



GDV
Unfallforschung
der Versicherer

UNFALLFORSCHUNG KOMPAKT NR. 132

Verkehrsklima in Deutschland 2023



Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.

Unfallforschung der Versicherer (UDV)
Wilhelmstraße 43 / 43 G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin
Tel. 030 2020–5821, Fax 030 2020–6633
www.udv.de, www.gdv.de, unfallforschung@gdv.de

Redaktionsschluss

05.08.2024

Redaktion

M. Sc. Greta Große
Dr. Tina Gehlert

Realisation

zwoplus, Berlin

Bildnachweis

Titelbild: Roland Falk/nightphotos
Die Nutzungsrechte der übrigen Bilder und Grafiken in dieser Broschüre liegen bei der Unfallforschung der Versicherer.

Alle Ausgaben

auf UDV.de

Disclaimer

Die Inhalte wurden mit der erforderlichen Sorgfalt erstellt. Gleichwohl besteht keine Gewährleistung auf Vollständigkeit, Richtigkeit, Aktualität oder Angemessenheit der darin enthaltenen Angaben oder Einschätzungen.

Inhalt

1. Vorbemerkung	04
2. Methodik	04
2.1 Stichprobenbeschreibung.....	04
3. Ergebnisse	06
3.1 Wahrgenommene Verkehrssicherheit.....	06
3.2 Verkehrspolitik und Verkehrssicherheitsmaßnahmen	07
3.3 Smartphonennutzung während des Fahrens.....	10
3.4 Regelverstöße im Straßenverkehr.....	17
3.5 Aggressives Verhalten im Straßenverkehr.....	23
3.6 Nutzung eines Fahrradhelmes	28
4. Fazit	30
Literaturverzeichnis	32

1. Vorbemerkung

Zum wiederholten Male untersuchte die Unfallforschung der Versicherer (UDV) mittels repräsentativer Längsschnittuntersuchung das „Verkehrsklima in Deutschland“. Dabei wird das gegenwärtige Verkehrsverhalten betrachtet sowie langfristige Entwicklungen abgebildet.

Neben der Erfassung der wahrgenommenen Verkehrssicherheit gehörten die Akzeptanz von Verkehrssicherheitsmaßnahmen sowie Nebentätigkeiten beim Autofahren (vor allem die Smartphonennutzung) zu den untersuchten Themengebieten. Zudem wurden Einschätzungen verschiedener Verkehrsteilnehmender (Pkw, Fahrrad und Pedelec, zu Fuß) zu möglichen Regelverstößen, wie Rotlicht- und Geschwindigkeitsübertretungen, erhoben.

Im Mittelpunkt der diesjährigen Studie stand das Thema Aggression im Straßenverkehr. Erstmals in diesem Jahr wurde die Erhebung verschiedener aggressiver Verhaltensweisen, die bisher in einem separaten Befragungsteil nur für Pkw-Fahrende erfasst wurden, um einen Befragungsteil für Fahrrad- und Pedelec-fahrende erweitert.

Die Ergebnisse der Befragungen „Verkehrsklima in Deutschland“ werden unter www.verkehrsklima.de veröffentlicht.

2. Methodik

Im Auftrag der UDV wurde eine deutschlandweit repräsentative Online-Umfrage durch das Befragungsinstitut O.trend GmbH im Juni und Juli 2023 durchgeführt.

Die Daten wurden nach den Merkmalen Alter, Geschlecht, Bildung, Bevölkerungsverteilung, Verteilung der Bundesländer nach Ost-West, Pkw-Führerscheinbesitz, Fahrradnutzung, Pkw-Nutzung, ÖPNV-Nutzung sowie Pkw-Verfügbarkeit gewichtet. Alle Studienergebnisse beziehen sich auf die gewichteten Daten.

2.1 Stichprobenbeschreibung

Tabelle 1 stellt die Zusammensetzung der Stichprobe dar. **Rund 51 Prozent der Befragten sind Frauen, 48 Prozent Männer und ein Prozent Divers.** Die Mehrheit ist mit 41 Prozent zwischen 25 und 44 Jahren alt. Fast ein Drittel ist zwischen 45 und 64 Jahre alt. 73 Prozent der Befragten fahren regelmäßig selbst Pkw, 42 Prozent fahren regelmäßig im Pkw anderer mit, 38 Prozent fahren regelmäßig Fahrrad, sieben Prozent Pedelec, vier Prozent E-Scooter und 23 Prozent nutzen regelmäßig den ÖPNV. Regelmäßig bedeutet, dass das jeweilige Verkehrsmittel mindestens einen bis drei Tage pro Woche genutzt wird. Es ist möglich, mehrere regelmäßig genutzte Verkehrsmittel anzugeben.

Zusammensetzung der Stichprobe

Tabelle 1 · n=2.002, in Spaltenprozent, gewichtet, n= ungewichtete Fallzahl

Gruppe		Gesamtstichprobe in %
Geschlecht	Männlich	48,4
	Weiblich	51,1
	Divers	0,5
Alter	18-24 Jahre	4,5
	25-44 Jahre	41,1
	45-64 Jahre	30,3
	65+ Jahre	24,1
Pkw-Nutzung als selbst Fahrende	(Fast) täglich*	50,2
	1-3 Tage pro Woche*	22,1
	1-3 Tage pro Monat	6,0
	Seltener als monatlich	4,6
	Nie oder fast nie	17,1
Pkw-Nutzung als Mitfahrende	(Fast) täglich*	7,5
	1-3 Tage pro Woche*	31,8
	1-3 Tage pro Monat	24,7
	Seltener als monatlich	18,3
	Nie oder fast nie	17,7
Fahrradfahrende	(Fast) täglich*	18,1
	1-3 Tage pro Woche*	20,1
	1-3 Tage pro Monat	14,3
	Seltener als monatlich	10,0
	Nie oder fast nie	37,4
Pedelec-fahrende	(Fast) täglich*	2,2
	1-3 Tage pro Woche*	5,3
	1-3 Tage pro Monat	3,5
	Seltener als monatlich	2,6
	Nie oder fast nie	86,5
E-Scooter-fahrende	(Fast) täglich*	0,6
	1-3 Tage pro Woche*	3,5
	1-3 Tage pro Monat	3,2
	Seltener als monatlich	7,3
	Nie oder fast nie	85,4
ÖPNV-Nutzende	(Fast) täglich*	11,9
	1-3 Tage pro Woche*	11,8
	1-3 Tage pro Monat	15,5
	Seltener als monatlich	18,2
	Nie oder fast nie	42,7

*= Gruppe der regelmäßigen Verkehrsbeteiligung

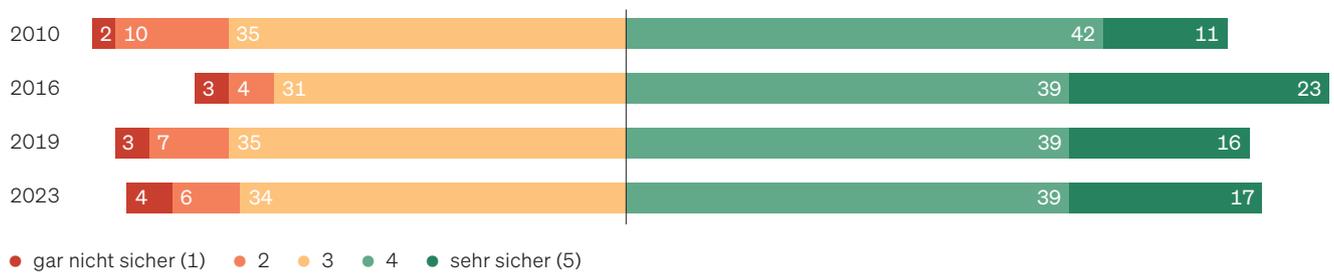
3. Ergebnisse

3.1 Wahrgenommene Verkehrssicherheit

Die Teilnehmenden wurden zunächst befragt, wie sicher sie sich im Straßenverkehr fühlen (Abb.1). 57 Prozent der Befragten geben an, sich sicher oder sehr sicher zu fühlen. Dies ist vergleichbar mit der Befragung im Jahr 2019.

Sicherheitsempfinden im Straßenverkehr

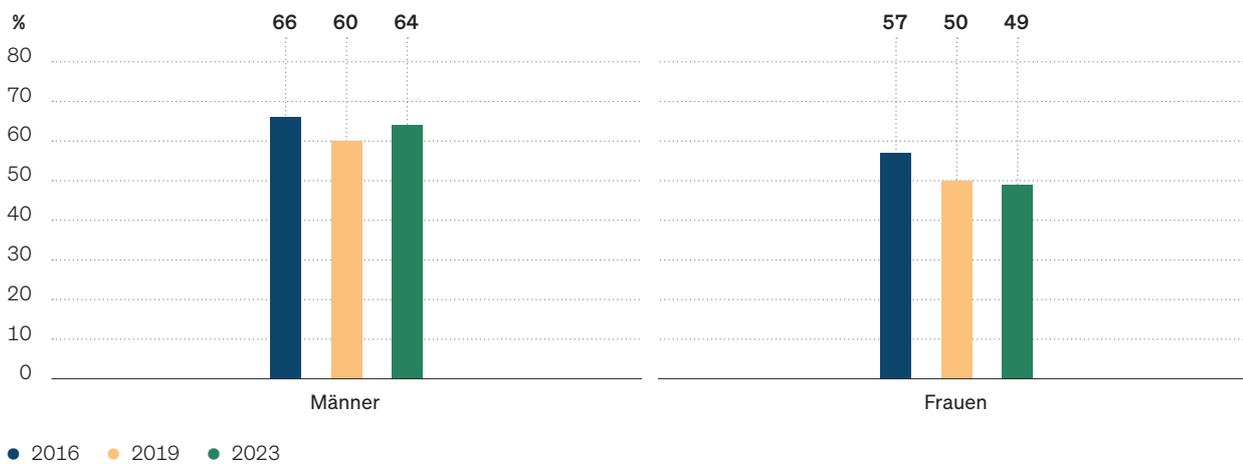
Abbildung 1 · 2016: n=2.061, 2019: n=2.080, 2023: n=2.002; in Zeilenprozent, gewichtet



Es fühlen sich deutlich weniger Frauen (49 %) sicher oder sehr sicher im Straßenverkehr als Männer (64 %) (Abb. 2). Dies gleicht auch den Ergebnissen der vergangenen Befragungen.

Sicherheitsempfinden im Straßenverkehr – Geschlechtervergleich

Abbildung 2 · 2016: n=2.061, 2019: n=2.080, 2023: n=2.002; Zustimmung zu den Kategorien 4 bis 5 auf einer Skala von 1 „gar nicht sicher“ bis 5 „sehr sicher“; in Spaltenprozent, gewichtet

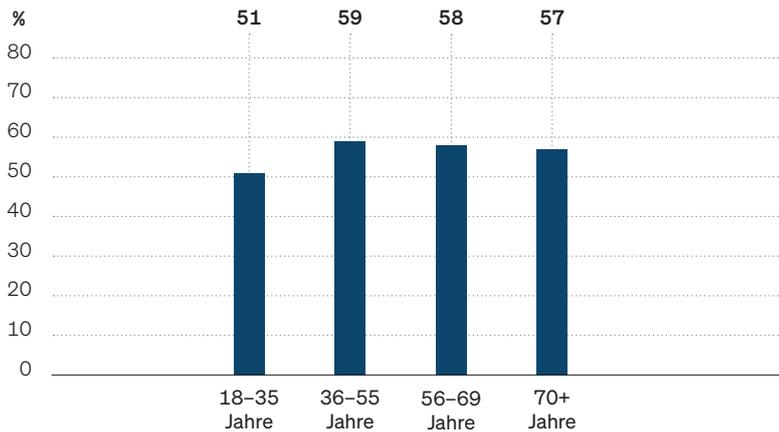


Vergleicht man das Sicherheitsempfinden zwischen den verschiedenen Altersgruppen, zeigen sich ab 36 Jahren kaum Unterschiede. 59 Prozent der 36- bis 55-Jährigen und 58 Prozent der über 56-Jährigen fühlen sich sehr sicher oder sicher. Jüngere

Verkehrsteilnehmende zwischen 18 und 35 Jahren fühlen sich mit einem Anteil von 51 Prozent etwas unsicherer (vgl. Abb. 3).

Sicherheitsempfinden im Straßenverkehr – Altersvergleich

Abbildung 3 · n=2.001; Zustimmung zu den Kategorien 4 bis 5 auf einer Skala von 1 „gar nicht sicher“ bis 5 „sehr sicher“; in Spaltenprozent, gewichtet



Pkw-Fahrende, die den Pkw regelmäßig nutzen, fühlen sich am sichersten (60 %). Im Jahr 2019 waren es noch die Pedelec-fahrenden, die sich zu 67 Prozent sicher oder sehr sicher fühlten. Dieser Anteil ist auf 43 Prozent gesunken. Bei den regelmäßig Fahrrad-fahrenden ist der Anteil von 55 Prozent ungefähr gleich geblieben (2019 waren es 54 %). Die dieses Jahr neu dazugekommenen E-Scooter-fahrenden liegen mit 47 Prozent dazwischen. Jedoch ist in dieser Gruppe auch ein hoher Anteil jener zu verzeichnen, die sich gar nicht sicher fühlen (15 %).

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass das Sicherheitsempfinden im Straßenverkehr in Deutschland nach wie vor auf einem hohen Niveau liegt. Somit lassen sich über die letzten Jahre keine signifikanten Entwicklungen im Bereich der Verkehrssicherheit finden. Dennoch ist es wichtig, verschiedene Ebenen und Aspekte differenzierter zu betrachten, da sich beispielsweise zwischen den Geschlechtern oder zwischen verschiedenen Verkehrsteilnahmegruppen durchaus Unterschiede im Sicherheitsempfinden beobachten lassen. So lassen sich Bedarfe aufdecken, die als Anhaltspunkte für Empfehlungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit fungieren können. Zudem ist es wichtig, die Verläufe dieser Unterschiede im Auge zu behalten sowie in der Zukunft gegebenenfalls Unterschiede auf anderen Ebenen aufzudecken und zu analysieren.

3.2 Verkehrspolitik und Verkehrssicherheitsmaßnahmen

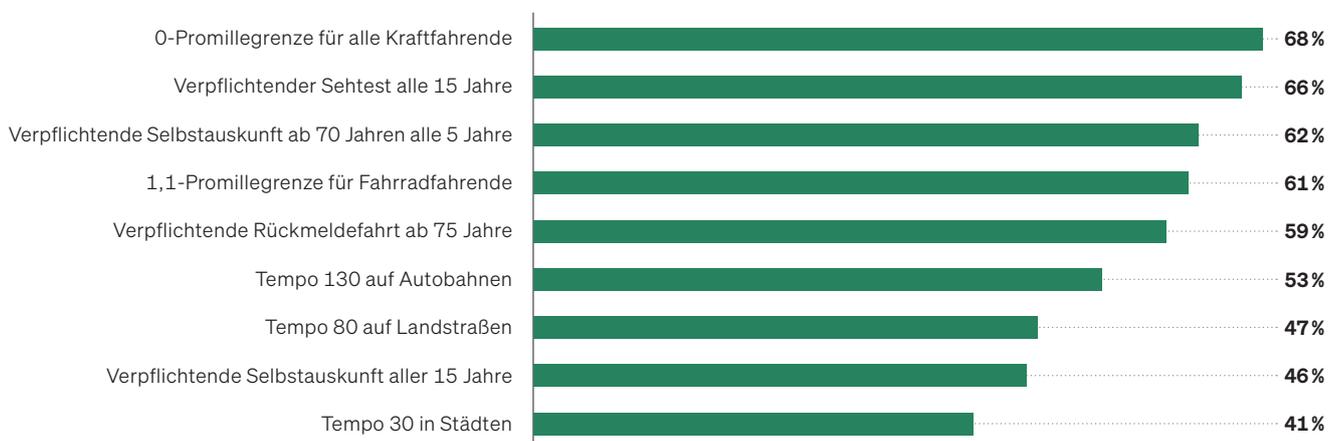
In der aktuellen Befragung wurde erhoben, wie wichtig die Politik das Thema Verkehrssicherheit nach Ansicht der Befragten nimmt. Nur rund 20 Prozent der Befragten beurteilen, dass das Thema durch die Politik sehr wichtig oder wichtig genommen wird (Antwort auf einer Skala von 1 = „gar nicht wichtig“ bis 5 = „sehr wichtig“). Frauen nehmen eine etwas geringere Relevanz wahr als Männer (16 % vs. 22 % bei den Männern). Im Gegensatz dazu wünschen sich 55 Prozent der Befragten eine stärkere Gewichtung der Verkehrssicherheit durch die Politik. Frauen

wünschen dies stärker als Männer (57 % Frauen vs. 43 % Männer). Das geringere Sicherheitsempfinden von Frauen im Vergleich zu Männern könnte der Grund der höheren Priorität bei Frauen erklären.

In der Befragung wurden verschiedene, bereits eingeführte oder diskutierte Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit abgebildet. Es wurde erfragt, inwieweit diesen auf einer Skala von 1 („lehne ich voll und ganz ab“) bis 6 („befürworte ich voll und ganz“) zugestimmt wird (Abb. 4). Die Antwortkategorien 4 bis 6 wurden für die Auswertung zusammengefasst. Die Maßnahmen lassen sich zu den übergeordneten Themen „Umgang mit Alkohol im Straßenverkehr“, „Fahrtauglichkeit“ sowie „Geschwindigkeitsbegrenzungen“ zuordnen.

Befürwortung verschiedener Verkehrssicherheitsmaßnahmen

Abbildung 4 · n=2.002; Zustimmung zu den Kategorien 4 bis 6 auf einer Skala von 1 „lehne ich voll und ganz ab“ bis 6 „befürworte ich voll und ganz“; in Spaltenprozent, gewichtet



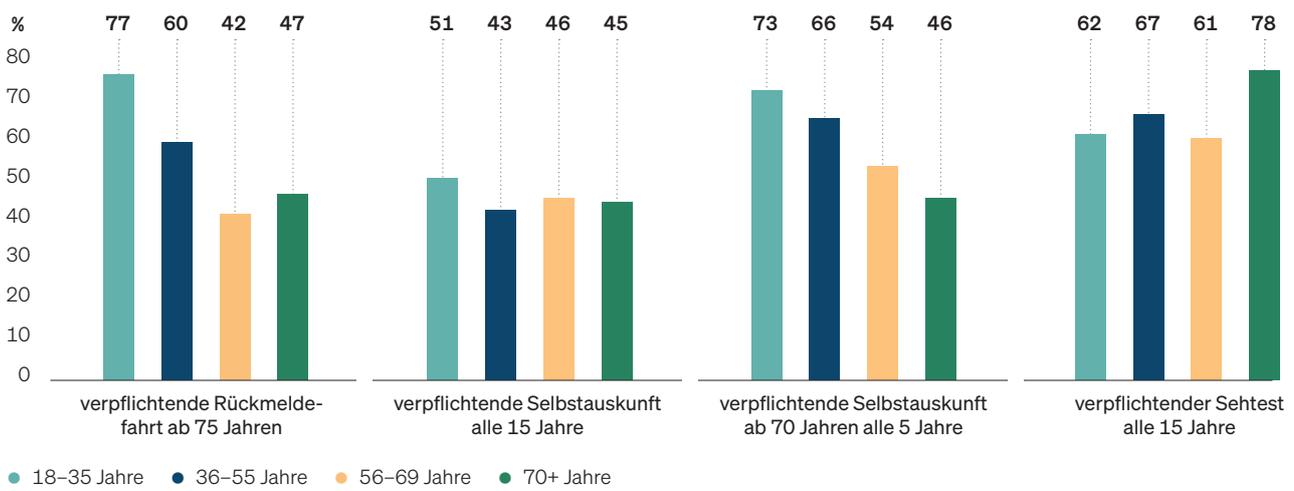
Die höchste Zustimmung erhielten die Maßnahmen zum „Umgang mit Alkohol im Straßenverkehr“. Mit 68 Prozent erhielt die **0-Promillegrenze für alle Kraftfahrenden** die höchste Zustimmung. Diese wurde in 2019 noch von 76 Prozent befürwortet. Trotz des Rückgangs gibt es für diese Maßnahme immer noch eine breite Akzeptanz in der Gesellschaft. Als Maßnahme für den Radverkehr findet eine **1,1-Promillegrenze für Fahrradfahrende** mit 61 Prozent auch hohen Zuspruch bei den Befragten.

Für die Maßnahmen zur „Fahrtauglichkeit“ zeigen sich unterschiedlich hohe Zustimmungen, auch auf der Ebene der verschiedenen Altersgruppen (Abb. 5). Ein **verpflichtender Sehtest** für alle Pkw-Fahrenden bei der Erneuerung des Führerscheins alle 15 Jahre wird von der Mehrheit der Befragten befürwortet. Genauso wie eine **verpflichtende Rückmeldefahrt** ab einem Alter von 75 Jahren. Die **verpflichtende Selbstauskunft ab 70 Jahren** alle fünf Jahre wird noch eher befürwortet als eine **verpflichtende Selbstauskunft** aller 15 Jahre für alle Kraftfahrenden, welche nur noch bei weniger als der Hälfte der Befragten Zuspruch findet. Insgesamt werden die Maßnahmen, bis auf den **verpflichtenden Sehtest**, von der Altersgruppe der 18- bis 35-Jährigen am stärksten befürwortet. Mit der Zunahme des Alters sinkt meist die Zustimmung. Befragte ab 56 Jahren befürworten beispielsweise eine **verpflichtende Rückmeldefahrt** am wenigsten. Dies ist insofern nachvollziehbar, da diese Personen am ehesten von den Maßnahmen

betroffen sein würden. Bei der am stärksten betroffenen Altersgruppe (70+) ist hervorzuheben, dass diese nicht wesentlich kritischer gegenüber den Maßnahmen eingestellt ist. Das lässt vermuten, dass sich diese Personen mit ihrer Fahrtauglichkeit auseinandersetzen und Maßnahmen, die deren Überprüfung und Erhalt adressieren, grundsätzlich befürworten.

Befürwortung verschiedener Verkehrssicherheitsmaßnahmen – Altersvergleich

Abbildung 5 · n = 2.002; Zustimmung zu den Kategorien 4 bis 6 auf einer Skala von 1 „lehne ich voll und ganz ab“ bis 6 „befürworte ich voll und ganz“; in Spaltenprozent, gewichtet



In den europäischen Ländern existieren verschiedene Vorgehensweisen im Hinblick auf die „Fahrtauglichkeit“ und altersbezogene Regelungen zur Verlängerung des Führerscheins. Beispielsweise wird in einigen Ländern der Führerschein lediglich formal erneuert, in anderen Ländern ist eine Selbstauskunft zum Gesundheitsstatus oder ein ärztliches Attest nötig [1]. In Deutschland gibt es derzeit keine besonderen Maßnahmen ab Erreichen eines gewissen Alters. Eine Auswertung wissenschaftlicher Untersuchungen zur Effektivität verschiedener Fahreignungsüberprüfungsverfahren in unterschiedlichen Ländern zeigte keine positiven Effekte für die Verkehrssicherheit. Teilweise wurden sogar negative Effekte beobachtet [2].

Erwiesen ist jedoch, dass es ab einem Alter von 70 bis 75 Jahren zu einer Vielzahl von (nicht krankhaften) Veränderungen der Leistungsfähigkeit kommt, die sich auch auf die Fahrkompetenz auswirken können. Ab 75 Jahren steigt das Risiko, einen Unfall mit Personenschaden zu verursachen, gemessen an der Fahrleistung [3]. Daher wäre es wichtig, dass Ätere ihre eigene Fahrkompetenz selbst beobachten und gegebenenfalls auch hinterfragen. Hier können Rückmeldefahrten helfen, die Selbsteinschätzung zu verbessern und, falls nötig, das Fahrverhalten anzupassen.

Qualifizierte Rückmeldefahrten stellen ein wissenschaftlich fundiertes und evaluiertes Instrument dar [4]. Diese Maßnahme besteht aus einer einmaligen, begleiteten Fahrt im Realverkehr, bei der das Fahrverhalten systematisch beobachtet und bewertet wird. Im Anschluss daran erfolgt, auf Basis der Beobachtungen, eine qualifizierte Rückmeldung und es werden Hinweise für den Erhalt und die Verbesserung der Fahrkompetenz gegeben. Als Fahrtbegleiter/-innen kommen

geschulte Fahrlehrer/-innen, Verkehrspsycholog/-innen oder amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer/-innen in Frage. Forschungsergebnisse zeigen, dass durch eine Rückmeldefahrt Fahrfehler reduziert werden und so die Fahrkompetenz von Älteren verbessert werden kann. Die Rückmeldefahrt ist somit ein niederschwelliges Angebot zum Erhalt der Fahrkompetenz im Alter und sollte als Präventionsmaßnahme vermehrt genutzt werden.

Geschwindigkeitsbegrenzungen finden von den vorgestellten Verkehrssicherheitsmaßnahmen am wenigsten Zuspruch. Dennoch befürworteten immer noch etwas mehr als die Hälfte der Befragten eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen von 130 Kilometern pro Stunde. Dies gleicht den Ergebnissen der letzten Befragungen. Die Begrenzung auf 30 Kilometer pro Stunde in Städten erhält, wie im Jahr 2019, die geringste Zustimmung. Befragte zwischen 18 bis 55 Jahren halten Maßnahmen zur Geschwindigkeitsbegrenzung in Städten, auf Landstraßen und auf Autobahnen am wenigsten wirksam und befürworten diese am geringsten.

Über alle Maßnahmen hinweg sind Frauen den Verkehrssicherheitsmaßnahmen gegenüber positiver eingestellt als Männer. Dies könnte ihr Bedürfnis nach mehr Sicherheit widerspiegeln (Kap. 3.1).

3.3 Smartphonennutzung während des Fahrens

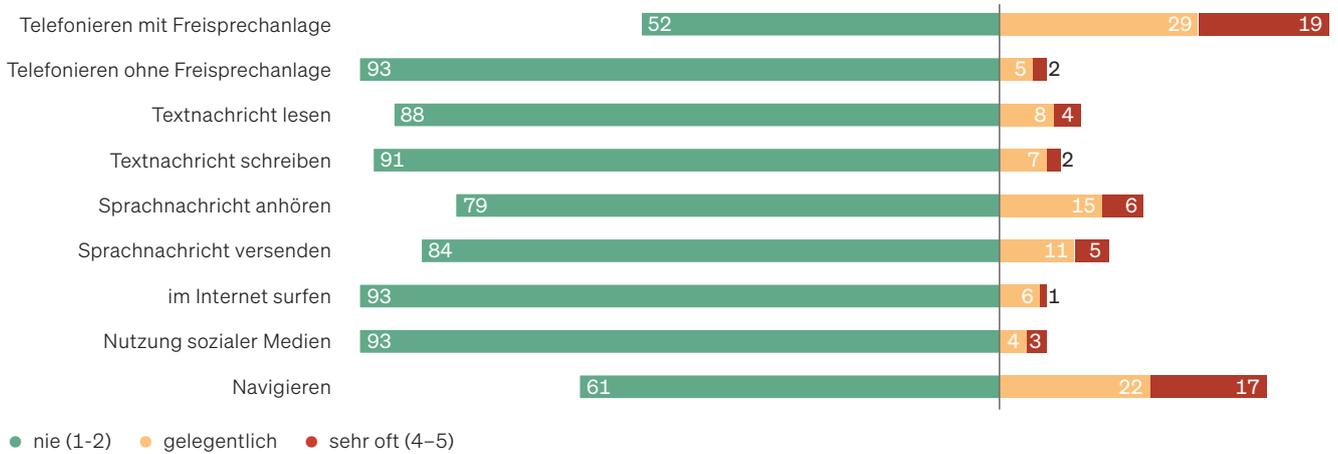
Das Benutzen des Smartphones während des Fahrens verbreitet sich stetig weiter, auch weil immer mehr Funktionen und Anwendungen verfügbar werden. Insbesondere wenn das Handy dabei in der Hand gehalten wird, verbleibt nur noch eine Hand am Lenkrad. Zum anderen wird der Blick von der Fahrbahn zum Handy abgewendet und die Person wird von der Fahraufgabe abgelenkt.

Ablenkung nimmt im Zusammenhang mit dem Thema Verkehrssicherheit und damit auch für das Unfallgeschehen eine immer zentralere Rolle ein. Gesetzlich gilt § 23 (a) StVO, nach dem ein elektronisches Gerät während der Fahrt nicht gehalten oder aufgenommen werden darf. Es darf nur mit Sprachsteuerung und Vorlesefunktion oder mit einer kurzen, den Verkehrsverhältnissen entsprechenden Blickabwendung vom Verkehrsgeschehen genutzt werden. Dies ist mit Funktionen wie zum Beispiel dem Schreiben von Nachrichten sowie Recherchen in Apps bzw. sozialen Netzwerken schwierig zu vereinbaren. Andere Funktionen, die keine Blickabwendung erfordern, wie das Telefonieren oder Verfassen/Anhören von Sprachnachrichten können trotzdem ablenken, da kognitive Ressourcen aufgewendet werden müssen und die Fahrenden somit mental abgelenkt werden können.

Personen, die zuvor angegeben hatten, regelmäßig mit dem Pkw zu fahren, wurden konkret zur Nutzungshäufigkeit verschiedener Funktionen des Smartphones, sogenannten Nebentätigkeiten, sowie deren Risikobewertung befragt. Die Ergebnisse zur Nutzungshäufigkeit sind in Abbildung 6 dargestellt.

Zu welchem Zweck nutzen Sie Ihr Smartphone während der Fahrt?

Abbildung 6 · nur Personen, die den Pkw fahren, n=1.769; in Zeilenprozent, gewichtet

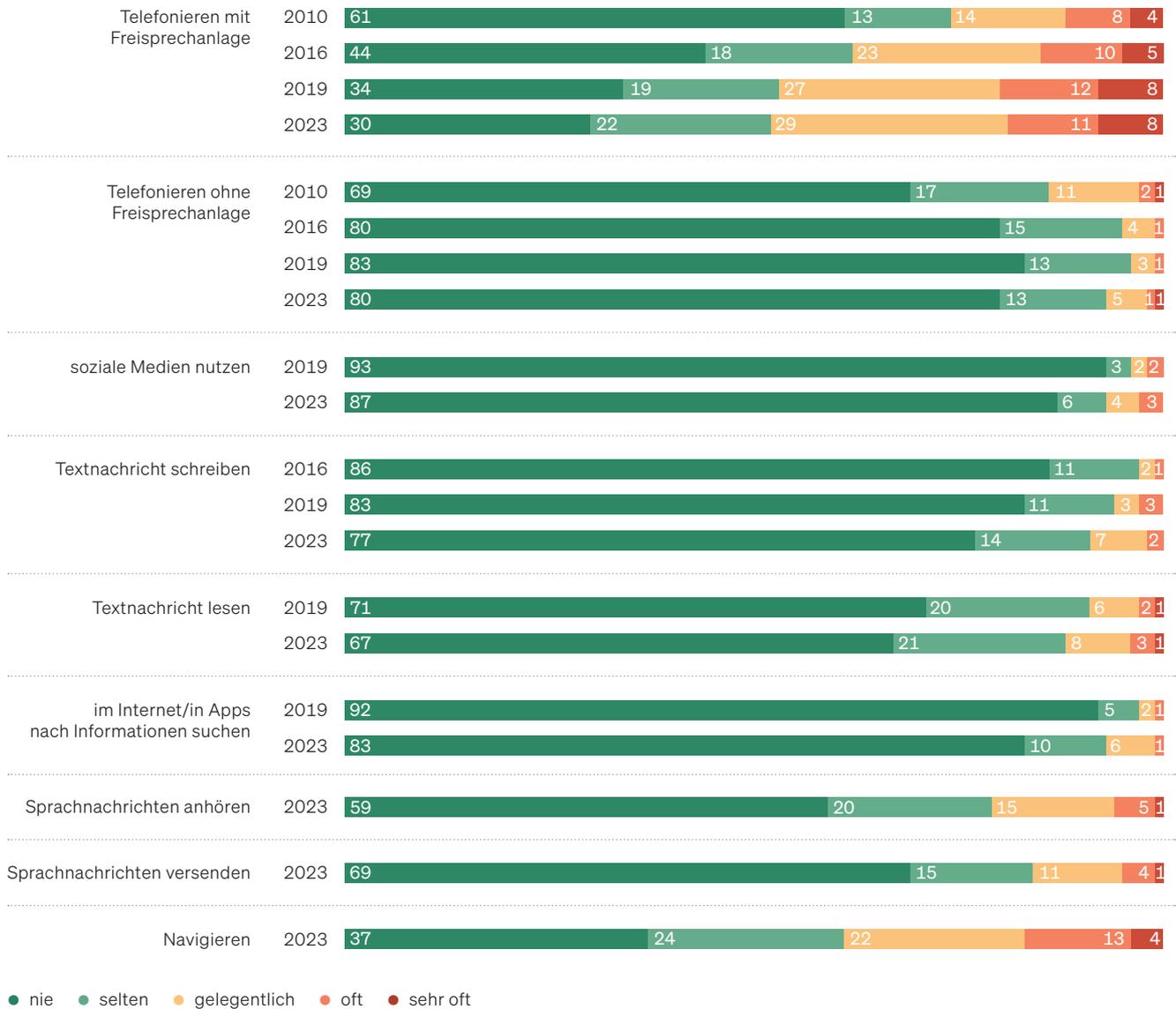


Zu den häufigsten Nebentätigkeiten während des Fahrens gehören, wie schon in den Erhebungen der letzten Jahre, das Telefonieren mit Freisprechanlage und das Navigieren mit dem Smartphone. Um aktuelle technische Entwicklungen und ihre Auswirkungen auf die Kommunikation abzubilden, wurden als neue Funktionen das Versenden und Anhören von Sprachnachrichten aufgenommen. Es zeigt sich, dass diese neuen Kommunikationswege auch genutzt werden. Funktionen wie das Schreiben und Lesen von Textnachrichten, Telefonieren ohne Freisprecheinrichtung oder im Internet surfen sowie die Nutzung sozialer Medien werden allgemein weniger oft während der Fahrt genutzt.

Schaut man auf die Entwicklung der Antworten über die letzten Erhebungen ab 2016, lässt sich ein zunehmender Trend für die Nutzung des Smartphones über alle Funktionen hinweg feststellen (Abb. 7).

Zu welchem Zweck nutzen Sie Ihr Smartphone während der Fahrt?

Abbildung 7 · nur Personen, die den Pkw fahren, n=1.769; in Zeilenprozent, gewichtet, nach Jahren



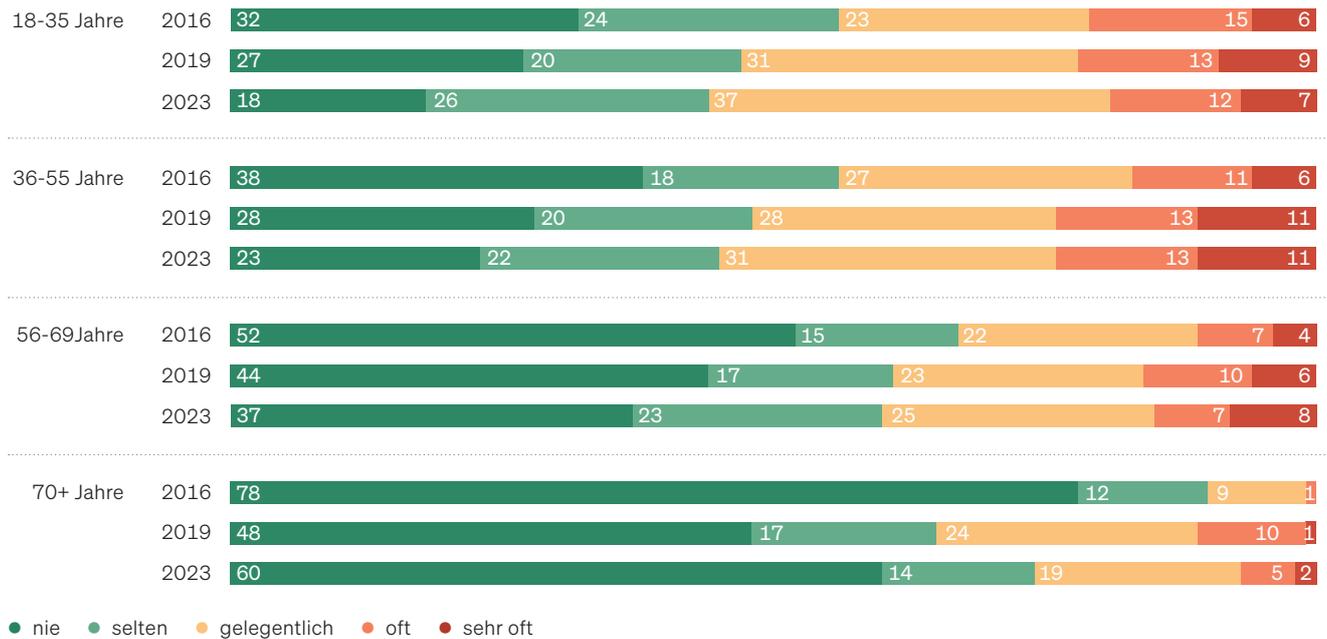
Smartphonenuutzung in verschiedenen Altersgruppen

Vergleicht man verschiedene Altersgruppen sowie deren Antwortentwicklung miteinander, ist ein deutlicher Alterseffekt erkennbar. Es greifen vor allem Personen zwischen 18 und 35 Jahren sowie zwischen 36 und 55 Jahren während der Fahrt zum Smartphone. Neben dem Telefonieren mit Freisprechanlage und dem Navigieren nutzt ein erheblicher Anteil auch die Funktion des Versendens und Anhörens von Sprachnachrichten. Mit zunehmendem Alter nimmt die Nutzungshäufigkeit generell ab. Beim Telefonieren mit Freisprecheinrichtung und auch beim Navigieren zeigt sich aber, dass auch Ältere zunehmend während des Fahrens auf diese Funktionen zugreifen. In Abbildung 8 sind die Ergebnisse auf Ebene der verschiedenen Altersgruppe über die letzten Erhebungen hinweg beispielhaft für das Telefonieren mit Freisprecheinrichtung dargestellt. In der aktuellen Befra-

gung geben von den 18- bis 35-Jährigen 18 Prozent, bei den über 70-Jährigen noch 60 Prozent an, nie mit Freisprecheinrichtungen während der Fahrt zu telefonieren. 2016 lag diese Zahl bei den 18- bis 35-Jährigen noch bei 32 Prozent, bei den über 70-Jährigen waren es 78 Prozent (vgl. 2019: 18- bis 35-Jährige: 27 %; 70+: 48 %).

Smartphonennutzung während der Fahrt – Telefonieren mit Freisprechanlage

Abbildung 8 · nur Personen, die den Pkw fahren, n=1.769; in Zeilenprozent, gewichtet, nach Jahren und Altersgruppe

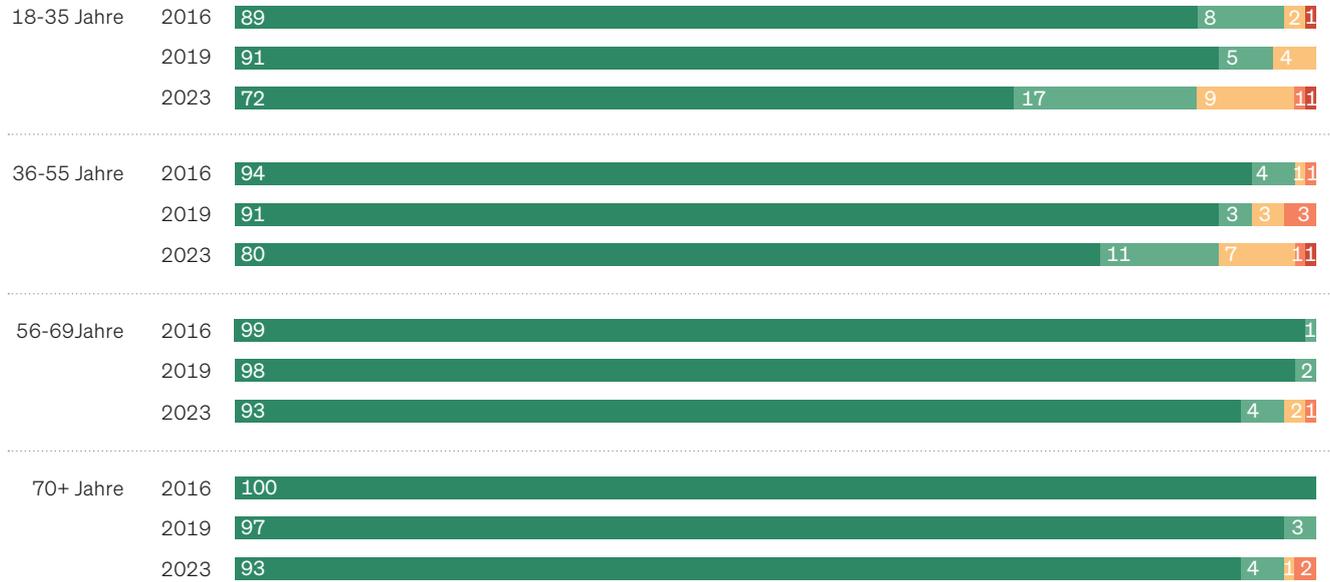


Diese Nutzungszunahmen zeigen sich auch für neuere Smartphone-Funktionen. Die Entwicklungen der Antworten für die zwei Items soziale Medien nutzen und nach Informationen in Apps/Internet suchen sind im zeitlichen Verlauf in Abbildung 9 dargestellt. So geben 2023 schon fünf Prozent der über 70-jährigen befragten Personen an, selten oder gelegentlich während des Fahrens zum Smartphone zu greifen, um soziale Medien zu nutzen. 2019 wurde dies von keiner Person über 70 Jahren angegeben. Ähnliche Entwicklungen zeigen sich für die Suche nach Informationen in Apps oder dem Internet. Der Anstieg der Nutzung innerhalb von vier Jahren ist dabei bei den jüngeren Befragten stärker, zieht sich jedoch durch alle Altersklassen.

Smartphonennutzung während der Fahrt – nach Informationen in Apps / Internet suchen und soziale Medien nutzen

Abbildung 9 · nur Personen, die den Pkw fahren, n=1.769; in Zeilenprozent, gewichtet, nach Jahren und Altersgruppe

Nach Informationen in Apps/Internet suchen



Soziale Medien nutzen



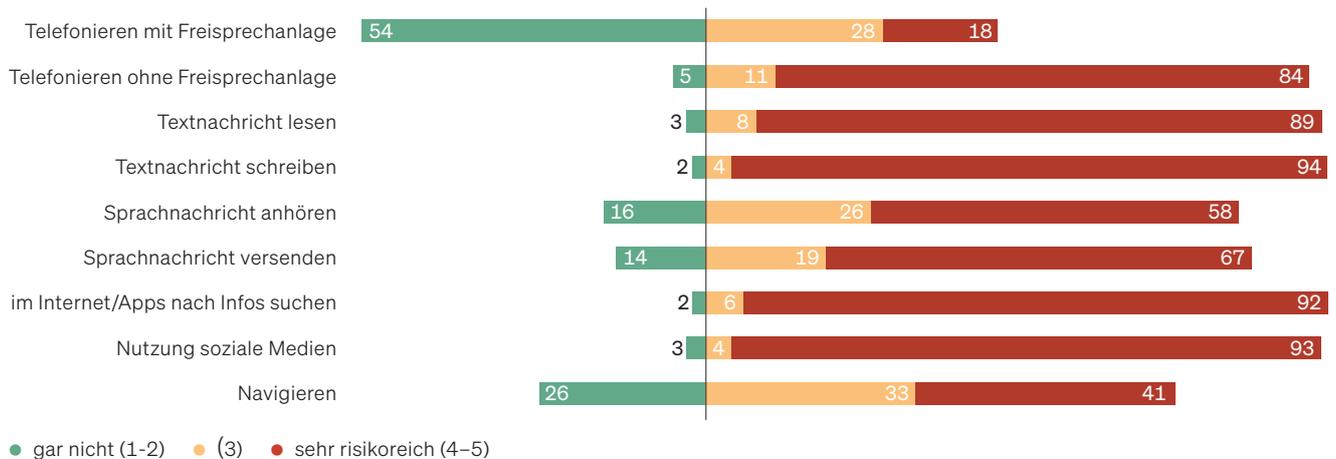
Als neue Kommunikationsform finden auch Sprachnachrichten immer weitere Verbreitung. So gibt ein gutes Fünftel der älteren Bevölkerungsgruppe an (23 % der über 70-Jährigen), Sprachnachrichten selten oder gelegentlich während der Fahrt über das Telefon anzuhören, und neun Prozent der Befragten über 70 versenden auch zumindest selten oder gelegentlich Sprachnachrichten während des Fahrens (vgl. 18- bis 35-Jährige: 57 % „selten – sehr oft“).

Risiko durch Smartphonennutzung

Dass die Smartphonebedienung eine riskante Nebentätigkeit darstellt, ist den meisten Verkehrsteilnehmenden bewusst. Das Schreiben und Lesen von Textnachrichten, im Internet oder Apps nach Informationen zu suchen sowie soziale Medien zu nutzen wird, wie auch in der letzten Erhebung, von über 80 Prozent der Befragten als sehr risikoreich eingeschätzt (Abb. 10).

Wie risikoreich empfinden Sie die folgende Smartphonennutzung während des Autofahrens?

Abbildung 10 · nur Personen, die den Pkw fahren, n = 1.769; in Zeilenprozent, gewichtet



Die Einschätzung des wahrgenommenen Risikos durch die Handynutzung deckt sich mit den Angaben der Nutzungshäufigkeit. Es besteht ein mittlerer statistisch signifikanter Zusammenhang zwischen der Ausführung von Nebentätigkeiten beim Fahren und der Risikowahrnehmung dieser Nebentätigkeiten. Je seltener eine Nebentätigkeit ausgeführt wird, desto risikoreicher wird sie beurteilt. So werden Navigieren und Telefonieren mit Freisprechanlage am wenigsten risikoreich, im Internet oder in Apps nach Informationen suchen, soziale Medien nutzen und Textnachrichten lesen oder schreiben als am risikobehaftetsten beurteilt. Sprachnachrichten liegen dazwischen. Dennoch unterliegen die meisten Verkehrsteilnehmenden dem Trugschluss, das Geschehen auch während der Bedienung des Smartphones kontrollieren zu können. Der Blick werde nicht dauerhaft vom Verkehr abgewendet, sondern springe schnell zwischen Verkehrsgeschehen und Telefon hin und her. So vertrauen die Personen darauf, die Verkehrssituation und ihre Entwicklung kurzzeitig vorhersehen zu können. Plötzliche Gefahrenereignisse werden dabei jedoch nicht berücksichtigt.

Der vollständige Verzicht auf die Bedienung des Smartphones während der Fahrt ist immer noch die beste Option, um Ablenkungen und Risiken zu vermeiden. Technische Umsetzungen zur Unterstützung einer ablenkungsarmen Nutzung sind zwar im Ansatz vorhanden, jedoch noch nicht sehr verbreitet. Beispielsweise wurden in der Befragung „Verkehrsklima 2019“ Pkw-Fahrende gefragt, ob sie zum Beispiel automatische Antwortoptionen oder Verbindungsschnittstellen im Fahrzeug nutzen [5]. Insgesamt wurde von den Befragten zurückgemeldet, dass sie diese Funktionen grundsätzlich wenig nutzen. Am ehesten wurde noch die Verbindung mit dem fahrzeuginternen Infotainmentsystem (17 % Zustimmung zu den Kategorien 4 und 5 der Skala 1 = „nie“ bis 5 = „sehr oft“) gebraucht.

Smartphonennutzung als Regelverstoß

Aufgrund des Unfallrisikos stellt die Aufnahme des Smartphones und das In-der-Hand-Halten während der Fahrt einen Regelverstoß dar und kann bei Zuwiderhandlung mit Sanktionen belegt werden. In der Befragung wurden regelmäßig Autofahrende nach der Wahrscheinlichkeit gefragt, mit der sie das Smartphone während der Fahrt aufnehmen würden, um eine Textnachricht zu lesen. Zudem sollte angegeben werden, für wie wahrscheinlich die Entdeckung des Verstoßes durch die Polizei gehalten wird (sogenannte subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit), wie hart die Befragten die aktuelle Strafe von 100 Euro Bußgeld und einem Punkt treffen würde und für wie angemessen sie die Strafe halten. Die Ergebnisse, unterteilt in verschiedene Altersgruppen, sind in Tabelle 2 dargestellt.

Regelverstoß Pkw: Smartphone aufnehmen, um Textnachricht zu lesen

Tabelle 2 · nur Personen, die den Pkw fahren, n=422; in Zeilenprozent, gewichtet, nach Jahren und Altersgruppe

		18-35	36-55	56-69	70+
Wahrscheinlichkeit des Regelverstoßes	sehr unwahrscheinlich	57	81	95	100
	sehr wahrscheinlich	43	19	5	0
subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit	sehr wahrscheinlich	38	40	50	49
	sehr unwahrscheinlich	62	60	50	51
Angemessenheit der Strafe	zu mild	27	30	34	35
	angemessen	60	61	58	63
wahrgenommene persönliche Strafhärte	zu hart	13	9	8	2
	davon				
	wenig bis etwas zu hart	52	36	50	33
	(sehr) hart	48	64	50	67

Von den Befragten geben 21 Prozent an, diesen Verstoß (sehr) wahrscheinlich zu begehen, obwohl auch 44 Prozent es als (sehr) wahrscheinlich einschätzten, dabei von der Polizei entdeckt zu werden. Auf der Ebene der verschiedenen Altersgruppen ist erkennbar, dass junge Fahrende häufiger das problematische Verhalten zeigen. Jedoch sind auch knapp ein Fünftel der Personen zwischen 36-55 Jahren bereit, diesen Verstoß zu begehen. Nach der Härte der Strafe gefragt, geben 56 Prozent der Befragten an, dass diese sie hart oder sehr hart treffen würde. Zudem empfinden neun Prozent der Befragten die aktuelle Strafe als zu hart (vgl. „zu mild“ = 31 %; „angemessen“ = 60 %). Auf der Ebene der Altersgruppen wird die Strafe am ehesten von den Hauptbetroffenen (18- bis 35-Jährigen) mit 13 Prozent als zu hart empfunden, während dies bei den über 70-Jährigen nur zwei Prozent finden.

Zusammengefasst zeigen die Ergebnisse eine Zunahme der Smartphonennutzung während des Fahrens, über alle Altersgruppen hinweg. Es ist anzunehmen, dass sich diese Entwicklung weiter fortsetzen wird. Die Ergebnisse deuten einen regelmäßigen Gebrauch und damit einhergehend auch eine gewisse Akzeptanz der Bedienung während des Autofahrens an. Das Smartphone ist zum Alltagsgegenstand und in gewisser Weise auch zu einem Infrastrukturelement geworden, welches immer mehr Funktionen zugänglich macht. Diese werden auch während der Verkehrsteilnahme genutzt. Kritisch zu bewerten ist dabei die zurückgemeldete Häufigkeit, obwohl die Nutzung von den Fahrenden als risikoreich eingeschätzt

wird. Besonders regelmäßige Autofahrende haben meist das Gefühl, die gegebenenfalls entstehende Ablenkung selbst ausgleichen zu können, was dazu führt, dass Fahrende auch in anspruchsvollen Fahrsituationen kommunikativen Nebentätigkeiten nachgehen [6]. Überraschend auftauchende Gefahrensituationen werden dann durch die abgelenkte Person am Steuer möglicherweise zu spät oder gar nicht wahrgenommen und eine angemessene Reaktion wird unwahrscheinlicher.

3.4 Regelverstöße im Straßenverkehr

Seit Beginn der Studie „Verkehrsklima in Deutschland“ wird bei den Befragten die persönliche Bereitschaft, verschiedene Regelverstöße im Straßenverkehr zu begehen, anhand verschiedener Szenarien erfasst.

Regelmäßig Autofahrende werden gebeten einzuschätzen, wie wahrscheinlich es für sie ist, Verstöße wie

- das Fahren unter Alkoholeinfluss („Sie haben bei einer Feier Alkohol getrunken und vermuten, dass sich Ihr Blutalkoholwert über dem gesetzlichen Grenzwert befindet. Wie wahrscheinlich ist es, dass Sie sich ans Steuer setzen?“); eine Geschwindigkeitsübertretung von 15 Kilometern pro Stunde innerhalb einer Ortschaft sowie eine Rotlichtübertretung

zu begehen.

Fahrrad- und Pedelec-fahrende werden zum

- Fahren unter Alkoholeinfluss („Sie haben einen besonderen Anlass gefeiert und mehr Alkohol als sonst getrunken. Sie fühlen sich angetrunken und möchten nun nach Hause. Wie wahrscheinlich ist es, dass Sie mit dem Fahrrad nach Hause fahren?“); dem Benutzen des linken Radweges als Abkürzung bei Zeitdruck; dem Fahren entgegen der Fahrtrichtung und dem Fahren auf dem Gehweg sowie zur Rotlichtübertretung

befragt.

Zu Fuß Gehende werden nur zur Rotlichtübertretung befragt.

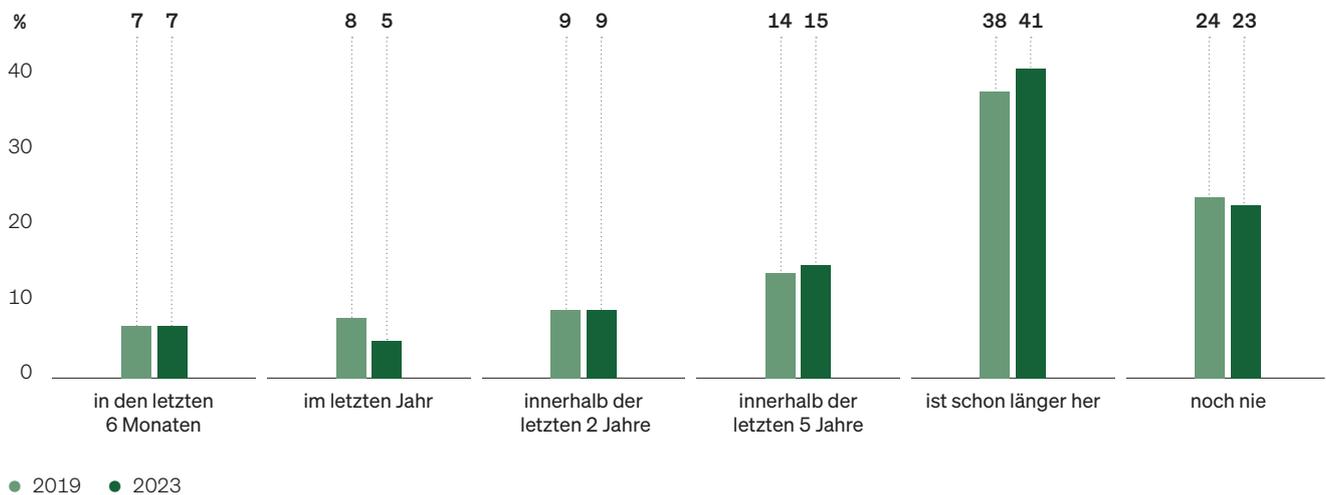
Die Antworten werden auf einer Skala von 1 („sehr unwahrscheinlich“) bis 5 („sehr wahrscheinlich“) erfasst.

Zudem wurde die subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit erfragt (Skala von 1 = „sehr unwahrscheinlich“ bis 5 = „sehr wahrscheinlich“), das heißt die wahrgenommene Wahrscheinlichkeit, bei Regelverstößen von der Polizei kontrolliert und sanktioniert zu werden. Sie stellt eine wesentliche Voraussetzung für die Regeleinhaltung dar. Verkehrsregeln werden unter anderem deshalb eingehalten, um Sanktionierungen bei Verstößen zu vermeiden [7]. Insbesondere für Geschwindigkeits- und Rotlichtverstöße wird in der Erhöhung der Entdeckungswahrscheinlichkeit (neben der Verschärfung der Strafe) ein wirksames Instrument zur Verbesserung der Regelbefolgung gesehen [8]. Dies erfordert aber eine angemessene Kontrolldichte mittels Polizeipersonal oder technischen Umsetzungen zur Erfassung von Verstößen.

Um abzubilden, wie oft Personen tatsächlich kontrolliert werden, wurde auch nach dem Zeitpunkt der letzten Polizeikontrolle gefragt (Abb. 11). 2023 meldet immer noch über ein Fünftel der PKW-Fahrenden zurück, noch nie kontrolliert worden zu sein. Zudem gibt der überwiegende Teil der Befragten an, dass ihre letzte Kontrolle über fünf Jahre zurückliegt. Dies entspricht den Angaben der Befragten im Jahr 2019. Kritisch zu sehen ist, dass den Verkehrsteilnehmenden nicht das Gefühl der Beliebigkeit oder Freiwilligkeit des Einhaltens von Verkehrsregeln vermittelt werden sollte. Vielmehr sollten diese als gesellschaftlicher Konsens für eine sichere Verkehrsteilnahme gelten. Sichtbare Überwachung ist daher Ausdruck der gesellschaftlichen Ablehnung von Regelverstößen und kann so wiederum Personen zur Regeleinhaltung motivieren.

Wann wurden Sie zuletzt bei einer Verkehrskontrolle der Polizei in Deutschland kontrolliert, egal aus welchem Anlass?

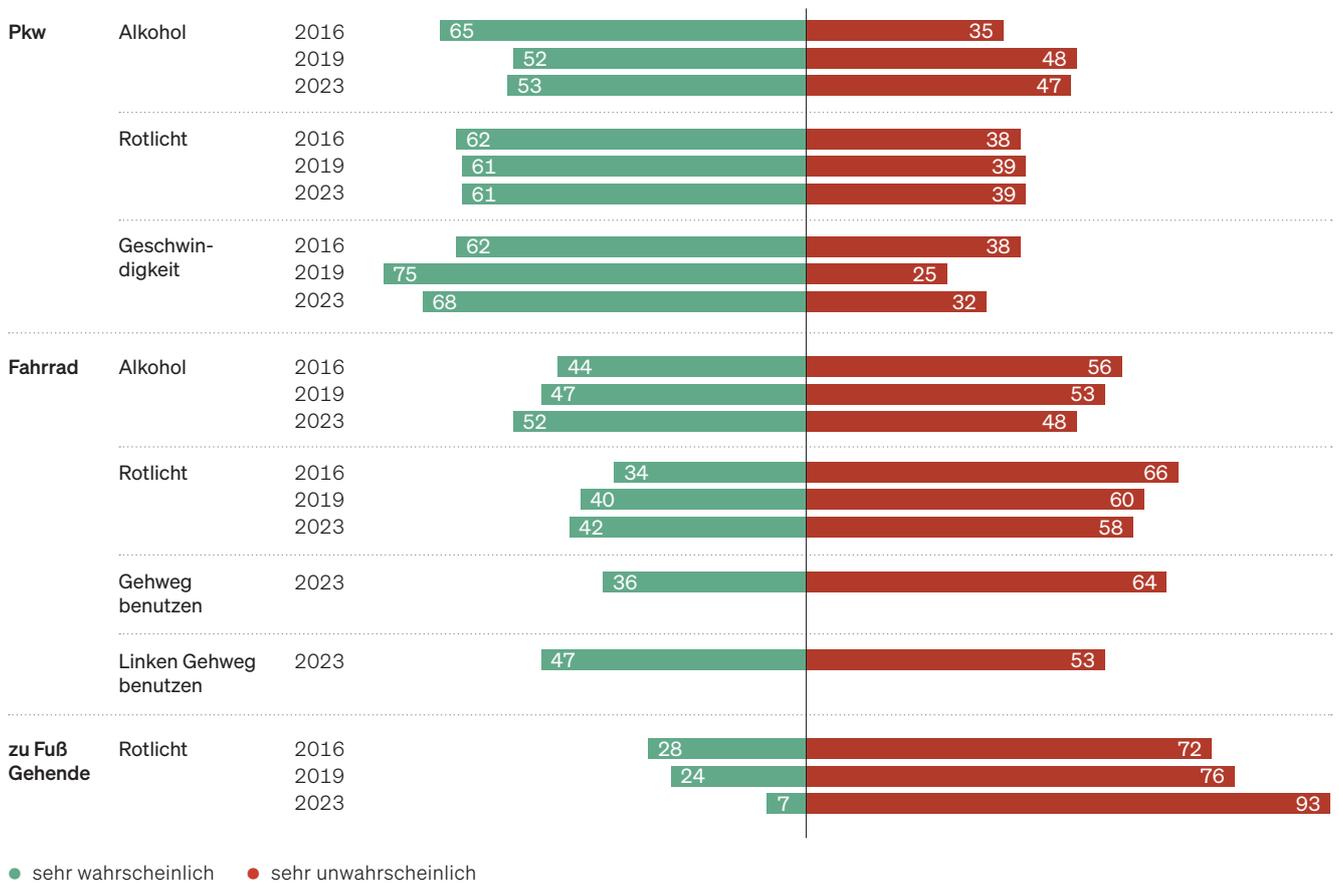
Abbildung 11 · Vergleich 2019/2023; n=2.002 Personen, in Spaltenprozent, gewichtet



Die Antworten der Befragten zur wahrgenommenen subjektiven Entdeckungswahrscheinlichkeit der Regelverstöße zeigen, dass diese am höchsten bei Regelverstößen wahrgenommen wird, bei denen eine automatisierte Überwachung möglich ist (Abb. 12). Dies ist beispielsweise bei Geschwindigkeits- und Rotlichtübertretungen von Pkw-Fahrenden der Fall. Personen, die mit dem Auto unterwegs sind, können durch technische Einrichtungen wie Rotlichtblitzer überwacht werden, was in den anderen beiden befragten Verkehrsteilnahmegruppen deutlich schwieriger ist. Die etwas geringer wahrgenommene Entdeckungswahrscheinlichkeit der Pkw-Fahrenden bei Alkoholverstößen könnte auch damit zusammenhängen, dass diese nur im Rahmen von personalintensiven Verkehrskontrollen durch die Polizei aufgedeckt werden. Sie zählen damit, wie auch Rotlichtverstöße von Fahrradfahrenden und zu Fuß Gehenden, zu den Kontrolldelikten. Diese werden durch Vor-Ort-Kontrollen adressiert. Werden die Kontrollen intensiviert, steigt damit auch die Häufigkeit, da mehr Verstöße entdeckt werden. Die in Deutschland aktuell geringe Intensität spiegelt sich in der gering wahrgenommenen subjektiven Entdeckungswahrscheinlichkeit. Daher wännen sie sich bei Rotlichtverstößen vermeintlich sicherer unentdeckt zu bleiben als Pkw-Fahrende in einer ähnlichen Situation.

Wahrgenommene Entdeckungswahrscheinlichkeit verschiedener Regelverstöße

Abbildung 12 · Vergleich 2016/2019/2023; n=2.002 Personen, in Zeilenprozent, gewichtet

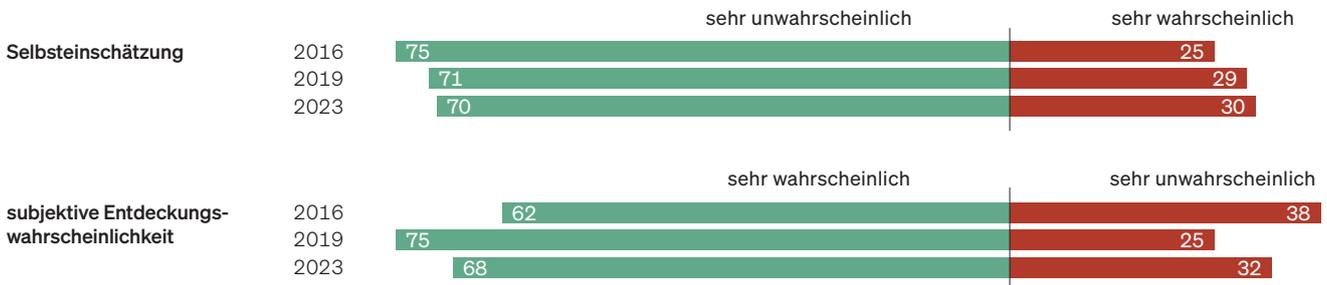


Pkw

Mit dem Auto **innerorts die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit um 15 Kilometer pro Stunde zu überschreiten**, wird von etwa zwei Dritteln der Befragten für unwahrscheinlich gehalten und von etwa einem Drittel für wahrscheinlich (Abb. 13; die Zahlen der subjektiven Entdeckungswahrscheinlichkeit entsprechen Abb. 12, werden aber zum Vergleich wiederholt dargestellt). Dies ist eine leicht ansteigende Tendenz, wobei die Wahrscheinlichkeit einer Sanktionierung im Vergleich zu 2019 als etwas höher wahrgenommen wird.

Regelverstoß Pkw: Geschwindigkeitsübertretung

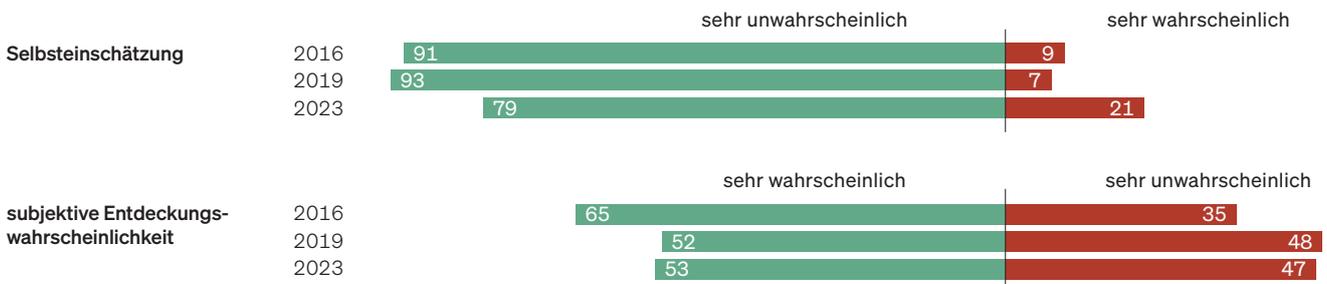
Abbildung 13 · Vergleich 2016/2019/2023, nur Personen, die den Pkw fahren, n = 451 Personen, zusammengefasste Skala von 1 „sehr unwahrscheinlich“ bis 5 „sehr wahrscheinlich“; in Zeilenprozent, gewichtet, nach Jahren



Das **Fahren unter Alkoholeinfluss** ist für die Befragten im Vergleich zu 2016 und 2019 wieder etwas wahrscheinlicher geworden, bei gleicher wahrgenommener Wahrscheinlichkeit, dabei von der Polizei entdeckt zu werden (Abb. 14). Diese Entwicklung sollte fortlaufend beobachtet werden, da die Unfallschwere bei Unfällen im Zusammenhang mit Alkoholeinfluss und -missbrauch sehr hoch ist und diese sowohl für die fahrende Person, aber auch unbeteiligte Verkehrsteilnehmende eine große Gefahr darstellt. Dennoch würden weiterhin rund 80 Prozent der Befragten nicht alkoholisiert fahren.

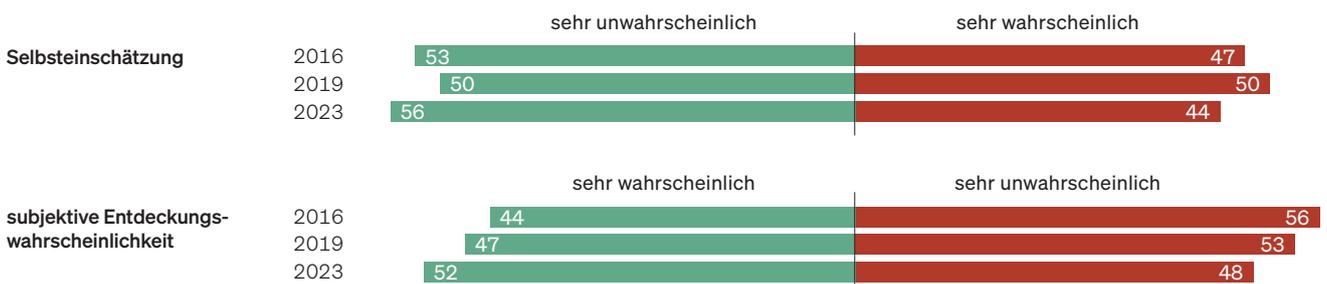
Regelverstoß Pkw: Fahren unter Alkoholeinfluss

Abbildung 14 · Vergleich 2016/2019/2023, nur Personen, die den Pkw fahren, n = 420 Personen, zusammengefasste Skala von 1 „sehr unwahrscheinlich“ bis 5 „sehr wahrscheinlich“; in Zeilenprozent, gewichtet



Regelverstoß Fahrrad/Pedelec: Fahren unter Alkoholeinfluss

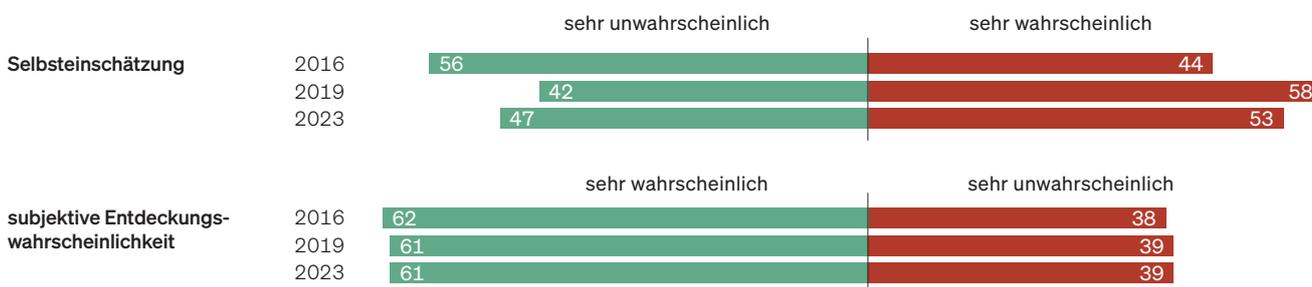
Abbildung 15 · Vergleich 2016/2019/2023, nur Personen, die Fahrrad/Pedelec fahren, n = 376 Personen, zusammengefasste Skala von 1 „sehr unwahrscheinlich“ bis 5 „sehr wahrscheinlich“; in Zeilenprozent, gewichtet



Fahrrad- und Pedelec-fahrende, die mit einem ähnlichen Szenario konfrontiert wurden, haben eine deutlich niedrigere Hemmschwelle, unter Alkoholeinfluss zu fahren (Abb. 15). Beinahe die Hälfte der Befragten gibt an, nach einer Feier auch dann möglicherweise oder wahrscheinlich aufs Rad zu steigen, wenn sie sich angetrunken fühlen, eine leicht sinkende Tendenz im Vergleich zur vorherigen Befragung (vgl. 2019: 50 %). Dabei wird das Risiko, durch die Polizei angehalten und sanktioniert zu werden, im Vergleich zu Autofahrenden ähnlich hoch eingeschätzt (48 %).

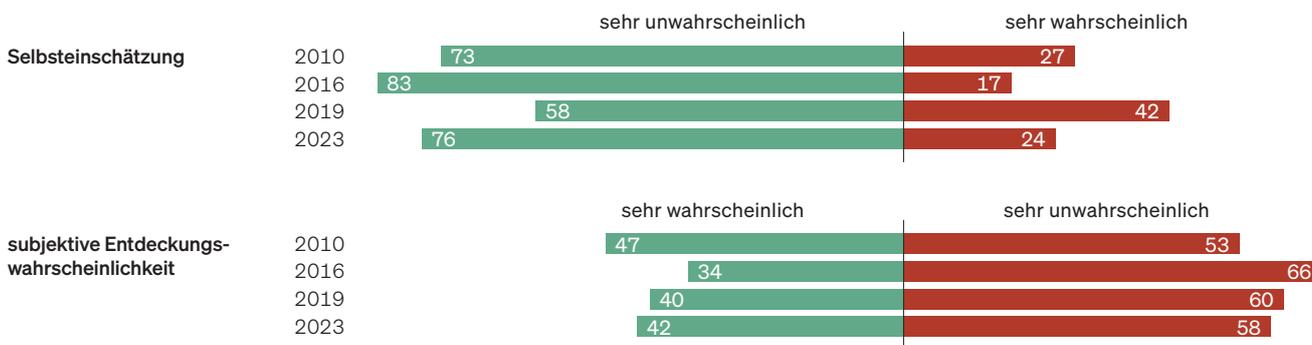
Regelverstoß Pkw: Rotlichtverstoß

Abbildung 16 · Vergleich 2016/2019/2023, nur Personen, die den Pkw fahren, n=458 Personen, zusammengefasste Skala von 1 „sehr unwahrscheinlich“ bis 5 „sehr wahrscheinlich“; in Zeilenprozent, gewichtet



Regelverstoß Fahrrad/Pedelec: Rotlichtverstoß

Abbildung 17 · Vergleich 2010/2016/2019/2023, nur Personen, die Fahrrad/Pedelec fahren, n=348 Personen, zusammengefasste Skala von 1 „sehr unwahrscheinlich“ bis 5 „sehr wahrscheinlich“; in Zeilenprozent, gewichtet



Die Wahrscheinlichkeit, einen **Rotlichtverstoß** zu begehen, wurde von allen Verkehrsteilnahmegruppen erfragt. Im Vergleich zur Vorbefragung sind weniger Pkw- sowie Fahrrad- und Pedelec-fahrende bereit, eine rote Ampel zu überfahren, bei vergleichbar wahrgenommener Wahrscheinlichkeit, dabei kontrolliert zu werden (Abb. 16, 17).

Der Anteil jener, die eine Rotübertretung für sich persönlich für (sehr) wahrscheinlich halten, ist beim Radverkehr sehr stark von 42 Prozent (2019) auf 24 Prozent gesunken. Bei den Pkw-Fahrenden lässt sich eher eine Tendenz mit einem Abfall um fünf Prozentpunkte auf 53 Prozent verzeichnen. Dies ist interessant, da bisher Verstöße mit dem Rad gesellschaftlich eher akzeptiert schienen als mit dem Pkw.

Nur bei den zu Fuß Gehenden zeigt sich ein anderes Bild. So geben mittlerweile fast 60 Prozent der Befragten an, sehr wahrscheinlich eine Ampel bei Rot zu überqueren. Dies entspricht, im Vergleich zur letzten Erhebung, einer recht stark abfallenden wahrgenommenen Wahrscheinlichkeit, als zu Fuß Gehender bei diesem Verstoß von der Polizei sanktioniert zu werden (Abb. 18). Davon gehen nur noch sieben Prozent der Befragten aus. Dieser starke Abfall ist unerwartet, da er mit den Daten und dem Verkehrsgeschehen nicht zu erklären ist. Es sollte weiterhin beobachtet werden, ob sich dieser Trend in der Zukunft stabilisiert. Dies ließe darauf schließen, dass nicht nur an der Kontrolldichte, sondern gegebenenfalls auch an der Sanktionshöhe (aktuell gilt ein Bußgeld von 10 Euro) und/oder dem gesellschaftlichen Verständnis dieses Verstoßes angesetzt werden sollte.

Regelverstoß zu Fuß Gehende: Rotlichtverstoß

Abbildung 18 · Vergleich 2010/2016/2019/2023, nur Personen, die zu Fuß gehen, n=238 Personen, zusammengefasste Skala von 1 „sehr unwahrscheinlich“ bis 5 „sehr wahrscheinlich“; in Zeilenprozent, gewichtet



Die Fahrrad- und Pedelec-fahrenden wurden 2023 erstmalig auch dazu befragt, **den linken Radweg entgegen der Fahrtrichtung zu benutzen** sowie **bei hohem Verkehrsaufkommen auf den Gehweg auszuweichen** (Abb. 19).

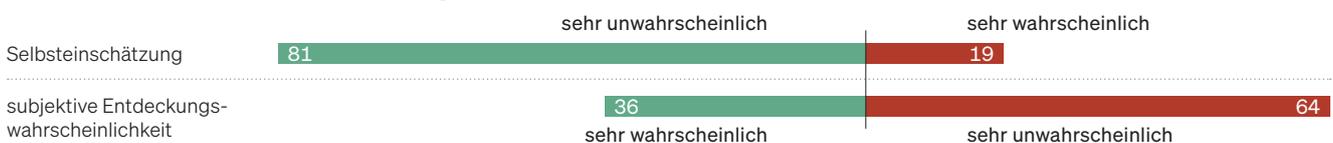
Regelverstoß Fahrrad/Pedelec: Nutzung linker Radweg und Fahren auf dem Gehweg

Abbildung 19 · nur Personen, die Fahrrad/Pedelec fahren, n=377 Personen, zusammengefasste Skala von 1 „sehr unwahrscheinlich“ bis 5 „sehr wahrscheinlich“; in Zeilenprozent, gewichtet

Linken Radweg entgegen der Fahrtrichtung benutzen



Bei hohem Verkehrsaufkommen den Gehweg benutzen



Es zeigt sich, dass 40 Prozent es als (sehr) wahrscheinlich einschätzen, auch mal den linken Radweg entgegen der Fahrtrichtung zu benutzen. Dabei schätzt auch rund die Hälfte der Befragten die Wahrscheinlichkeit, in dieser Situation sanktioniert zu werden, als hoch ein. Dies passt auf den ersten Blick nicht zusammen, da die Wahrscheinlichkeit zur Übertretung von Regeln meist mit dem Absinken der Entdeckungswahrscheinlichkeit zunimmt. Daraus geht auch hervor, dass Personen eine Sanktionierung in Kauf nehmen, wenn andere Faktoren wie Komfort, Zeitdruck oder andere persönliche Interessen und Bedürfnisse in den Vordergrund treten, die zu einem bestimmten Zeitpunkt mit geltenden Regeln im Widerspruch stehen.

Mit dem Fahrrad den Gehweg zu benutzen, halten persönlich nur 19 Prozent für (sehr) wahrscheinlich, obwohl die subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit mit 36 Prozent deutlich geringer eingeschätzt wird, als im Gegenverkehr zu fahren.

Insgesamt zeigen sich bei der Bereitschaft bestimmte Verkehrsverstöße zu begehen kaum Veränderungen im Vergleich zu den Vorjahren. Am höchsten sind die Werte für Rotlichtverstöße von Pkw-Fahrenden und zu Fuß Gehenden. Vor allem bei den Autofahrenden ist dies kritisch zu sehen. Fahrradfahrende sind am ehesten bereit, unter Alkoholeinfluss zu Fahren sowie den linken Radweg entgegen der Fahrtrichtung zu benutzen. Auch diese Regelverstöße tragen zum Unfallgeschehen bei, wobei Unfälle von Fahrrad- oder Pedelec-fahrenden im Zusammenhang mit Alkoholeinfluss oftmals Alleinunfälle darstellen.

3.5 Aggressives Verhalten im Straßenverkehr

Aggression im Straßenverkehr ist ein wiederkehrendes Thema in der fachlichen und öffentlichen Diskussion. Objektive Zahlen zur Häufigkeit aggressiven Verhaltens gibt es nicht. In Deutschland werden in der amtlichen Unfallstatistik zwar Verhaltensweisen wie beispielsweise ungenügender Sicherheitsabstand, Überholen ohne Beachtung des nachfolgenden Verkehrs etc. erfasst, aber diese sind nicht per se aggressiv, sondern können auch aus Unaufmerksamkeit oder Überforderung resultieren. Aggression im Straßenverkehr entsteht meist aus einem Zusammenspiel verschiedener persönlicher und situativer Faktoren. Frustrierende Verkehrssituationen wie zum Beispiel Staus können Verkehrsbeteiligte dazu motivieren, durch aggressives Fahrverhalten das eigene Ziel, beispielsweise schneller anzukommen, durchzusetzen. Die Entwicklung über die letzten Jahre, dass sich immer mehr Verkehrsteilnehmende die Straßenräume teilen müssen und dies zu mehr Interaktionen führt, macht die Lage noch angespannter. Die sich aufstauenden Emotionen wie Frustration und Wut können sich durch Drängeln oder unerlaubtes bzw. dichtes Überholen äußern. Dabei wird die Schädigung anderer Personen in Kauf genommen, auch wenn diese möglicherweise nicht beabsichtigt ist.

Um dem Umstand Rechnung zu tragen, dass neben den Autofahrenden auch Fahrradfahrende vermehrt in den Diskussionen auftauchen, wurden in der aktuellen Befragung neben den regelmäßig Pkw-Fahrenden auch regelmäßige Fahrrad- und Pedelec-fahrende zu aggressivem Fahrverhalten befragt.

Aggressionen im Straßenverkehr können sich durch sehr verschiedene Verhaltensweisen äußern. Daher wurden die Befragten aufgefordert, anhand einer vierstufigen Skala von „trifft nicht zu“ (1), „trifft kaum zu“ (2), „trifft eher zu“ (3) bis „trifft voll zu“ (4) einzuschätzen, inwieweit verschiedene Aussagen auf sie

zutreffen. Die Antwortkategorien (2) bis (4) sind in der Ergebnisdarstellung als Zustimmung zusammengefasst:

Selbstberichtetes aggressives Verhalten im Straßenverkehr – regelmäßig Pkw-Fahrende

- Etwas mehr als die Hälfte der Befragten (53 %) gibt an, **viel schneller zu fahren, wenn sie sich ärgert.**
- 44 Prozent **treten kurz auf die Bremse, wenn die Person im Fahrzeug hinter ihnen drängelt**, um diese zu ärgern.
- 53 Prozent geben an, sich **möglichst weit vorn einzuordnen, wenn viele Autos auf der eigenen Spur warten.**
- Wenn sie sich über andere Autofahrende ärgern, müssen sich 50 Prozent **sofort abreagieren.**
- Etwas mehr als ein Drittel (39 %) **drängelt, um an einem bummelnden Auto vorbeizukommen.**
- 31 Prozent der befragten Personen **fahren dicht auf, wenn sie unerlaubt überholt werden**, um das erneute Einordnen des Fahrzeuges zu verhindern.
- Ebenfalls 34 Prozent **fahren dicht auf notorisch Linksfahrende auf**, damit diese die Spur frei machen.
- Die überwiegende Mehrheit der Befragten (94 %) nimmt hingegen **besonders viel Rücksicht, wenn sie Fahrradfahrende überholt.**
- 29 Prozent geben an, **rechts zu überholen, wenn sie auf der Autobahn nicht links vorbeigelassen werden.**
- Fast ein Drittel (31 %) **tritt manchmal aufs Gaspedal, wenn es überholt wird.**
- Ein Viertel (25 %) fühlt sich gut dabei, **auf einer Landstraße schnell zu fahren und möglichst viele Autos zu überholen.**
- Wenn **beim Abbiegen die Reihe zu lang ist, fahren** 22 Prozent **daran vorbei und ordnen sich vorne ein.**
- 21 Prozent der Befragten machen auf der Autobahn **andere Kfz-Fahrende durch Lichthupe oder Blinker auf ihr Kommen aufmerksam.**
- Ein Viertel (25 %) **erzwingt sich die Vorfahrt.**
- Ein Fünftel (20 %) gibt an, dass **Drängeln bei den vollen Straßen heutzutage einfach zu ihrem Fahrstil gehöre.**
- Bei 24 Prozent kommt es schon mal vor, dass sie **dicht vor einem Auto einscheren, so dass dieses abbremsen muss.**

Da Autofahrende bereits in den letzten Jahren zu aggressivem Verhalten befragt wurden, konnten ihre Antworten mit den Jahren 2016 und 2019 verglichen werden. Im Gesamtbild zeigen sich Hinweise für einen Anstieg der Zustimmung zu den aggressiven Verhaltensweisen, wenn auch nach wie vor auf niedrigem Niveau. So sind Anstiege im Vergleich zu 2019 bei allen Items um bis zu acht Prozentpunkte zu verzeichnen. Den größten Anstieg verzeichnet das dichte Auffahren auf notorische Linksfahrende (34 % vs. 26 % im Jahr 2019) sowie das Drängeln, welches nun bei 20 Prozent vs. 12 Prozent im Jahr 2019 zum Fahrstil dazu gehöre. Diese Entwicklung ist kritisch zu beurteilen, da sie impliziert, dass eine Schädigung anderer von einem größeren Teil der Gesellschaft in Kauf genommen wird und die Durchsetzung eigener Interessen im Vordergrund steht.

Selbstberichtetes aggressives Verhalten im Straßenverkehr – regelmäßig Fahrrad- und Pedelec-fahrende

Dass Autofahrende sich vermehrt aggressiver im Straßenverkehr verhalten, wurde bereits dargelegt. Doch wie verhält es sich beim Radverkehr? Seit diesem Jahr wurden die regelmäßig Fahrrad- und Pedelec-fahrenden gefragt, wie sie auf frustrierende Verkehrssituationen reagieren. Die Einschätzung zu verschiedenen Aussagen wurde ebenfalls mittels vierstufiger Skala von „trifft nicht zu“ (1) bis „trifft voll zu“ (4) erfasst und die Antwortkategorien (2) bis (4) als Zustimmung zusammengefasst.

- Fast ein Viertel (24 %) überfährt Zebrastreifen ohne Anhalten oder Bremsen oder schlängelt sich durch die zu Fuß Gehenden durch.
- Wenn andere auf dem Radweg bummeln, sind 38 Prozent der Befragten dazu bereit, zu drängeln und sehr dicht vorbeizufahren.
- Ein gutes Drittel (34 %) gibt an, Autos links zu überholen, wenn rechts nicht genug Platz ist, oder sich durch den Verkehr zu schlängeln.
- Ein gutes Viertel (28 %) der Befragten erzwingt sich auch mal die Vorfahrt.
- Sich weit vorn einordnen, wenn viele Fahrräder auf dem Radweg warten, macht über ein Drittel (39 %).
- Ein Viertel (25 %) gibt an, dass Drängeln bei den engen und vollen Radwegen zum Fahrstil gehöre.
- Auf den Gehweg auszuweichen, um schneller voranzukommen, kommt schon mal bei fast der Hälfte (48 %) der Befragten vor.

Zusammengenommen sprechen die Ergebnisse dafür, dass aggressives Verhalten nicht allein bei Autofahrenden auftritt. Fahrrad-fahrende zeigen ganz ähnliche Verhaltenstendenzen. Zwar sind die Unfallfolgen in diesen Zusammenhängen meist leichter als bei Pkw-Unfällen, jedoch sollte dies nicht als Relativierung der Ergebnisse gesehen werden. Um Verkehrsunfälle und kritische Situationen zu vermeiden, müssen sich alle Verkehrsteilnehmenden rücksichtsvoll und vorausschauend verhalten, unabhängig von der Mobilitätsform.

Unterschiede zwischen Frauen und Männern

Bei den Pkw-Fahrenden finden sich bei zehn von 16 Items statistisch signifikant höhere Werte für die männlichen Befragten, auch wenn die Unterschiede nicht sehr groß sind. Bei den Fahrrad- und Pedelec-fahrenden ist dies bei acht von zehn Items der Fall. Auffallend ist, dass bei den Pkw-Fahrenden dort Unterschiede zu finden sind, wo sich die Aggression direkt gegen andere Verkehrsteilnehmende richtet. Dazu gehören beispielsweise dicht auf den vorderen Wagen aufzufahren, um zu verhindern, dass dieser sich wieder einordnet, oder dicht auf Links-fahrende aufzufahren, damit sie die Überholspur freimachen. Im Vergleich dazu zeigen sich bei indirekterem Ausleben von Aggression wie beim Abreagieren nach Ärger durch andere Autofahrende oder schnelleres Fahren bei Ärger keine signifikanten Unterschiede. Die Aggressionsforschung hat auch in anderen Bereichen gezeigt, dass Frauen ihre Aggression eher indirekt äußern. Dazu gehören beispielsweise Lästern und Mobbing. Männer agieren ihre Aggression im Gegensatz dazu direkter aus, beispielsweise durch das Ausüben physischer Gewalt gegen Personen oder Gegenstände. Die Ergebnisse der Verkehrsklimastudie deuten an, dass sich diese Unterschiede auch auf das Fahrverhalten übertragen lassen.

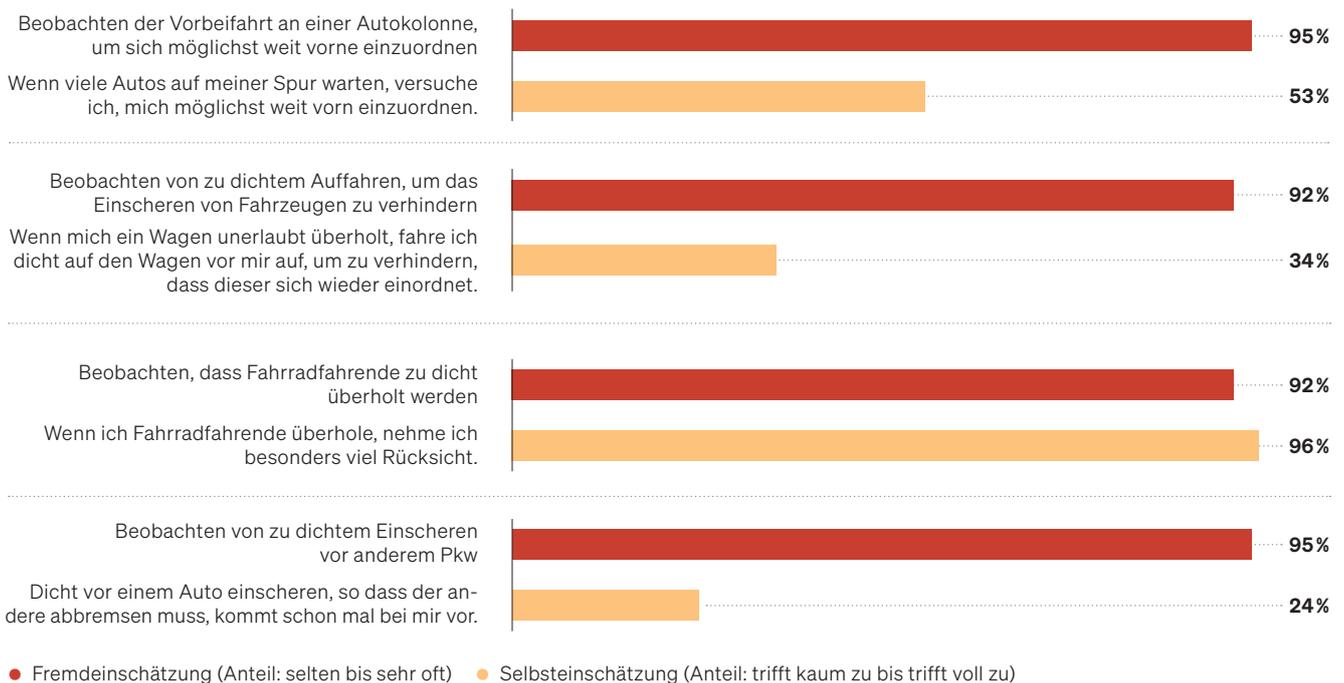
Selbst- und Fremdbeobachtung aggressiven Fahrverhaltens

Da aggressives Verhalten im Straßenverkehr gesellschaftlich durchaus abgelehnt wird, könnte es sein, dass Befragte von sich selbst weniger aggressives Verhalten angeben, als real vorkommt. Aus diesem Grund wird für ausgewählte Verhaltensweisen das selbstberichtete Verhalten mit dem bei anderen beobachteten Verhalten im Straßenverkehr verglichen. Die Ergebnisse sind in Abbildung 20 dargestellt.

Für die Pkw-Fahrenden ist wie bereits in den Vorbefragungen eine deutliche Diskrepanz zwischen der Selbst- und Fremdwahrnehmung zu erkennen. So berichten beispielsweise 95 Prozent, dass sie dichtes Auffahren beobachtet haben, damit andere Fahrzeuge nicht einscheren können. Lediglich 34 Prozent geben hingegen an, selbst dichter auf das vorausfahrende Fahrzeug aufzufahren, um andere daran zu hindern, sich einzuordnen. Dies trifft auch für Vorbeifahren an anderen, um sich möglichst weit vorne einzuordnen, zu. Selbst geben 53 Prozent der Autofahrenden an, dies zu tun, beobachten es aber bei fast allen anderen (95 %).

Pkw: Selbst- und fremdbeobachtetes aggressives Verhalten

Abbildung 20 · n=1.769, nur Personen die Pkw fahren, zusammengefasste Skalen, selbstberichtetes Verhalten: Skala von 2 „trifft kaum zu“ bis 4 „trifft voll zu“, beobachtetes Verhalten: Skala von 2 „selten“ bis 5 „sehr oft“, in Zeilenprozent gewichtet

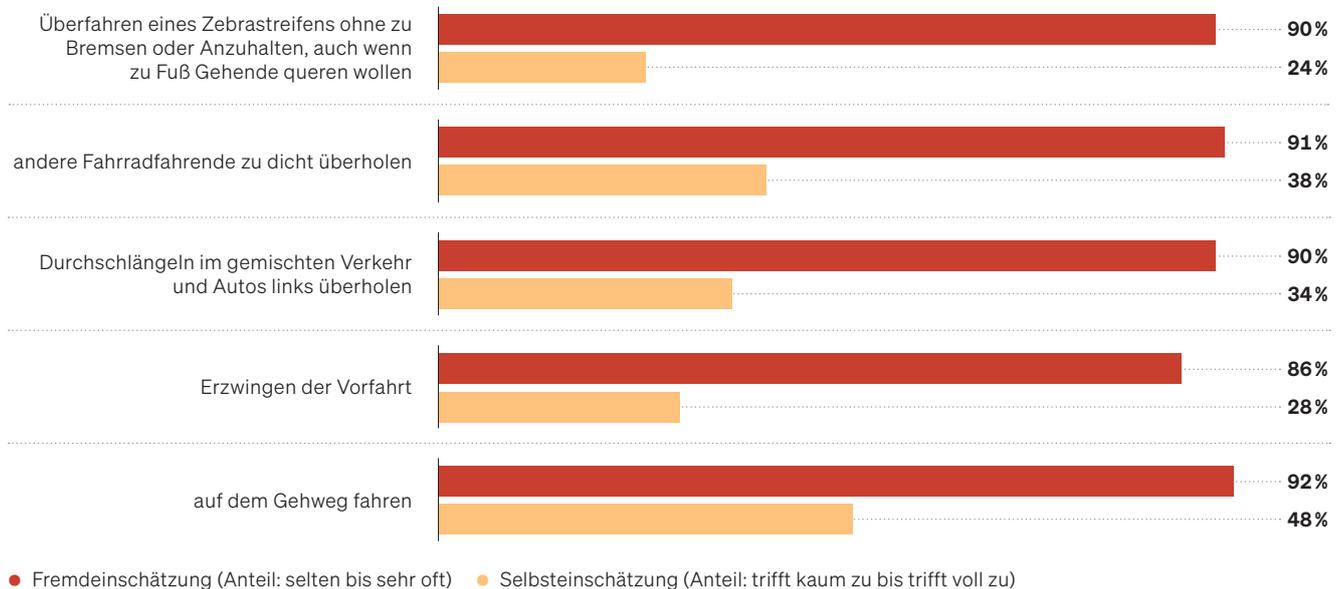


Spiegelbildlich dazu wird rücksichtvolles Verhalten bei sich selbst stärker wahrgenommen als bei anderen Verkehrsbeteiligten, zum Beispiel gegenüber Fahrradfahrenden. 94 Prozent geben an, besonders viel Rücksicht beim Überholen zu nehmen. Dass Personen auf dem Fahrrad von anderen zu dicht überholt werden, beobachtet allerdings ebenfalls eine Mehrheit von 92 Prozent.

Für die befragten Rad- und Pedelec-fahrenden zeigen sich ähnliche Ergebnisse (Abb. 21).

Fahrrad/Pedelec: Selbst- und fremdbeobachtetes aggressives Verhalten

Abbildung 21 · n = 1.249, nur Personen die Fahrrad/Pedelec fahren, zusammengefasste Skalen, selbstberichtetes Verhalten: Skala von 2 „trifft kaum zu“ bis 4 „trifft voll zu“, beobachtetes Verhalten: Skala von 2 „selten“ bis 5 „sehr oft“, in Zeilenprozent gewichtet



Analog zu den Ergebnissen der Autofahrenden divergiert die Selbst- und Fremdwahrnehmung auch bei Fahrrad- und Pedelec-fahrenden deutlich. Laut Meinung der Befragten zeigen fast alle anderen Fahrradfahrenden gefährdendes Verhalten wie das Überfahren von Zebrastreifen, Fahren auf dem Gehweg oder das zu dichte Überholen anderer. Gleiches Verhalten berichten jedoch nur 24 bis 48 Prozent von sich selbst.

Wie bereits in den vergangenen Befragungen ist auch diesmal eine deutliche Diskrepanz zwischen der Selbst- und Fremdwahrnehmung aggressiven Verhaltens sowohl bei Pkw- als auch bei Fahrrad- und Pedelec-fahrenden zu erkennen. Um das eigene Selbstbild zu schützen, werden Fehler eher anderen Verkehrsbeteiligten zugeschrieben. Dieser Effekt ist wissenschaftlich bekannt und in gewissem Maß auch normal. Schwierig wird es jedoch, wenn der Unterschied der Eigenwahrnehmung und der Fremdwahrnehmung zu groß wird, nach dem Motto „Schuld sind immer die anderen“.

Die Ergebnisse bilden zusammengenommen ab, wie emotional aufgeladen es aktuell im deutschen Straßenverkehr zugeht. Aufgrund der steigenden Verkehrsdichte und dem Hinzukommen heterogenerer Verkehrsteilnahmeformen wird der Platz für Einzelne immer mehr beschränkt. Infrastrukturräume müssen geteilt werden, Staus und mangelhaft ausgebaute Radwege können zu Frustration und Stress führen. Daher müssen gegenseitige Rücksichtnahme und Verständnis gefördert werden. Alle Verkehrsteilnehmenden sollten umsichtig und vorausschauend fahren. Auch lässt sich Aggression teilweise schwer von Unachtsamkeit oder Überforderung in einer Verkehrssituation unterscheiden. Gesellschaftlich sollte eine Kultur der Fehlerfreundlichkeit etabliert und gepflegt werden, sodass beispielsweise ein abruptes Bremsen oder Einscheren nicht sofort als persönlicher Affront gewertet wird.

3.6 Nutzung eines Fahrradhelmes

Persönliche Schutzmaßnahmen während der Verkehrsteilnahme können zur Erhöhung der eigenen Verkehrssicherheit beitragen. Fahrradhelme schützen, indem sie die Wucht des Aufpralls abfangen sowie die entstehende Energie verteilen und abbauen. Kopfverletzungen können somit durch Helme abgemildert oder verhindert werden, wie auch eine Studie der UDV zeigte [9]. Die Überzeugung, dass ein Helm wirksam vor Verletzungen schützt, kann Fahrradfahrende zum Tragen motivieren.

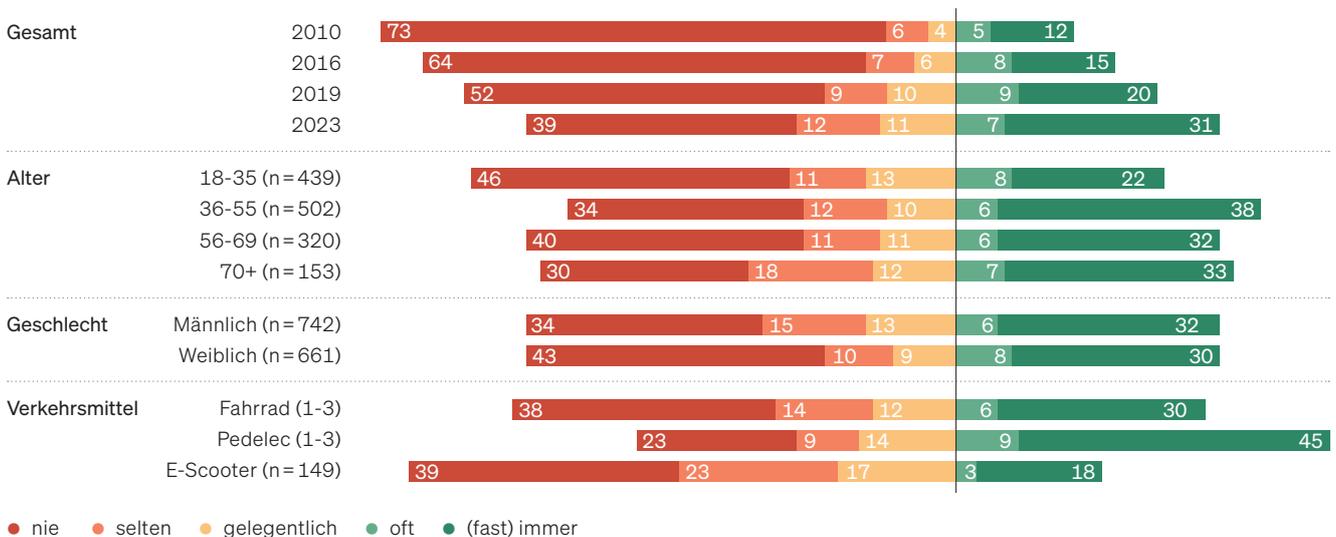
Personen, die regelmäßig Fahrrad, Pedelec oder E-Scooter fahren, wurden nach ihrer Einschätzung der Wirksamkeit von Fahrradhelmen und ihrer Bereitschaft, ihn zu tragen, gefragt (Abb. 22).

38 Prozent der Befragten geben an, oft oder immer einen Helm zu tragen. Das sind neun Prozent mehr als noch 2019 und führt die steigende Tendenz der letzten Jahre fort. Mit steigendem Alter nimmt die Helmnutzung zu. Unter den 18- bis 35-Jährigen ist der Anteil der Nichtnutzer mit 46 Prozent am höchsten. Pedelec-fahrende tragen häufiger einen Helm als Fahrrad-fahrende. Der Anteil der Pedelec-fahrenden, insbesondere bei den Älteren, ist seit 2010 steigend, worauf die Zunahme der Helmnutzung zurückzuführen sein kann.

E-Scooter-fahrende verzeichnen mit 62 Prozent den größten Anteil derer, die den Helm nicht bzw. selten nutzen, wobei immerhin 21 Prozent „oft“ oder „immer“ angeben. Verschiedene Untersuchungen weisen jedoch übereinstimmend darauf hin, dass vor allem Leihfahrzeugnutzende kaum einen Helm tragen. Dies mag auf den Umstand zurückzuführen sein, dass Verleiher in der Regel keine Helme zur Verfügung stellen bzw. Personen, die spontan einen E-Scooter leihen, in der Regel keinen Helm mit sich führen [10, 11].

Wie oft tragen Sie einen Helm, wenn Sie Fahrrad, Pedelec oder E-Scooter fahren?

Abbildung 22 · nach Alter, Geschlecht und Verkehrsmittel; n = 1.308, nur Personen, die Fahrrad, Pedelec oder E-Scooter fahren, in Zeilenprozent, gewichtet



Die Ergebnisse können als Hinweise darauf gesehen werden, dass die Aufklärung über den Nutzen von Helmen sowie „Werbung“ für das Tragen eines Fahrradhelms offenbar erste Erfolge zeigt, insbesondere in der Risikogruppe der älteren Fahrrad- bzw. Pedelec-fahrenden. Diese Entwicklung gilt es, in allen Altersgruppen und auch für neue Mobilitätsformen wie E-Scooter zu erreichen. Hinsichtlich der Schutzwirkung wird das Helmtragen von den meisten Befragten (79 %; Skala von 1 = „überhaupt nicht wirksam“ bis 5 = „sehr wirksam“) als wirksam oder sehr wirksam eingeschätzt. Dies zeigt, dass die Überzeugung der Schutzwirkung allein nicht zum Tragen des Helms motiviert. Weitere Gründe sollten exploriert und analysiert werden. Auf das Potenzial der Bereitstellung von Helmen bei Leihfahrzeugen wie E-Scootern wurde bereits verwiesen.

4. Fazit

Die Ergebnisse der repräsentativen Studie „Verkehrsklima in Deutschland 2023“ zeigen, dass sich die Mehrheit der Befragten im Straßenverkehr nach wie vor sicher fühlt. Trotzdem oder gerade deshalb werden verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit befürwortet. Weiterhin wünschen sich viele Deutsche eine stärkere politische Gewichtung des Themas.

Das Thema der Ablenkung im Straßenverkehr gewinnt immer mehr an Aufmerksamkeit. Seit 2021 wird „Ablenkung“ auch als polizeiliche Unfallkategorie geführt. In diesem Zusammenhang spielt die Smartphonennutzung während des Autofahrens eine zentrale Rolle. Diese wird von den Befragten zwar immer noch mehrheitlich als sehr riskant bewertet. Dennoch ist über die Jahre ein steter Zuwachs zu verzeichnen, auch bei älteren Personen. Es ist von einer fortlaufenden Entwicklung auszugehen, da die jungen Generationen immer digitaler werden und die Personen ohne Smartphone zunehmend die Ausnahme bilden. Die Verfügbarkeit zahlreicher Funktionen, gekoppelt mit einem ständigen Erreichbarkeits- und Kommunikationsbedürfnis, kann zu Ablenkung führen und damit indirekt auch zu Unfällen. Die Herausforderungen für die Verkehrssicherheitsarbeit bleiben. Insbesondere da Pkw-Fahrende offenbar davon ausgehen, dass sie ihre Nutzung so anpassen können, dass das Risiko kontrollierbar bleibt.

Neben der Ablenkung spielt die Missachtung von Verkehrsregeln eine relevante Rolle im Unfallgeschehen. Seit Beginn der Studie „Verkehrsklima in Deutschland“ werden die Wahrscheinlichkeit zur Übertretung und die Entdeckungswahrscheinlichkeit von verschiedenen Regelverstößen wie Rotlichtübertretungen, Geschwindigkeitsübertretungen und Fahren unter Alkoholeinfluss, beleuchtet. Die Bereitschaft zum Begehen von Regelverstößen, die automatisiert kontrolliert werden können, wie beispielsweise Geschwindigkeitsübertretungen oder Rotlichtverstöße mit dem Pkw, scheint konstant geblieben zu sein. Auch schätzt es weiterhin die Mehrheit der Befragten als wahrscheinlich ein, dabei entdeckt zu werden. Demgegenüber scheinen andere Regelverstöße, die vor Ort kontrolliert werden, zugenommen zu haben, bei gleichbleibender oder sinkender Entdeckungswahrscheinlichkeit. Das betrifft zum Beispiel die Rotlichtübertretung zu Fuß oder das Fahren mit dem Fahrrad unter Alkoholeinfluss.

Eng verknüpft mit regelwidrigem ist das aggressive Verhalten im Straßenverkehr. Die Entwicklungen der Befragungsergebnisse sind dahingehend als Warnung zu betrachten. Aggressives Verhalten wird, im Vergleich zu den letzten Befragungen, über alle Fragen hinweg von Pkw-Fahrenden häufiger angegeben und noch häufiger bei anderen beobachtet. Wobei immer noch der Großteil der Befragten Aggressionen ablehnt. Spiegelbildlich dazu wird rücksichtsvolles Verhalten gegenüber Fahrradfahrenden bei sich selbst stärker wahrgenommen als bei anderen Verkehrsbeteiligten. Um das Bild zu erweitern, wurden erstmals auch Fahrrad- und Pedelec-fahrende zu aggressivem Verhalten befragt. Die Ergebnisse sind von der Tendenz ähnlich. Die Diskrepanz zwischen Eigen- und Fremdwahrnehmung kann auf ein unzureichendes Problembewusstsein hinweisen. Es ist dahingehend wichtig, ein ganzheitliches Verkehrsverständnis und gegenseitige Rücksichtnahme zu fördern. Verkehrssicherheitsmaßnahmen sollten sich vor allem auf die Verhinderung und Sanktionierung typischer Aggressionstaten wie deutliche Geschwindigkeitsüberschreitungen, riskantes Überholen, das Überfahren von Zebrastreifen und

Drängeln konzentrieren, da Aggression als Unfallursache schwer nachzuweisen ist. Dafür ist die Entdeckung von Verstößen durch die Polizei sicherzustellen.

Die positive Entwicklung beim Tragen von Fahrradhelmen setzt sich allgemein fort. Diese werden vor allem von den Älteren und den Pedelec-fahrenden häufig getragen. Eine solche Entwicklung wäre aber auch für die jüngeren Altersgruppen sowie die recht junge Gruppe der E-Scooter-fahrenden anzustreben.

Literaturverzeichnis

- [1]** Fastenmeier, W., Plewka, M., Gstalter, H., Gehlert, T. & Gaster, K. (2022). Entwicklung einer qualifizierten Rückmeldefahrt für Senioren für die Praxis: Wirkungsevaluation. Forschungsbericht Nr. 84. Unfallforschung der Versicherer (UDV) im Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V., Berlin.
- [2]** Fastenmeier, W., Plewka, M., Gstalter, H., Gehlert, T. & Gaster, K. (2022). Qualifizierte Rückmeldefahrten für Senioren: Leitfaden für Moderatoren. Forschungsbericht Nr. 86. Unfallforschung der Versicherer (UDV) im Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V., Berlin.
- [3]** UDV – Unfallforschung der Versicherer (2019). Rückmeldefahrt für Senior:innen (I). Unfallforschung kompakt, 93. Unfallforschung der Versicherer. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V., Berlin.
- [4]** UDV – Unfallforschung der Versicherer (2023). Rückmeldefahrt für Senior:innen (II). Unfallforschung kompakt, 122. Unfallforschung der Versicherer. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V., Berlin.
- [5]** UDV – Unfallforschung der Versicherer (2020). Verkehrsklima in Deutschland 2019. Unfallforschung kompakt, 105. Unfallforschung der Versicherer. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V., Berlin.
- [6]** UDV – Unfallforschung der Versicherer (2018). Ablenkung durch Texten während des Fahrens. Unfallforschung kompakt, 74. Unfallforschung der Versicherer. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V., Berlin.
- [7]** UDV – Unfallforschung der Versicherer (2015). Verkehrsregelakzeptanz, Forschungsbericht 06. Unfallforschung der Versicherer. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V., Berlin.
- [8]** UDV – Unfallforschung der Versicherer (2011). Regelverstöße im Straßenverkehr. Unfallforschung kompakt, 26. Unfallforschung der Versicherer. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V., Berlin.
- [9]** UDV – Unfallforschung der Versicherer (2015). Untersuchungen zur Schutzwirkung des Fahrradhelms, Forschungsbericht 32. Unfallforschung der Versicherer. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V., Berlin.
- [10]** Unger, T., Grosche, D., Rößler, R. & Uhlenhof, U. (2022). Wissenschaftliche Begleitung der Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr – Evaluierungsbericht. Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt).
- [11]** UDV – Unfallforschung der Versicherer (2021). Verkehrssicherheit von E-Scootern. Unfallforschung kompakt, 110. Unfallforschung der Versicherer. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V., Berlin.



Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.
Wilhelmstraße 43 / 43 G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin
Tel. 030 2020-5000, Fax 030 2020-6000
www.gdv.de, berlin@gdv.de