8 %	0,4 %
Umweltverträglichkeit	2,0 %	8,3 %	27,0 %	35,6 %	26,5 %	0,6 %
Design	4,2 %	12,0 %	37,0 %	32,9 %	13,3 %	0,6 %
Marke	10,9 %	15,5 %	32,8 %	27,9 %	12,5 %	0,4 %
Bewertung durch EuroNCAP	12,7 %	14,4 %	36,0 %	24,6 %	8,9 %	3,4 %
hohe Motorleistung	8,4 %	20,1 %	42,3 %	20,0 %	8,3 %	0,9 %

Im Vergleich zum Verkehrsklima 2008 zeigt sich eine ähnliche Rangreihe der Bewertungskriterien für den Fahrzeugkauf (vgl. Abbildung 17). Sicherheit und Zuverlässigkeit werden von den Pkw-Fahrern als wichtigste Kriterien beim Fahrzeugkauf angegeben. Umweltverträglichkeit und die Bewertung nach EuroNCAP verlieren dagegen am stärksten an Bedeutung im Vergleich zu 2008.

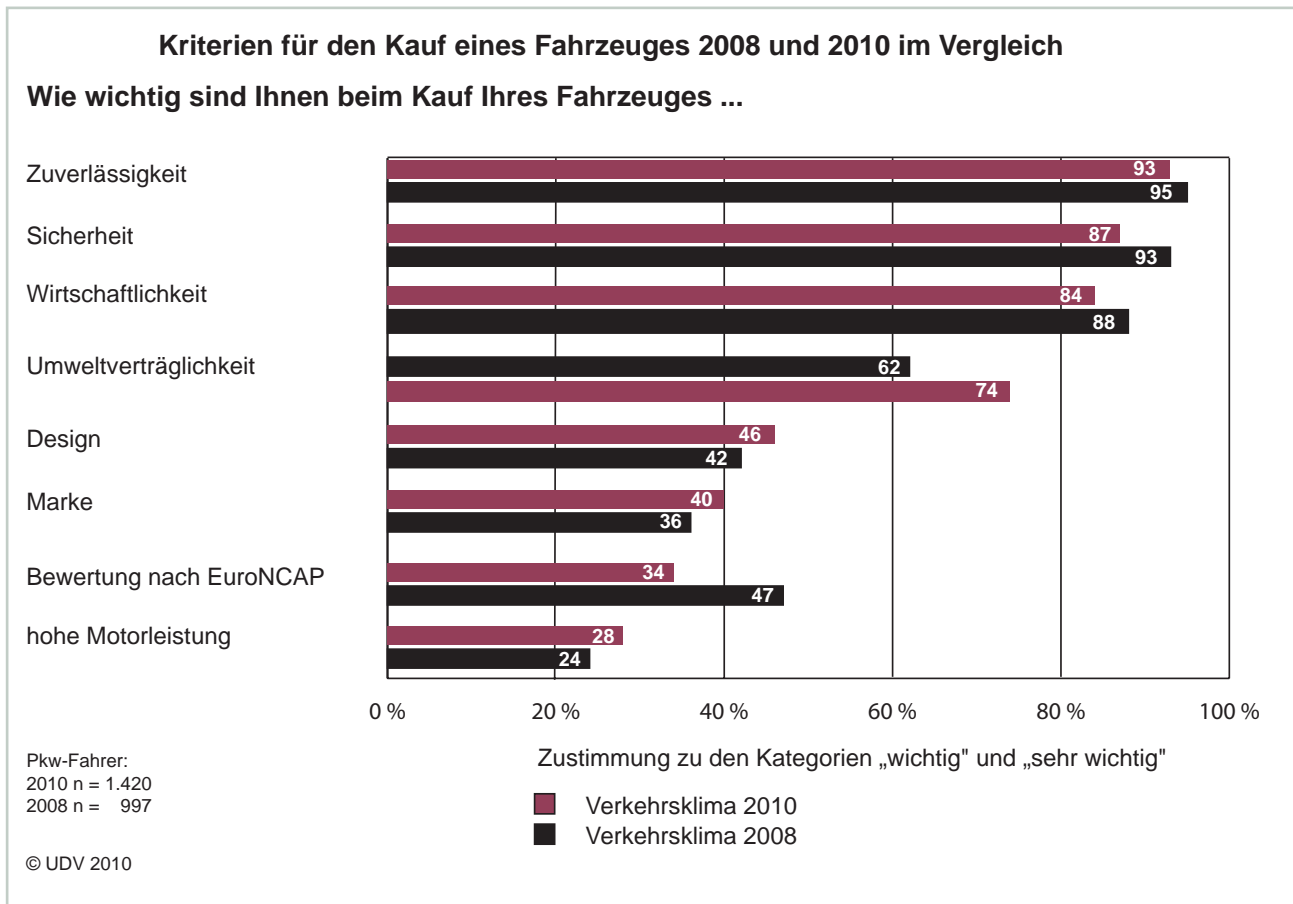


Abbildung 17: Kriterien für den Kauf eines Fahrzeuges 2008 und 2010 im Vergleich

3.8 Fahrerassistenzsysteme

Fahrerassistenzsysteme (FAS) halten immer stärker Einzug in moderne Fahrzeuge. FAS sollen einerseits das Unfallgeschehen positiv beeinflussen, andererseits den Fahrer bei seiner Fahraufgabe unterstützen und damit für erhöhten Fahrkomfort sorgen. Verschiedene Systeme haben bereits ihren sicherheitsfördernden Einfluss nachgewiesen. Beispielsweise könnten mittels Elektronischer Stabilitätsprogramme (ESP) bis zu 400 tödliche Unfälle pro Jahr vermieden werden, wenn alle Pkw damit ausgestattet wären [8]. In dieser Studie wurden Pkw-Fahrer zu vier verschiedenen FAS befragt:

Das **Elektronische Stabilitätsprogramm (ESP)** erkennt eine drohende Instabilität des Fahrzeugs und greift blitzschnell ein, sodass das Fahrzeug für den Fahrer besser beherrschbar bleibt und nicht ins Schleudern gerät, solange physikalische Grenzen nicht überschritten werden. Die Stabilisierung des Fahrzeugs geschieht durch gezieltes Abbremsen einzelner Räder und den Eingriff in das Motor- und Getriebe-Management.

Der **Notbremsassistent** hilft, einen drohenden Auffahrunfall zu verhindern oder seine Folgen abzuschwächen. Dieses System leitet bei einer nicht mehr vermeidbaren Kollision automatisch, auch ohne Reaktion des Fahrers, eine Vollbremsung ein. Dieser Vollbremsung gehen eine Warnung des Fahrers und eine automatische Teilbremsung voraus. Notbremsassistenten unterscheiden sich in ihrer Funktion von Hersteller zu Hersteller deutlich.

Der **Spurverlassenswarner** unterstützt den Fahrer bei der Führung des Fahrzeugs in seiner Fahrspur. Droht das Fahrzeug die Fahrspur nach links oder rechts zu verlassen, ohne dass dies vom Fahrer gewollt ist, wird der Fahrer gewarnt. Die Warnung erfolgt auf unterschiedliche Weise, z. B. akustisch oder auch durch eine spürbare Vibration im Lenkrad.

Der **Totwinkelassistent** ist in der Lage, den Fahrer bei einem beabsichtigten Spurwechsel nach links oder rechts vor Fahrzeugen zu warnen, die sich im toten Winkel befinden, also in dem Bereich, der mit den vorhandenen Spiegeln nicht eingesehen werden kann. Die Systeme unterscheiden sich u. a. darin, ob nur vor Fahrzeugen im toten Winkel oder auch vor sich weiter entfernt befindenden Fahrzeugen gewarnt wird.

Abbildung 18 zeigt den Grad der Bekanntheit und die Verbreitung dieser Fahrerassistenzsysteme im Pkw der Befragten. Am bekanntesten ist das ESP. 90% der befragten Pkw-Fahrer kennen dieses System. Notbremsassistent, Spurverlassens- und Totwinkelwarner sind ebenfalls einer Mehrheit der Befragten (etwa 65%) bekannt. Am häufigsten ausgestattet sind die Pkw der Befragten mit ESP. 50% der Pkw-Fahrer gaben an, dass ihr Pkw mit diesen Systemen ausgestattet ist. Nur 14% der Pkw sind mit Notbremsassistent ausgestattet. Spurverlassenswarner oder Totwinkelwarner sind dagegen kaum vorhanden.

Männer kennen den Notbremsassistent, den Spurverlassenswarner und den Totwinkelassistent signifikant häufiger als Frauen. Je älter die Pkw-Fahrer sind, desto weniger häufig kennen sie ESP und Spurverlassenswarner. Je häufiger Personen den Pkw nutzen, desto häufiger kennen sie den Notbremsassistent, Spurverlassenswarner und Totwinkelwarner und desto häufiger ist ihr Pkw mit ESP ausgestattet.

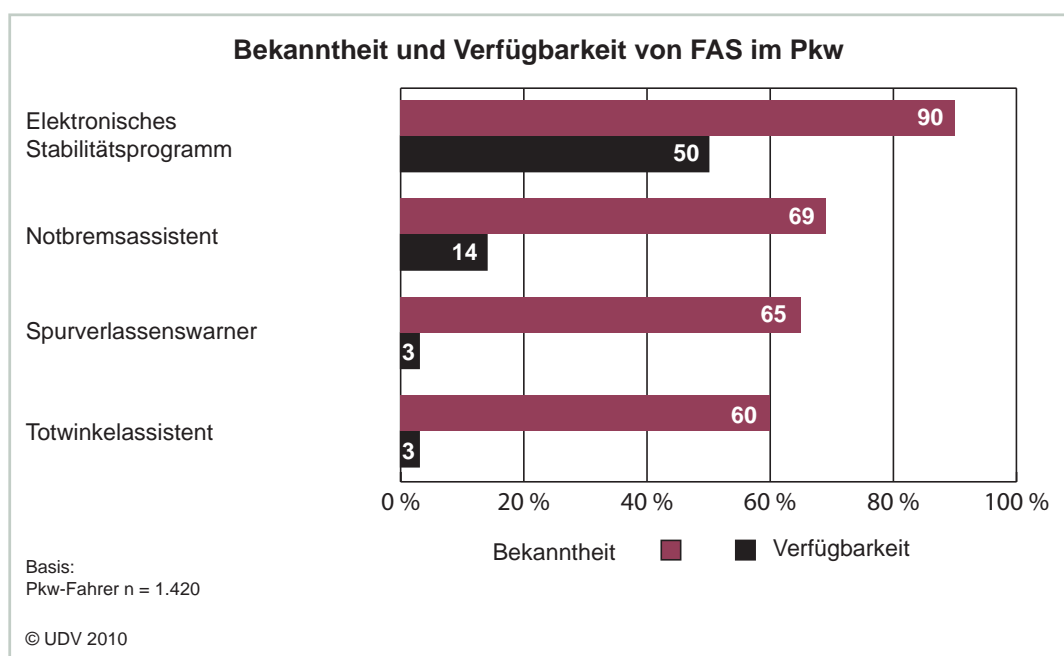


Abbildung 18: Bekanntheit und Verfügbarkeit von FAS im Pkw (Häufigkeit in %)

Die Fahrerassistenzsysteme wurden von den Pkw-Fahrern auf einer fünfstufigen Skala nach vier verschiedenen Aspekten bewertet. Dazu wurden mehrere Items pro Aspekt abgefragt und die Antworten zu je einer Skala aggregiert. Je höher der Skalenwert, desto positiver werden die Aspekte bewertet.

- Der wahrgenommene Sicherheitsgewinn beschreibt, inwieweit das FAS aus Sicht des Pkw-Fahrers die Verkehrssicherheit erhöht. Ein Item lautet z.B. „Das System trägt dazu bei, das Unfallrisiko zu senken“.
- Die soziale Norm beschreibt, inwieweit die Befragten glauben, dass ihr soziales Umfeld das FAS akzeptiert. Ein Item lautet z.B. „Andere würden es gut finden, wenn ich das System hätte“.
- Die wahrgenommene Verhaltenskontrolle erfragt, inwieweit sich die Befragten in der Lage sehen, ein FAS zu besitzen oder zu benutzen. Items lauteten z. B: „Komfort-Zusatzausstattungen sind mir einiges wert“.
- Die Kaufabsicht beschreibt, inwieweit die Person die Absicht hat, das FAS zu kaufen. Ein Item lautet z.B. „Beim nächsten Autokauf werde ich das System kaufen“.

Es wurde ferner geprüft, ob sich die Bewertungen nach Alter, Geschlecht, Pkw-Nutzung, FAS Bekanntheit und FAS Verfügbarkeit unterscheiden. Statistisch signifikante Ergebnisse sind im Folgenden zusammenfassend dargestellt.

Abbildung 19 zeigt die Bewertung des ESP. Den höchsten Wert erreicht demnach die soziale Norm, d. h. der soziale Druck, ein solches System zu besitzen. Ebenfalls hoch ausgeprägt ist die Kaufabsicht und die wahrgenommene Verhaltenskontrolle, d. h. die Möglichkeit den Kauf auch zu realisieren. Am geringsten ausgeprägt ist der wahrgenommene Sicherheitsgewinn. Statistisch signifikante Unterschiede in der Bewertung gab es im Hinblick auf die ESP-Verfügbarkeit, das Geschlecht, das Alter und die Pkw-Nutzung. Je älter die Pkw-Fahrer sind, desto höher ist der wahrgenommene Sicherheitsgewinn. Die soziale Norm und die wahrgenommene Verhaltenskontrolle sind höher ausgeprägt, je häufiger der Pkw genutzt wird sowie bei Männern und Pkw-Fahrern mit ESP im Fahrzeug. Die Kaufabsicht ist höher bei Pkw-Fahrern, die bereits ein solches System besitzen und die ihr Fahrzeug häufig nutzen.

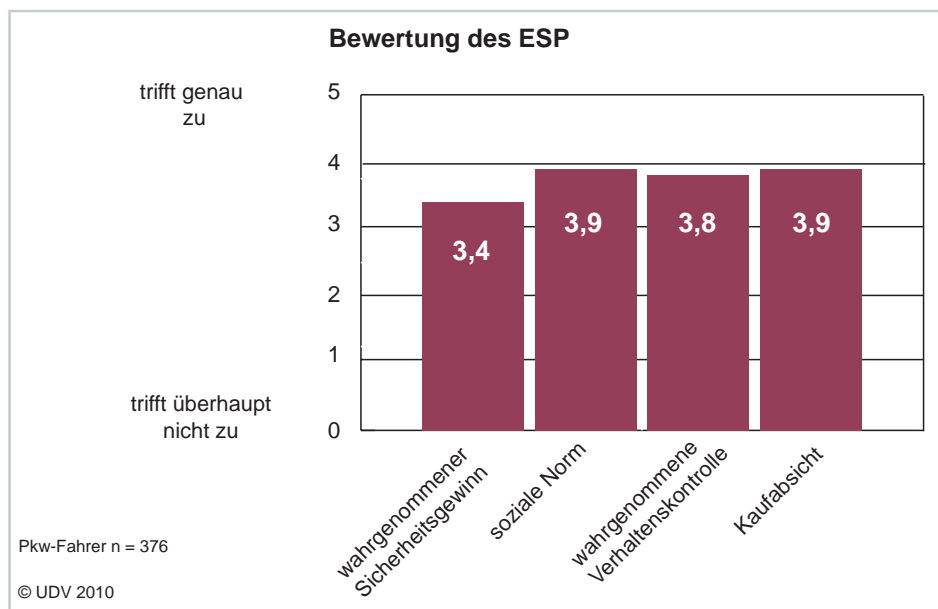


Abbildung 19: Bewertung des ESP (Mittelwert)

Die Bewertung des Notbremsassistenten zeigt die Abbildung 20. Die soziale Norm und der wahrgenommene Sicherheitsgewinn werden hier am positivsten beurteilt. Am wenigsten stark ausgeprägt ist die wahrgenommene Verhaltenskontrolle und die Kaufabsicht. Allerdings sind die Unterschiede sehr klein. Je älter die Pkw-Fahrer, desto höher bewerten sie den Sicherheitsgewinn, die soziale Norm und die wahrgenommene Verhaltenskontrolle. Die wahrgenommene Verhaltenskontrolle ist bei Männern und Pkw-Fahrern, die den Notbremsassistent im Fahrzeug

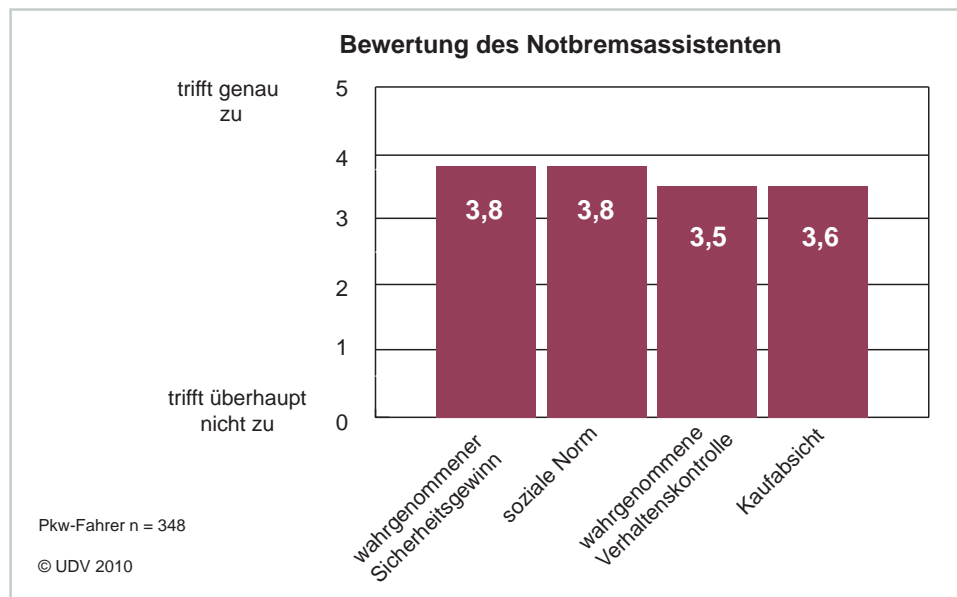


Abbildung 20: Bewertung des Notbremsassistenten (Mittelwerte)

zur Verfügung haben, höher ausgeprägt. Die Kaufabsicht ist bei den Pkw-Fahrern höher, die ein solches System im Fahrzeug haben.

Beim Spurverlassenswarner erhält der wahrgenommene Sicherheitsgewinn den höchsten und die Kaufabsicht den geringsten Mittelwert (vgl. Abbildung 21). Die soziale Norm, die wahrgenommene Verhaltenskontrolle und die Kaufabsicht sind bei den Pkw-Fahrern höher, die den Spurverlassenswarner kennen. Der wahrgenommene Sicherheitsgewinn, die soziale Norm, und die wahrgenommene Verhaltenskontrolle sind höher ausgeprägt, je älter die Pkw-Fahrer sind. Darüber hinaus ist die wahrgenommene Verhaltenskontrolle bei Männern höher ausgeprägt als bei Frauen.

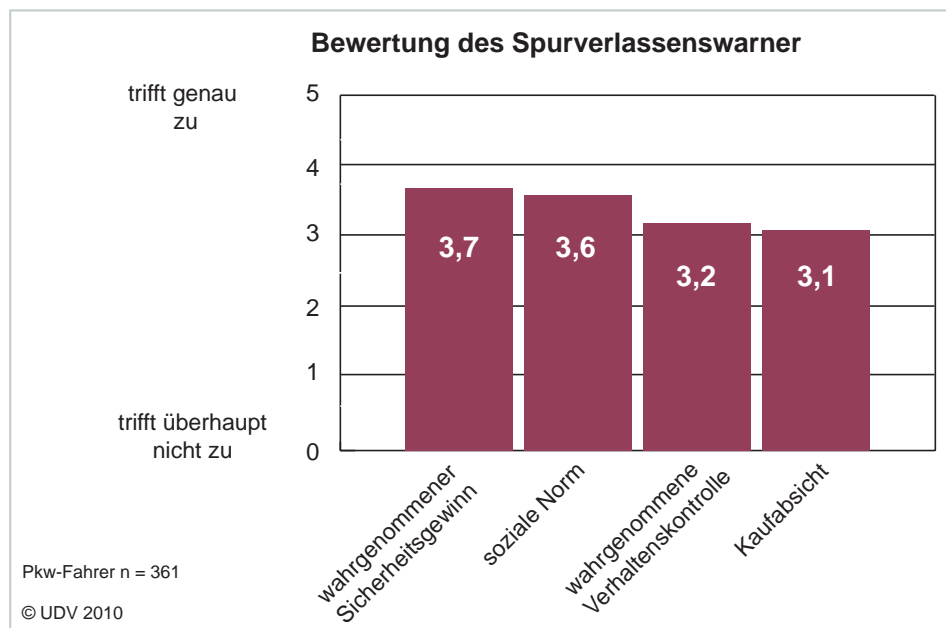


Abbildung 21: Bewertung des Spurverlassenswarner (Mittelwerte)

Beim Totwinkelassistent erhält die Skala des wahrgenommenen Sicherheitsgewinns ebenfalls den höchsten und die Kaufabsicht den geringsten Mittelwert (vgl. Abbildung 22). Es gab keine Unterschiede in der FAS Bewertung in Abhängigkeit von der Kenntnis des FAS. Der Einfluss der FAS Verfügbarkeit wurde wegen der geringen Anzahl an Pkw-Fahrern mit einem solchen System im Fahrzeug nicht analysiert. Die wahrgenommene Verhaltenskontrolle ist bei Männern höher ausgeprägt als bei Frauen. Je älter die Pkw-Fahrer sind, desto höher ist auch die wahrgenommene Verhaltenskontrolle. Im Gegensatz dazu ist die Kaufabsicht höher, je jünger die Pkw-Fahrer sind.

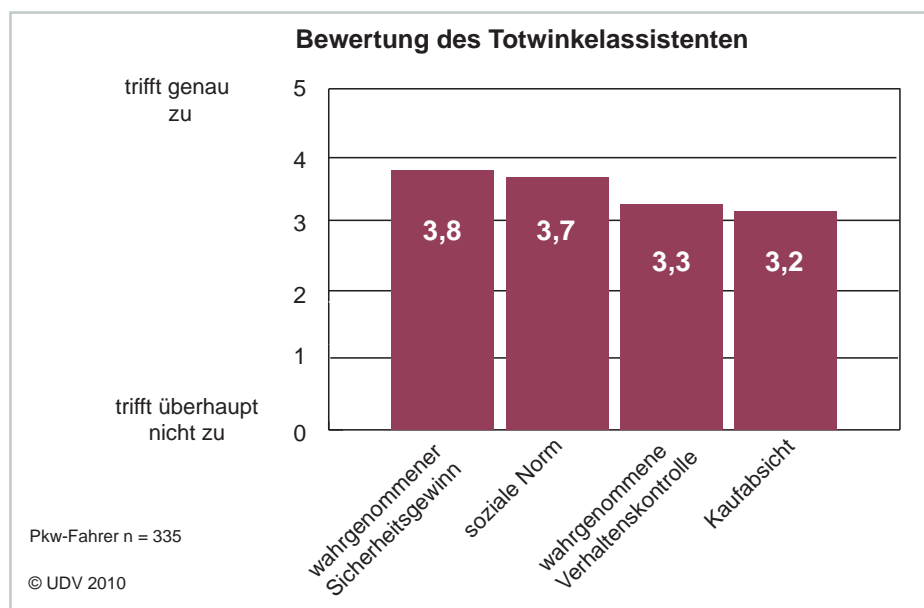


Abbildung 22: Bewertung des Totwinkelassistenten (Mittelwerte)

3.9 Fahren mit Licht am Tag

Gemäß der Richtlinie 2008/89/EG dürfen ab dem 7. Februar 2011 europaweit neue Fahrzeugmodelle nur noch dann zugelassen werden, wenn sie mit einem sogenannten Tagfahrlicht ausgerüstet sind (ECE-R 48 und 87). Diese Gesetzgebung hat die Thematik ‚Fahren mit Licht am Tage‘ in den Fokus der Aufmerksamkeit gerückt. In vielen Ländern Europas (z. B. Schweiz, Dänemark, Niederlande) sind Pkw-Fahrer gesetzlich dazu verpflichtet, am Tage mit eingeschaltetem Licht zu fahren. In Deutschland gibt es dagegen nur eine Empfehlung, mit Licht am Tag zu fahren. Im Verkehrsklima 2010 wurden Pkw-Fahrer zu ihrer Einstellung und Verhalten zu Fahren mit Licht am Tag befragt.

Abbildung 23 zeigt, dass etwa ein Drittel der Pkw-Fahrer angeben, immer oder oft mit Licht am Tag zu fahren. Etwa 40% tun dies nie oder selten. Etwa ein Viertel der Pkw-Fahrer tut dies teilweise. Je häufiger der Pkw genutzt wird, desto häufiger wird mit Licht am Tag gefahren. Der Zusammenhang ist schwach aber mit allen Maßen der Pkw-Nutzung (Pkw-Nutzungshäufigkeit, der Fahrleistung und Pkw-Verfügbarkeit) konsistent.

Im Vergleich zu 2008 geben 2010 mehr Fahrer an, mit Licht am Tag zu fahren. Der Prozentsatz von Fahrern, die immer oder oft angeben, steigt geringfügig von 28% auf 32%. Der Anteil derjenigen, die angeben nie oder selten mit Licht am Tag zu fahren, geht um 7 Prozentpunkte auf 42% zurück. Im internationalen Vergleich liegt Deutschland mit etwa einem Drittel Pkw-Fahrern, die angeben mit Licht am Tag zu fahren, hinter etablierten Ländern wie der Schweiz oder Dänemark zurück. Beispielsweise betrug die Lichteinschaltquote in der Schweiz im Jahr 2009 55% [7]. Objektive Daten zur Lichteinschaltquote gibt es für Deutschland bisher nicht.

Die Sicherheitseffekte durch Fahren mit Licht am Tag werden nach wie vor kontrovers diskutiert. Zum einen werden aus wissenschaftlichen Studien deutlich positive Effekte auf die Verkehrssicherheit abgeleitet, zum anderen wird eine Gefahr für ungeschützte Verkehrsteilnehmer, vor allem Motorradfahrer, erwartet [9]. Tabelle 21 zeigt die Einstellung von Pkw-Fahrern zum Fahren mit Licht am Tag. Die Mehrheit der Befragten (54 %) hält die gegenwärtige Empfehlung, mit Licht am Tag zu fahren, für sinnvoll. Ebenso glauben 53 % der Pkw-Fahrer, die mit Licht am Tag fahren, damit ihre eigene Unfallgefahr senken zu können. Eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer durch Fahren mit Licht am Tag wird überwiegend nicht gesehen. Allerdings werden auch Nachteile, wie ein höherer Kraftstoffverbrauch oder Lampenverschleiß gesehen. 37 % der Pkw-Fahrer halten Fahren mit Licht am Tag bei Sonnenschein für unnötig und 38 % halten es auf Autobahnen für sinnvoller als in Ortschaften.

Je häufiger Pkw-Fahrer angeben, mit Licht am Tag zu fahren:

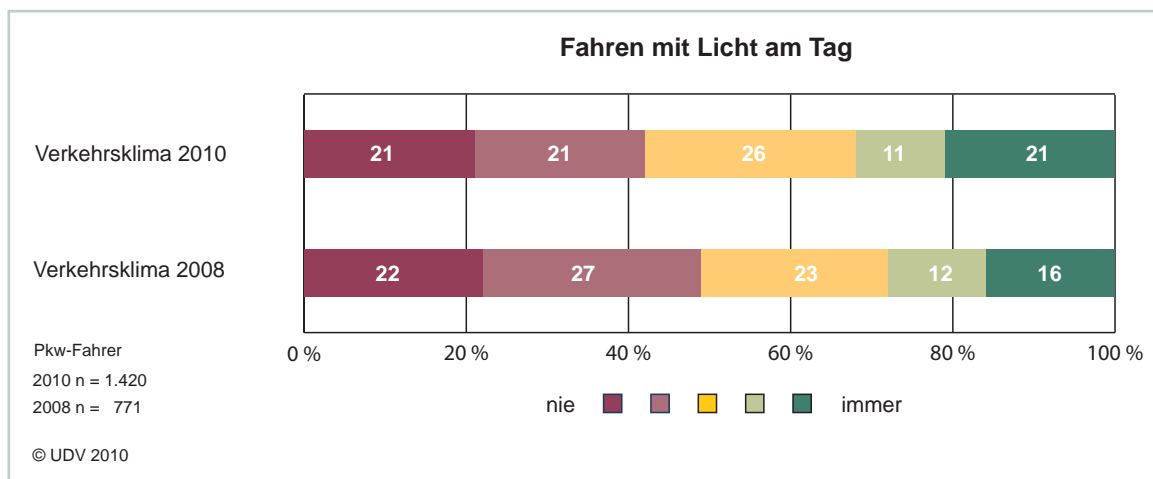


Abbildung 23: Fahren mit Licht am Tag (Häufigkeit in %)

Tabelle 21: Einstellung von Pkw-Fahrern zu Fahren mit Licht am Tag (n = 1.420)

	Stimme überhaupt nicht zu				Stimme voll und ganz zu	keine Angabe
Die Empfehlung, dass Autofahrer auch am Tag das Licht einschalten sollen, ist sinnvoll.	12,7 %	10,9 %	21,2 %	22,5 %	32,1 %	0,6 %
Wenn ich am Tag das Licht einschalte, kann das meine Unfallgefahr senken.	8,9 %	13,0 %	24,6 %	25,9 %	26,6 %	1,0 %
Heutzutage denken die meisten Fahrer, dass man auch am Tag das Licht einschalten sollte.	12,8 %	22,3 %	34,1 %	18,3 %	11,4 %	1,1 %
Wenn Autos mit Licht am Tag fahren, gefährdet das die Fußgänger und Radfahrer.	57,7 %	21,7 %	12,6 %	4,1 %	2,4 %	1,5 %
Wenn Autos mit Licht am Tag fahren, gefährdet das die Motorradfahrer.	43,9 %	25,1 %	14,8 %	6,8 %	7,8 %	1,6 %
Das Fahren mit Licht am Tag benötigt mehr Benzin.	22,6 %	16,8 %	23,3 %	20,7 %	15,6 %	1,0 %
Durch das Fahren mit Licht am Tag müssen die Autolampen häufiger gewechselt werden.	19,3 %	18,7 %	27,3 %	17,0 %	14,9 %	2,8 %
Bei Sonnenschein ist es unnötig, dass Autofahrer das Licht einschalten.	25,6 %	12,3 %	23,8 %	14,2 %	22,6 %	1,5 %
Das Autofahren mit Licht am Tag ist auf der Autobahn sinnvoller als in Ortschaften.	21,8 %	12,6 %	26,0 %	21,1 %	17,4 %	1,1 %

- für desto sinnvoller halten sie die Empfehlung
- desto häufiger erwarten sie, ihre Unfallgefahr zu senken
- desto weniger häufig erwarten sie eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer
- desto weniger häufig befürchten sie einen hohen Benzinverbrauch und Lampenverschleiß und
- desto häufiger halten sie Fahren mit Licht am Tag auch bei Sonnenschein und in Ortschaften für sinnvoll.

3.10 SUV-Fahrer

Seit einigen Jahren steigen in Deutschland die Zulassungszahlen von sogenannten Sport Utility Vehicles (SUV). Bei dieser Fahrzeugkategorie handelte es sich ursprünglich um Geländewagen. Mittlerweile gibt es eine Reihe von Modellen, die sich stärker an Pkw-Fahreigenschaften und -komfort orientieren, aber nach wie vor eine robustere Konstruktion, größere Bodenfreiheit und ggf. auch Allradantrieb aufweisen.

SUV sind in der Regel größer als Pkw, verfügen über eine höhere Motorleistung und eine höhere Sitzposition. Dies geht mit einem höheren Kraftstoffverbrauch einher. Daher stehen SUV hinsichtlich der Umweltverträglichkeit, aber auch bezüglich der Verkehrssicherheit zunehmend in der öffentlichen Kritik. Die Vermutung lautet, dass SUV zwar für ihre Fahrer einen besseren Schutz bieten, aber aufgrund ihrer Bauweise und/oder der Fahrweise ein erhöhtes Risiko für andere Verkehrsteilnehmer darstellen. Das Ziel ist daher eine systematische Beschreibung von SUV-Fahrern hinsichtlich unfallrelevanter Merkmale und Verhaltensweisen, wie z. B. Alter, Geschlecht oder Fahrstil und deren Vergleich mit Pkw-Fahrern.

Tabelle 22 stellt die Stichprobencharakteristik der SUV-Fahrer und der Pkw-Fahrer im Vergleich dar. Daraus geht hervor, dass sich in unfallrelevanten Merkmalen wie Alter und Geschlecht zwischen SUV- und Pkw-Fahrern kaum Unterschiede zeigen. Die SUV-Fahrer sind im Durchschnitt um fünf Jahre jünger und werden häufiger von 36- bis 54 Jährigen gefahren. Bezüglich der Pkw-Verfügbarkeit und Pkw-Nutzung zeigt sich, dass SUV-Fahrer ihren Pkw öfter nutzen bzw. eine höhere Fahrleistung angeben als durchschnittliche Pkw-Fahrer. Auch verfügen sie über ein höheres monatliches Haushaltseinkommen als Pkw-Fahrer.

Beim Kauf eines Fahrzeuges geben SUV-Fahrer als auch Pkw-Fahrer als die beiden wichtigsten Kriterien Zuverlässigkeit und Sicherheit an (vgl. Abbildung 24). Am wenigsten wichtig sind die Bewertung nach EuroNCAP und die Motorleistung. Allerdings sind diese beiden Kriterien den SUV-Fahrern wesentlich wichtiger als Pkw-Fahrern. So geben 41 % bzw. 38 % der SUV-Fahrer an, dass ihnen diese Kriterien wichtig, sind im Vergleich zu 34 % bzw. 28 % der Pkw-Fahrer.

Tabelle 22: Stichprobencharakteristik von SUV- und Pkw-Fahrern im Vergleich

		Pkw-Fahrer	SUV-Fahrer
Basis (ungew.)		n = 1.114	n = 306
Geschlecht	Männer	55,4 %	58,4 %
	Frauen	44,6 %	41,6 %
Alter	18 - 20 Jahre	1,1 %	0,6 %
	21 - 24 Jahre	8,0 %	5,2 %
	25 - 34 Jahre	19,2 %	11,9 %
	35 - 44 Jahre	18,2 %	24,6 %
	45 - 54 Jahre	20,6 %	34,8 %
	55 - 64 Jahre	16,1 %	15,7 %
	65 - 69 Jahre	6,5 %	4,4 %
	70 - 74 Jahre	5,9 %	2,8 %
	75 Jahre und mehr	4,4 %	0 %
	Ø	50 Jahre	45 Jahre
Verfügbarkeit Pkw	Jederzeit	83,7 %	95,6 %
	Gelegentlich	12,9 %	4,4 %
	Gar nicht	3,4 %	0 %
Häufigkeit Pkw-Nutzung	(fast) täglich	64,9 %	78,3 %
	1 - 3 Tage pro Woche	23,5 %	18,2 %
	1 - 3 Tage pro Monat	6,2 %	2,9 %
	Seltener als monatlich	5,4 %	0,6 %
jährliche Pkw-Fahrleistung ϕ		13.659 km	17.447 km
HH-Einkommen (mtl. Netto)	bis unter 2.500 Euro	45,5 %	32,3 %
	2.500 bis unter 5.000 Euro	31,6 %	35,8 %
	mehr als 5.000 Euro	4,2 %	10,9 %
	keine Angabe	18,7 %	21,0 %

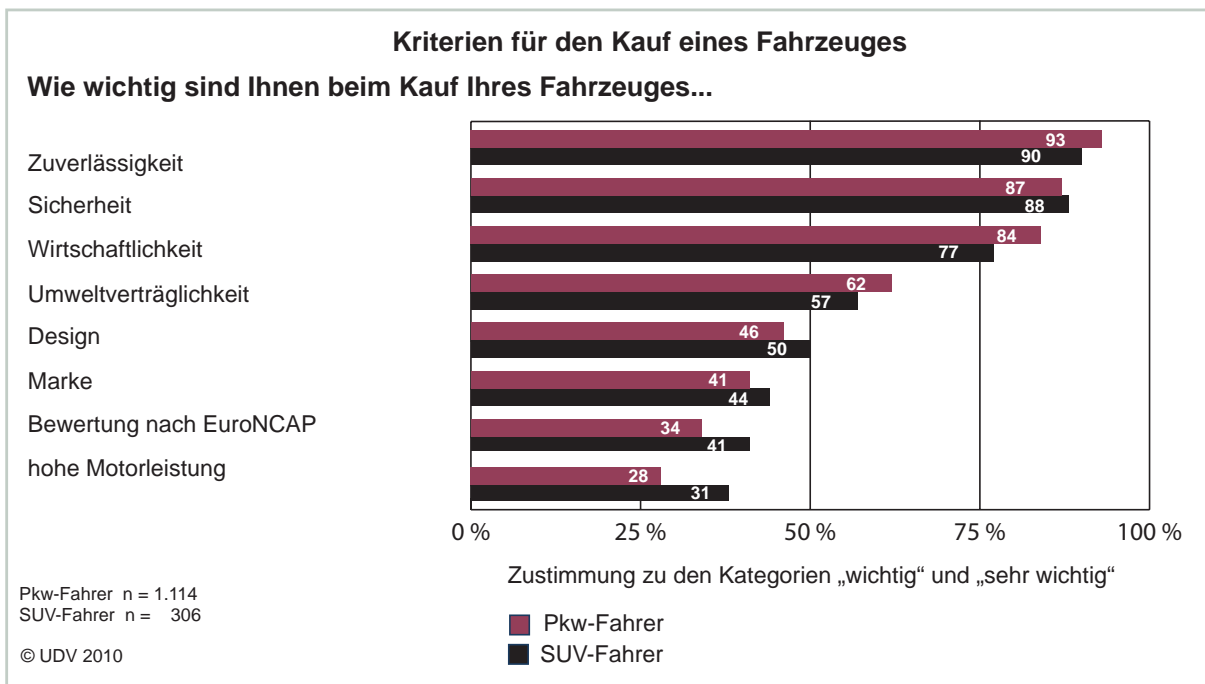


Abbildung 24: Kriterien für den Kauf eines Fahrzeuges im Vergleich (SUV- und Pkw-Fahrer)

Die Unterschiede zwischen Pkw und SUV-Fahrern in der wahrgenommenen Verkehrssicherheit zeigen Abbildung 25 und Abbildung 26. Danach fühlen sich SUV-Fahrer etwas sicherer im Straßenverkehr als Pkw-Fahrer. 66 % der SUV-Fahrer fühlen sich sicher oder sehr sicher im Straßenverkehr im Vergleich zu 52 % der Pkw-Fahrer. Auch bei der Frage, wo sich Pkw-Fahrer sicher fühlen, geben SUV-Fahrer ein höheres Sicherheitsgefühl an als Pkw-Fahrer. Die Rangreihe der Orte ist aber bei beiden Gruppen gleich. So fühlen sich beide Gruppen am sichersten in Wohngebieten und am wenigsten sicher in Autobahnbaustellen. Eine Ursache für das stärkere Sicherheitsgefühl von SUV-Fahrern im Vergleich zu Pkw-Fahrern könnte in der häufigeren Pkw-Nutzung und der höheren Fahrleistung von SUV-Fahrern liegen. So zeigte sich bereits in Kapitel 3.1, dass eine stärkere Verkehrsbeteiligung mit einem stärkeren Sicherheitsgefühl einhergeht.

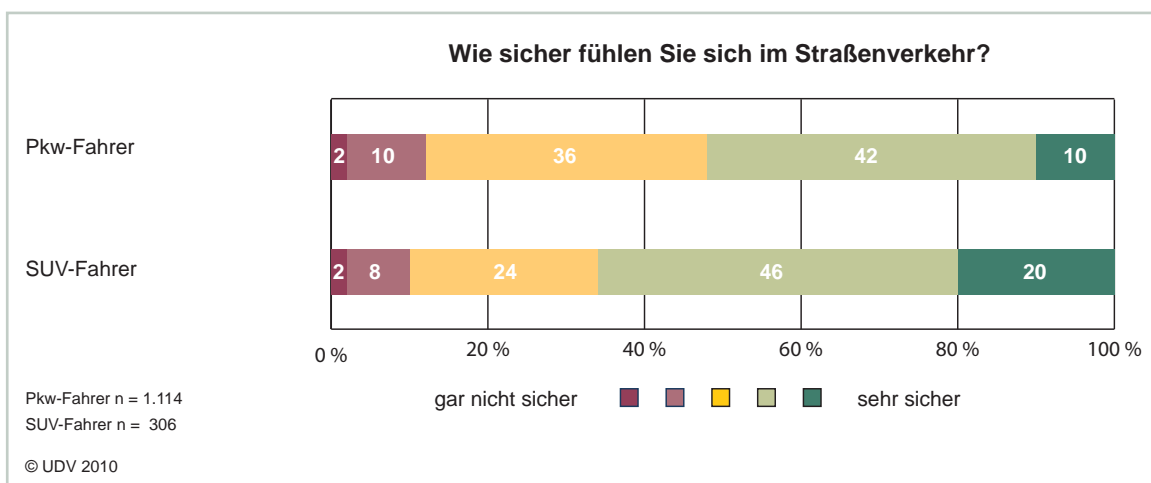


Abbildung 25: Wahrgenommene Verkehrssicherheit im Vergleich (SUV- und Pkw-Fahrer)

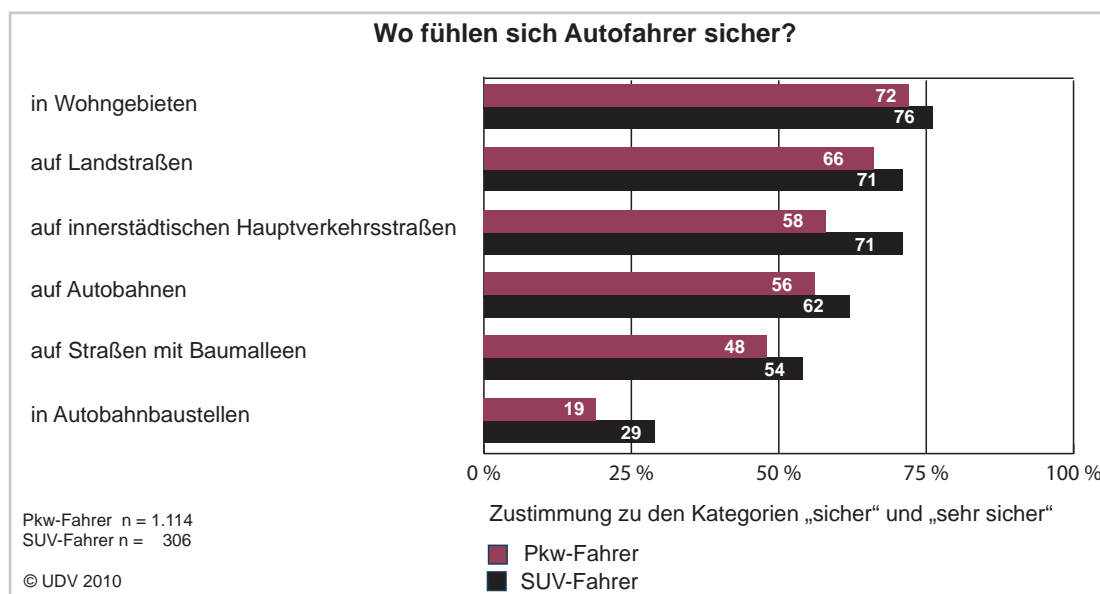


Abbildung 26: Wo fühlen sich Autofahrer sicher? (SUV- und Pkw-Fahrer im Vergleich)

Die Wahrnehmung von Fehlverhalten als Faktoren für Verkehrsunfälle (vgl. Abbildung 27) unterscheidet sich kaum zwischen Pkw- und SUV-Fahrern. So steht zu schnelles Fahren mit je 82 % bzw. 78 % an der Spitze, während die Handybenutzung mit Freisprechanlage mit 26 % bzw. 24 % als am wenigsten gefährlich empfunden wird.

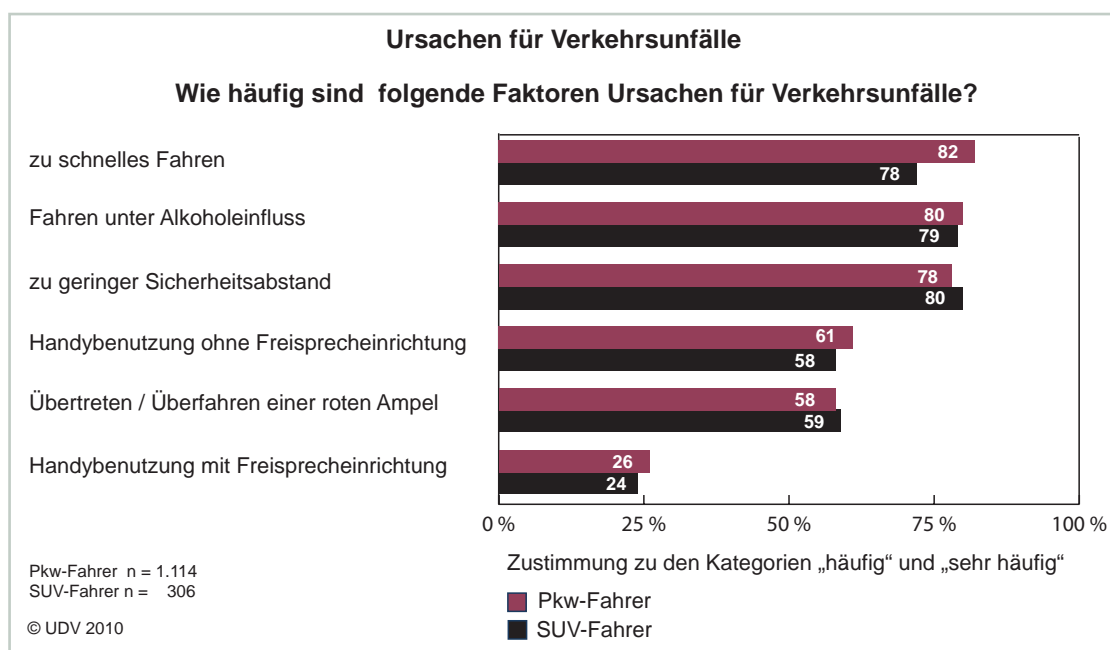


Abbildung 27: Ursachen für Verkehrsunfälle im Vergleich (SUV- und Pkw-Fahrer)

Die Einschätzung des eigenen Fahrstils unterscheidet sich kaum zwischen Pkw- und SUV-Fahrern. Abbildung 28 zeigt die Mittelwerte der Einschätzung des eigenen Fahrstils auf einer Skala von 1 bis 5. Beide Gruppen beschreiben ihren Fahrstil als überwiegend entspannt, sicher und vorschriftsmäßig.

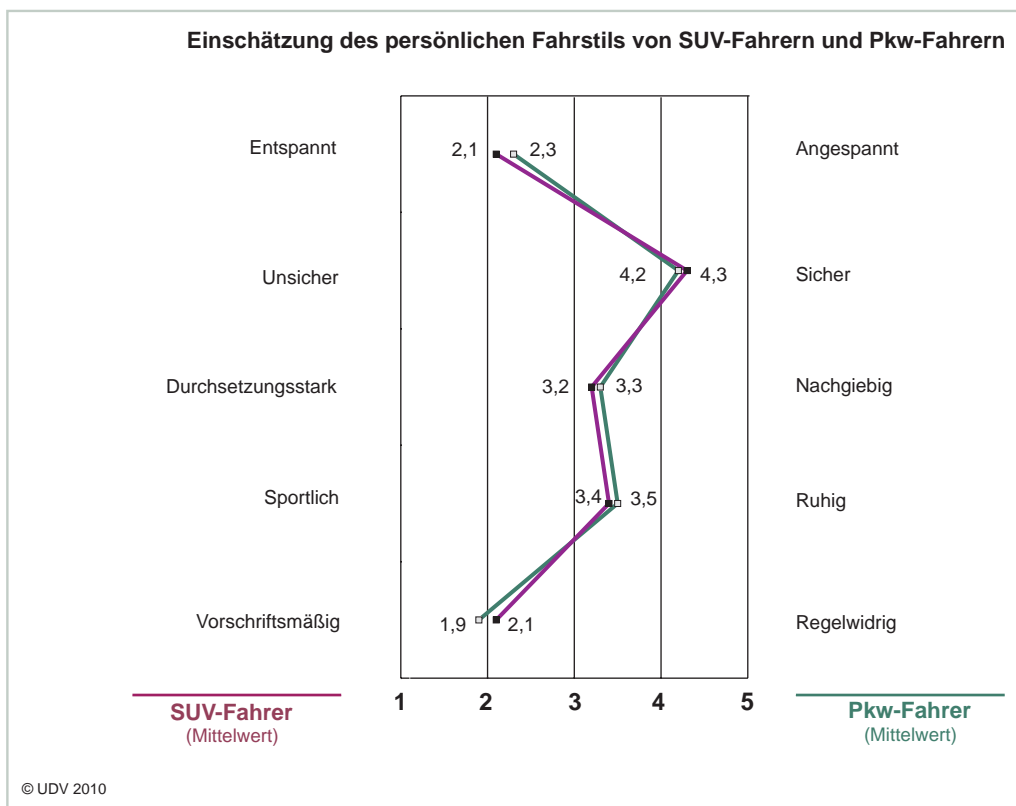


Abbildung 28: Vergleich des persönlichen Fahrstils zwischen Pkw-Fahrern und SUV-Fahrern

Bei der Häufigkeit von Nebentätigkeiten unterscheiden sich Pkw- und SUV Fahrer bei der Radiobedienung und dem SMS schreiben kaum. Das Telefonieren mit und ohne Freisprechanlage und die Bedienung des Navigationsgerätes wird von SUV Fahrern etwas häufiger angegeben.

Die Charakterisierung von SUV-Fahrern und der Vergleich mit Pkw-Fahrern zeigt, dass SUV-Fahrer ihr Fahrzeug häufiger nutzen und über ein höheres Haushaltseinkommen verfügen. Angesichts des Preises bzw. der Unterhaltskosten von SUV ist diese Tatsache durchaus nachvollziehbar. In der Wahrnehmung der Verkehrssicherheit oder dem eigenen Verkehrsverhalten unterscheiden sich SUV-Fahrer kaum von Pkw-Fahrern. Dort wo es Unterschiede gibt, können sie mit der unterschiedlichen Nutzung des Fahrzeugs plausibel erklärt werden. Hinweise, dass SUV-Fahrer für andere Verkehrsteilnehmer ein Sicherheitsrisiko per se darstellen, lassen sich aus den Ergebnissen nicht ableiten.

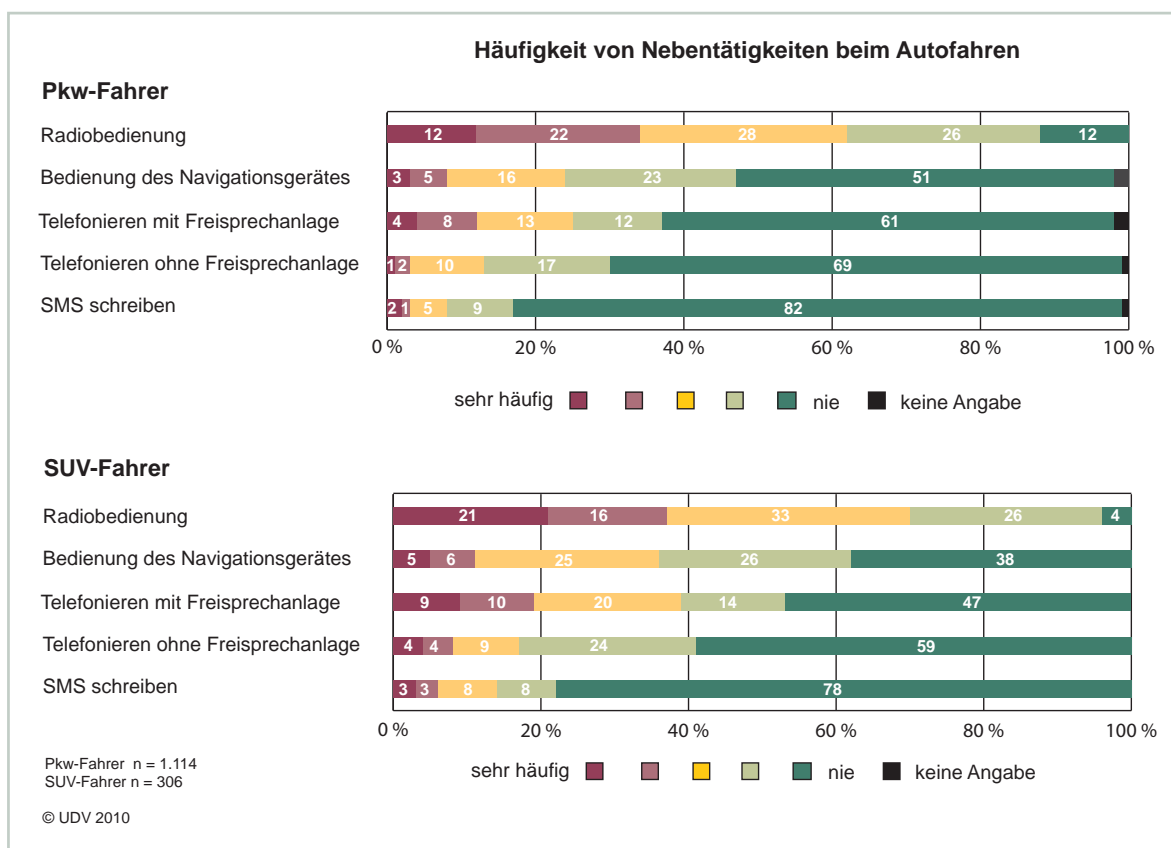


Abbildung 29: Häufigkeit von Nebentätigkeiten im Vergleich (SUV- und Pkw-Fahrer)

4 Fazit

Die Studie Verkehrsklima in Deutschland 2010 zeichnet ein umfassendes Bild der Einstellungen zur Verkehrssicherheit und dem Verkehrsverhalten in Deutschland. Im Mittelpunkt der Befragung standen in diesem Jahr die wahrgenommene Verkehrssicherheit und das Verkehrsverhalten aller Verkehrsteilnehmer (Pkw, Motorrad/Moped, Fußgänger, Radfahrer), die Verkehrsregelakzeptanz und -befolgung sowie die Einstellung und das Verhalten von SUV-Fahrern.

Im Ergebnis fühlt sich die Mehrheit der Verkehrsteilnehmer sicher im Straßenverkehr. Es gibt jedoch deutliche Unterschiede in der Bewertung zwischen den Verkehrsteilnehmern. So fühlen sich beispielsweise Fußgänger und Radfahrer unsicherer als Pkw-Fahrer, eine Einschätzung die der Unfallstatistik entspricht.

Erfreulich ist, dass beinahe alle Pkw-Fahrer im Falle eines Unfalls bereit sind, anzuhalten und Erste Hilfe zu leisten oder diese anzufordern. Die korrekte Notrufnummer 112 würde dagegen nur jeder zweite Pkw-Fahrer wählen.

SUV-Fahrer unterscheiden sich von anderen Pkw-Fahrern zwar in sozioökonomischen Merkmalen wie dem Haushaltseinkommen oder der Fahrzeugnutzung, jedoch nicht in ihrer Wahrnehmung der Verkehrssicherheit oder ihrem Verkehrsverhalten. Hinweise, dass SUV-Fahrer durch ihr Verhalten für andere Verkehrsteilnehmer ein Sicherheitsrisiko darstellen, lassen sich aus den Ergebnissen nicht ableiten.

Literatur

- [1] Alrutz, D., Bohle, W., Müller, H., Busche, K., Maier, C. & Otte, S. (2006). Sicherheitsbewertung von Überquerungsanlagen. Schlussbericht (unveröffentlicht). Berlin: Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., Unfallforschung der Versicherer.
- [2] Cauzard, J.-P. (Hrs.) (2004). European car drivers and road risks. Part 1: Report on principal results. SARTRE III. Arcueil: Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS).
- [3] Destatis (2009). Verkehr - Fachserie 8 Reihe 7 – Verkehrsunfälle. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt.
- [4] Gehlert, T. (2009). Verkehrsklima in Deutschland 2008. Reihe Unfallforschung kompakt. Berlin: Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft e. V. , Unfallforschung der Versicherer.
- [5] Hautzinger, H., Manssen, G., Schlag, B., Müller, H., Pfeiffer M., Rößger L., Schade, J., Butterwegge, P. & Gehlert, T. (2011). Regelverstöße im Straßenverkehr. Häufigkeit – Schadenfolgen - Sanktionierung - Prävention. Forschungsbericht VV07. Berlin: Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., Unfallforschung der Versicherer.
- [6] Klebelsberg, D. (1982). Verkehrspsychologie. Berlin: Springer-Verlag
- [7] Niermann, S., Achermann Stürmer, Y. & Cavegn, M. (2009). SINUS Report 2009: Sicherheitsniveau und Unfallgeschehen im Straßenverkehr 2008. Bern: bfu-Beratungsstelle für Unfallverhütung.
- [8] Kühn, M., Hummel, T. & Bende, J. (2009). Benefit estimation of advanced driver assistance systems for cars derived from real life accidents. Paper presented at the 21st International Technical Conference on the Enhanced Safety of Vehicles Conference (ESV), June 15–18, Stuttgart, Germany.
- [9] Platho, C., Kolrep, H., Böhm, M., Köth, K., Völker, S. & Kühn, M. (2011). Tagfahrlicht an Pkw. (unveröffentlicht) Forschungsbericht. Berlin: Unfallforschung der Versicherer.
- [10] Rößger, L., Schade, J., Schlag, B. & Gehlert, T. (2011). Verkehrsregelakzeptanz und Enforcement. Forschungsbericht VV06. Berlin: Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., Unfallforschung der Versicherer.



Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.

Wilhelmstraße 43 / 43 G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 1002 Berlin

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