

Unfallforschung kompakt

Verkehrsklima in Deutschland 2008

Dr. rer. nat. Tina Gehlert

Impressum:

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.

Unfallforschung der Versicherer

Wilhelmstraße 43 / 43G, 10117 Berlin

Postfach 08 02 64, 10002 Berlin

E-Mail: unfallforschung@gdv.de

Internet: www.udv.de

Erschienen: 05/2009

Redaktion: Dr. rer. nat. Tina Gehlert

Gestaltung/Technik: Franziska Gerson Pereira

Bildnachweis: Unfallforschung der Versicherer

Vorbemerkung

Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) führte in Zusammenarbeit mit der Prognos AG im Jahr 2008 erstmals eine repräsentative Befragung zum Verkehrsklima in Deutschland durch. Ausgangspunkt war die Beobachtung, dass es gegenwärtig in Deutschland keine repräsentativen Daten zur wahrgenommenen Verkehrssicherheit und zum sicherheitsrelevanten Verkehrsverhalten der Bevölkerung gibt. Mit der Studie „Verkehrsklima in Deutschland“ wird diese Lücke nun geschlossen.

Im Mittelpunkt der Befragung standen, neben der wahrgenommenen Verkehrssicherheit, die Themen Regelverhalten im Straßenverkehr, Kinder im Straßenverkehr und die Sicherheit im Fahrzeug.

Die Studie „Verkehrsklima in Deutschland“ soll zukünftig in regelmäßigen Abständen wiederholt werden, um sicherheitsrelevante Entwicklungen aufzudecken und zu aktuellen Themen Stellung beziehen zu können. Die Ergebnisse werden unter www.verkehrsklima.de veröffentlicht.

Inhalt

Vorbemerkung	2
Methodik	4
Ergebnisse	4
Wahrgenommene Verkehrssicherheit und Verkehrsverhalten	4
Regelakzeptanz und Regelverhalten im Straßenverkehr	10
Soziales Verhalten im Straßenverkehr	13
Sicherheit im Fahrzeug	15
Fazit	18
Literatur	19

Methodik

Im Auftrag der Unfallforschung der Versicherer (UDV) führte Prognos im Juni 2008 eine repräsentative Online-Befragung von 1.002 Personen zur wahrgenommenen Verkehrssicherheit und zum Verkehrsverhalten durch.

Die Stichprobe bestand aus 49 % Männern und 51 % Frauen. 3 % der Befragten waren zwischen 18 und 19 Jahre, 17 % zwischen 20 und 29 Jahre, 23 % zwischen 30 und 39 Jahre, 22 % zwischen 40 und 49 Jahre, 17 % zwischen 50 und 59 Jahre und 18 % zwischen 60 und 69 Jahre. Als Zielgruppe der Autofahrer, Beifahrer, Motorradfahrer, Mofa- und Mopedfahrer, Radfahrer bzw. Fußgänger wurden die Personen definiert, die das jeweilige Verkehrsmittel einen Tag pro Woche oder mehr nutzten. Diese Definition trägt der Tatsache Rechnung, dass Personen im Alltag in der Regel mehr als ein Verkehrsmittel nutzen. Danach waren (unter Berücksichtigung von Mehrfachnennungen):

- 57 % der Befragten Autofahrer,
- 51 % Beifahrer,
- je 4 % Mofa- bzw. Mopedfahrer oder Motorradfahrer,

- 49 % ÖPNV-Nutzer,
- 54 % Radfahrer und
- 86 % Fußgänger.

Bei 27 % der Befragten lebte mindestens ein Kind unter 12 Jahren im Haushalt. Diese Personen bildeten die Zielgruppe der Eltern.

Ergebnisse

Wahrgenommene Verkehrssicherheit und Verkehrsverhalten

Die **wahrgenommene Verkehrssicherheit** ist in Abbildung 1 dargestellt. Auf die Frage wie sie sich im Straßenverkehr fühlen, gaben 69 % der Befragten an, sich sicher oder sehr sicher zu fühlen. Dabei gab es keine statistisch signifikanten Unterschiede zwischen Männern und Frauen oder verschiedenen Altersgruppen.

Im Gegensatz zu dieser Wahrnehmung stehen die Unfallzahlen. So verunglückten 2007 insgesamt 436.368 Personen, davon 4.949 tödlich. Insbesondere junge Erwachsene von 18 bis 24

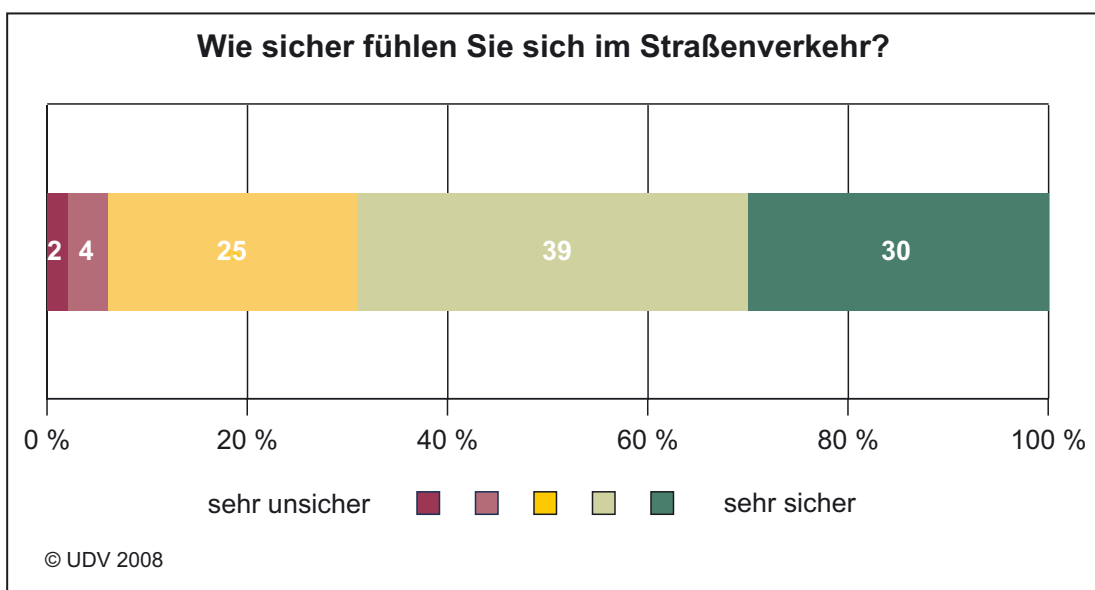


Bild 1: Wahrgenommene Verkehrssicherheit

Jahren, ältere Verkehrsteilnehmer ab 65 Jahren und Männer sind gefährdet [1].

Die Diskrepanz zwischen objektiver Unfallgefahr und gedachter Gefährlichkeit des Straßenverkehrs lässt sich mit Hilfe der Gefahrenwahrnehmung erklären. Gefahrenwahrnehmung als individuelles Wahrnehmen und Erkennen von Gefahr ist von einer Vielzahl von Bedingungen abhängig [2]. So zeigen bisherige Forschungsarbeiten, dass Gefahren immer dann unterschätzt werden, wenn

- sich Personen einer Gefahr freiwillig aussetzen,
- sie glauben, die Konsequenzen kontrollieren zu können,
- sie mit den Gefahren im Alltag vertraut sind,
- die Gefahr menschengemacht ist,
- die Folgen nicht unmittelbar eintreten bzw. nicht sichtbar sind,
- wenige Menschen davon unmittelbar betroffen sind und das Katastrophenpotential somit gering ist [3].

Die Teilnahme am Straßenverkehr ist für viele Menschen heute eine Selbstverständlichkeit, um verschiedene Lebensbereiche wie Schule, Beruf, Freizeit und Einkaufen miteinander zu verbinden. Täglich nehmen Autofahrer, Fußgänger, Radfahrer und Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel (ÖPNV) freiwillig am Straßenverkehr teil und setzen sich täglich, freiwillig und wissend der Gefahr eines Unfalls aus. Das hohe Sicherheitsgefühl im Straßenverkehr, das in dieser Befragung festgestellt wurde, spiegelt diese subjektive Gefahrenwahrnehmung wider.

In der Befragung zeigen sich weiterhin charakteristische Unterschiede in der Gefahrenwahrnehmung entlang der verschiedenen Bedingungen. So fühlen sich Verkehrsteilnehmer unsicherer, je mehr riskante Situationen sie in den letzten drei Monaten erlebt haben (Abbildung 2 und Tabelle 1). Hier zeigt sich, wie das Erleben der Gefahr die Gefahrenwahrnehmung schärfen kann.

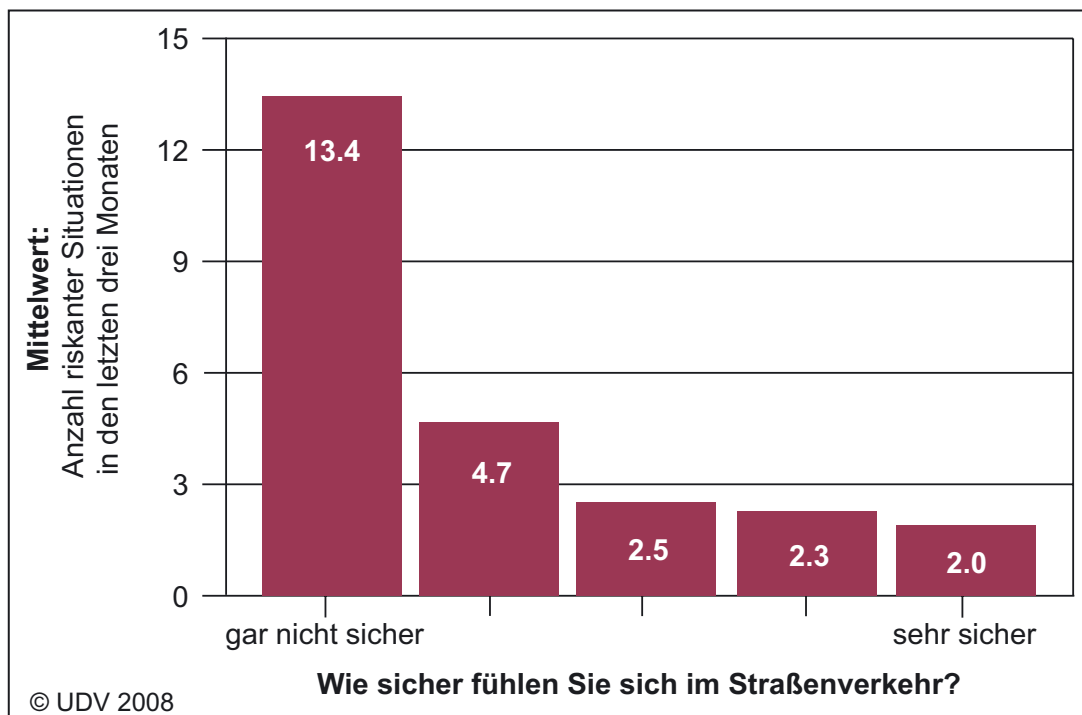


Bild 2: Gefahrenwahrnehmung in Abhängigkeit von der Anzahl erlebter riskanter Situationen

Anzahl der riskanten Situationen in den letzten drei Monaten	Wie sicher fühlen Sie sich im Straßenverkehr?				
	gar nicht sicher				sehr sicher
Mittelwert	13.4	4.7	2.5	2.3	2.0
Standardabweichung	31.2	7.5	3.1	6.6	8.3
Korrelation (Spearman's Rho)	-.30**				

N = 1002

**Zusammenhang ist statistisch signifikant auf dem 1 % Niveau

Tabelle 1: Wahrgenommene Verkehrssicherheit in Abhängigkeit von der Anzahl erlebter riskanter Situationen

Nutzergruppe	N	Wie sicher fühlen Sie sich im Straßenverkehr?				
		gar nicht sicher				sehr sicher
Pkw	644	1	3**	21**	40	35**
ÖPNV	169	2	7	33	38	20**
Fahrrad	116	2	8	34**	35	21
zu Fuß	61	3	12**	31	33	21
Häufigkeit der Pkw-Nutzung						
nie	180	3	8**	36	34	19**
weniger als 1 Tag pro Woche	50	6**	12**	28	22	32
1 Tag pro Woche	43	0	5	21	56**	18
2 Tage pro Woche	62	7**	2	24	40	27
3 Tage pro Woche	76	0	1	24	43	32
4 Tage pro Woche	56	0	7	25	41	27
5 Tage pro Woche	114	2	5	20	35	38
6 Tage pro Woche	113	0	1	18	49	32
7 Tage pro Woche	307	2	3	23	37	35

**Unterschied ist statistisch signifikant auf dem 1 % Niveau

Tabelle 2: Wahrgenommene Verkehrssicherheit in Abhängigkeit vom Verkehrsmittel (Zustimmung in %)

Autofahrer fühlen sich sicherer im Straßenverkehr als ÖPNV-Nutzern, Radfahrer und Fußgänger (Tabelle 2). Der Pkw erfüllt in weit in

stärkerem Maß das Bedürfnis nach Kontrolle und Sicherheit als dies andere Verkehrsmittels vermögen [4]. Auch fühlen sich Autofahrer si-

	N	Wie sicher fühlen Sie sich im Straßenverkehr?				
		gar nicht sicher				sehr sicher
in Wohngebieten	769	1	5	17	37	40
auf Autobahnen	796	2	9	26	39	24
auf innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen	765	2	7	28	38	25
auf Landstraßen	767	6	12	26	37	19
		stimme gar nicht zu				stimme voll zu
Alleebäume am Straßenrand gefährden die Verkehrssicherheit	771	17	25	33	17	8

Tabelle 3: Wahrgenommene Verkehrssicherheit in Abhängigkeit von der Ortslage (Zustimmung in %)

cherer, je häufiger sie mit dem Pkw unterwegs sind. Gleiches gilt jedoch nicht für Radfahrer, Fußgänger oder ÖPNV-Nutzer.

Des Weiteren wird die wahrgenommene Verkehrssicherheit unterschiedlich beurteilt, je nach dem wo sich Autofahrer aufhalten. Sie fühlen sich am sichersten in Wohngebieten und auf Landstraßen. Am wenigsten sicher fühlen sich Autofahrer auf Autobahnen (Tabelle 3). Diese Wahrnehmung steht im Widerspruch zu den bekannten Unfallzahlen. Die Unfallstatistik weist für Autobahnen die wenigsten Unfälle mit Personenschaden und die niedrigste Anzahl von Verunglückten auf (2007: 20.466 Unfälle mit Personenschaden und 31.942 Verunglückte [1]) im Vergleich zu Landstraßen (2007: 866.662 Unfälle mit Personenschaden und 126.119 Verunglückte [1]) und den Unfallzahlen innerhalb von Ortschaften (2007: 228.717 Unfälle mit Personenschaden und 278.307 Verunglückte [1]). Auch werden die Unfallgefahren von Alleebäumen unterschätzt. So stimmen nur 25 % der Autofahrer der Aussage zu oder voll zu, dass Alleebäume am Straßenrand die Verkehrssicherheit gefährden. Und das obwohl 2007 jeder fünfte Ver-

kehrstote bei einem Baumunfall starb. Auch ist die Gefahr für Verkehrsteilnehmer nach einem Fahrzeugaufprall auf Bäume getötet zu werden, etwa 2,5-fach höher als bei einem durchschnittlichen Verkehrsunfall auf Landstraßen, wie Untersuchungen der Unfallforschung der Versicherer (UDV) zeigen [5].

Ihren eigenen **Fahrstil** beschreiben Autofahrer überwiegend als entspannt, sicher und vorschriftsmäßig (Abbildung 3). Im Vergleich dazu wird der Fahrstil der anderen Autofahrer als statistisch signifikant angespannter, unsicherer, durchsetzungsstärker, sportlicher und regelwidriger eingeschätzt. Diese Überschätzung der eigenen Fähigkeiten im Vergleich zu anderen Verkehrsteilnehmern ist in bekanntes Phänomen im Straßenverkehr [6].

Es gibt nur wenig statistisch signifikante Unterschiede in der Einschätzung des eigenen Fahrstils (Tabelle 4). Männer schätzen ihren Fahrstil sportlicher ein als Frauen. Junge Fahrer zwischen 18 und 29 Jahren schätzen ihren Fahrstil unsicherer ein als alle anderen Fahrer. Darüber hinaus gibt es einen mittleren sta-

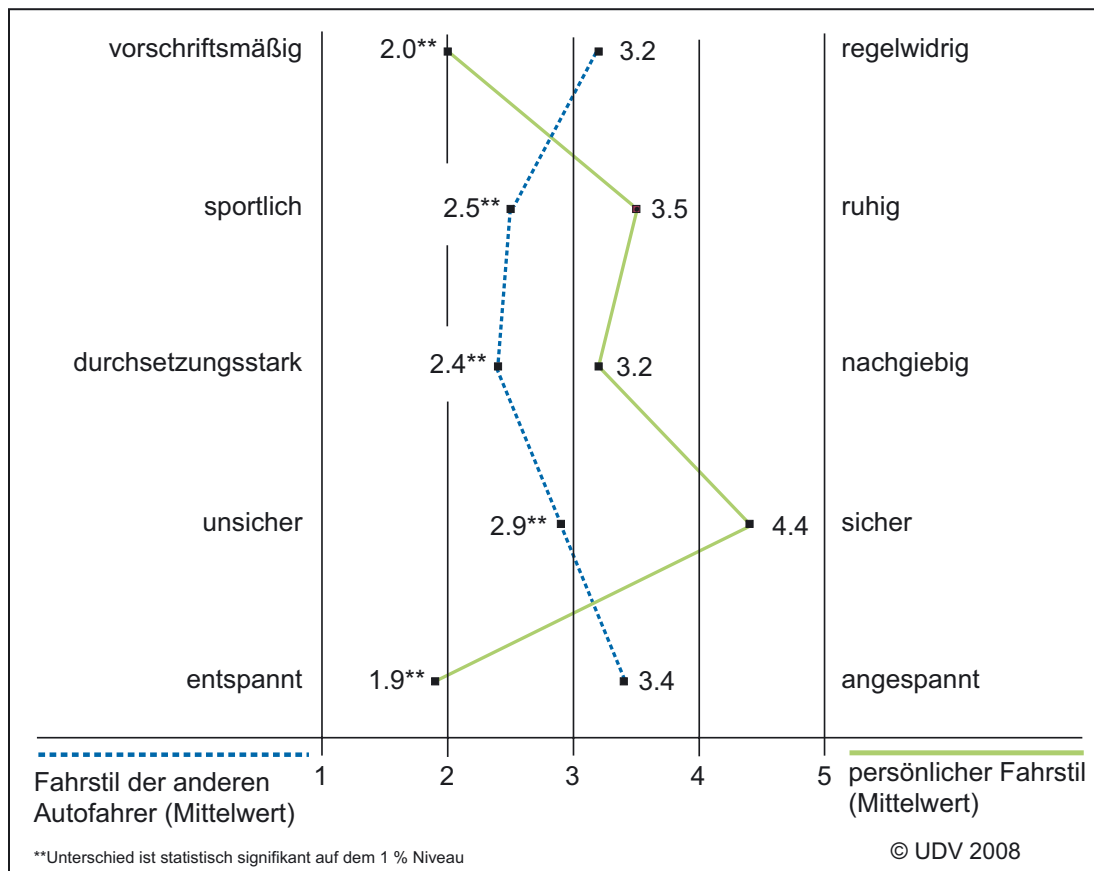


Bild 3: Einschätzung des persönlichen Fahrstils und des Fahrstils anderer Autofahrer im Vergleich

tistisch signifikanten Zusammenhang zwischen dem eigenen Fahrstil und der wahrgenommenen Verkehrssicherheit. Autofahrer, die ihren Fahrstil als entspannt und vorschriftsmäßig beschreiben, geben auch ein hohes Sicherheitsgefühl im Straßenverkehr an (Korrelation¹: .13** und .43**). Ebenso geben Fahrer mit einem angespannten Fahrstil tendenziell mehr riskante Situationen im Straßenverkehr in den letzten drei Monaten an.

Nebentätigkeiten lenken den Autofahrer von der eigentlichen Fahraufgabe ab und stellen damit eine potentielle Unfallgefahr dar. Am häufigsten wird beim Autofah-

ren das Radio bedient, seltener telefoniert oder das Navigationsgerät verwendet. Auch wird die Radiobedienung am wenigsten risikoreich empfunden (Tabelle 5). Dabei sind sich die Autofahrer der Gefahr der Ablenkung durchaus bewusst. Wer beispielsweise das Telefonieren während der Autofahrt als risikoreich empfindet, telefoniert auch deutlich seltener (Korrelation: .54**). Auch empfinden Personen, die selten beim Autofahren telefonieren, die Radiobedienung und das Navigieren als risikoreicher (Korrelation: .17** und .20**). Autofahrer die häufig telefonieren, tun dies auch häufig ohne Freisprechanlage (Korrelation: .34**).

¹) Alle im Text angegebenen Korrelationskoeffizienten entsprechen dem Korrelationskoeffizient Spearman's Rho; ** Zusammenhänge sind auf dem 1 % Niveau statistisch signifikant, * Zusammenhänge sind auf dem 5 % Niveau statistisch signifikant

		Wie würden Sie Ihren persönlichen Fahrstil beschreiben?				
	N	sportlich				ruhig
Männer	382	6	20	21**	33	20
Frauen	372	7	12	23**	30	29**
	N	unsicher				sicher
18 - 19 Jahre	15	0	7	33**	27	33
20 - 29 Jahre	85	0	4	9	52**	35
30 - 39 Jahre	153	0	3	6	23	68
40 - 49 Jahre	174	1	2	6	30	61
50 - 59 Jahre	112	0	4	6	27	62
60 - 69 Jahre	210	0	0**	12	33	55
		entspannt				angespannt
Anzahl der riskanten Situationen in den letzten drei Monaten						
Mittelwert		2.9	2.0	2.6	4.1	9.4*
Standardabweichung		10.4	2.5	2.9	12.8	17.2

**Unterschied ist statistisch signifikant auf dem 1 % Niveau

*Unterschied ist statistisch signifikant auf dem 5 % Niveau

Tabelle 4: Bewertung des persönlichen Fahrstils (Zustimmung in %)

		Wie häufig führen Sie folgende Nebentätigkeiten während des Autofahrens aus?				
	N	nie				sehr häufig
Radiobedienung	722	5	11	22	22	40
Telefonieren	722	46	24	17	8	5
Navigieren	722	50	15	19	9	7
		Wie risikoreich empfinden Sie folgende Nebentätigkeiten während des Autofahrens?				
	N	gar nicht risikoreich				sehr risikoreich
Radiobedienung	772	24	29	30	10	7
Telefonieren	772	7	10	15	21	47
Navigieren	768	6	13	29	23	29

Tabelle 5: Nebentätigkeiten während des Autofahrens (Zustimmung in %)

Regelakzeptanz und Regelverhalten im Straßenverkehr

Verstöße gegen **Verkehrsregeln** stellen eine der wesentlichen Unfallursachen dar [1]. Deshalb wurden die Verkehrsteilnehmer gefragt, wie genau sie sich an die Verkehrsregeln halten (Tabelle 6). 85 % der Autofahrer geben an, sich genau bzw. sehr genau an

die Verkehrsregeln zu halten. Als Fußgänger oder Radfahrer sind dies nur 68 % bzw. 67 %. Statistisch signifikante Unterschiede gibt es zwischen verschiedenen Altersgruppen. So schätzen sich ältere Verkehrsteilnehmer über 60 Jahre deutlich regelkonformer ein als jüngere Verkehrsteilnehmer. Frauen schätzen sich als Fußgänger regelkonformer ein als Männer.

		Wie genau halten Sie sich im Allgemeinen an Verkehrsregeln?				
	N	gar nicht				sehr genau
als Autofahrer	574	0	3	12	57	28
als Motorradfahrer	44	0	14	18	39	29
als Mofa/Mopedfahrer	44	7	9	16	39	29
als Radfahrer	544	1	8	22	42	27
als Fußgänger	865	1	10	19	43	27
Autofahrer						
	N	sehr leicht				sehr schwer
Einhalten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	574	22	32	23	18	5
		nie				immer
Einhalten des gesetzlich vorgeschriebenen Mindestabstands	574	1	7	32	40	20
Fahrradfahrer						
	N	nie				immer
Ich benutze den Radweg in Gegenrichtung.	539	30	21	34	10	5
Ich fahre im Dunkeln ohne Licht.	540	69	17	8	4	2
Ich überfahre rote Ampeln.	540	68	18	10	3	1
Fußgänger						
	N	nie				immer
Wenn Überwege in der Nähe sind, benutze ich diese, um die Straße zu überqueren.	859	1	4	13	38	44

Tabelle 6: Regelverhalten im Straßenverkehr (Zustimmung in %)

Neben der allgemeinen Einschätzung wurde die Regelbefolgung von Autofahrern in konkreten Situationen erfragt (Tabelle 6 und Tabelle 7). So hat sich in bisherigen Untersuchungen gezeigt, dass Verstöße gegen **Geschwindigkeitsbegrenzungen, Alkohol am Steuer und zu geringer Abstand** zu den Hauptunfallursachen im Personenverkehr zählen [1]. In der Befragung geben 54 % der Autofahrer an, dass es ihnen leicht oder sehr leicht fällt, sich an Geschwindigkeitsbegrenzungen zu halten. 60 % der Autofahrer geben an, immer oder oft den gesetzlichen Mindestabstand einzuhalten. 69 % der Autofahrer trinken aus Prinzip keinen Alkohol vor dem Fahren. 90 % der Beifahrer achten darauf, dass der Fahrer überhaupt keinen Alkohol getrunken hat. Allerdings sind 23 % der Fahrer und 28 % der Beifahrer der Meinung, den Alkoholkonsum innerhalb der gesetzlich vorgeschriebenen Grenzen steuern zu können. Auch geben mehr Männer als Frauen an, Alkohol zu

trinken, ohne sich sicher zu sein, dass sie die gesetzlichen Grenzen einhalten (10 % Männer und 4 % Frauen**). Des Weiteren gibt es einen statistisch signifikanten Zusammenhang zwischen dem Umgang mit Alkohol als Fahrer und als Beifahrer. Wer als Fahrer keinen Alkohol vor dem Fahren trinkt, achtet auch als Beifahrer darauf, dass der Fahrer nüchtern bleibt (Korrelation: .51**). Des Weiteren gibt es statistisch bedeutende Zusammenhänge zwischen der Wahrnehmung von Regelverstößen als Unfallursache und dem eigenen Regelverhalten (Tabelle 8). Autofahrer, die selbst Alkohol vor dem Fahren trinken, seltener den Mindestabstand einhalten und sich weniger an die Geschwindigkeitsbegrenzungen halten, unterschätzen häufiger die Unfallursachen „Alkohol am Steuer“, „zu geringer Abstand“ und „zu schnelles Fahren.“

Des Weiteren wurde die **Regelbefolgung von Radfahrern und Fußgängern** erhoben (Tabelle 6).

	Umgang mit Alkohol am Steuer		
	als Fahrer	als Beifahrer	
N	573	512	
trinke ich prinzipiell vorher nie Alkohol	69	60	achte ich darauf, dass der Fahrer überhaupt keinen Alkohol getrunken hat
trinke ich manchmal geringe Mengen Alkohol, achte dabei aber sehr genau auf die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzen	23	28	achte ich darauf, dass der Fahrer die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzen des Alkoholkonsums einhält
trinke ich manchmal geringe Mengen Alkohol, ohne mir genau sicher zu sein, dass ich die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzen noch einhalte	7	10	bin ich mir nicht immer sicher, dass der Fahrer die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzen des Alkoholkonsums einhält
kommt es manchmal vor, dass ich mehr Alkohol trinke als erlaubt ist	1	1	kommt es manchmal vor, dass der Fahrer mehr Alkohol getrunken hat, als erlaubt ist
kommt es häufiger vor, dass ich mehr Alkohol trinke als erlaubt ist	0	1	kommt es häufiger vor, dass der Fahrer mehr Alkohol getrunken hat, als erlaubt ist

Tabelle 7: Umgang mit Alkohol am Steuer (Zustimmung in %)

	N	Wie häufig sind Ihrer Meinung nach die folgenden Faktoren Ursachen für Verkehrsunfälle?					Zusammenhang mit persönlichem Regelverhalten
		nie				sehr oft	Korrelation
Alkohol am Steuer	574	2	2	10	25	61	-.12**
geringer Sicherheitsabstand	573	1	2	14	33	50	.16**
zu schnelles Fahren	573	1	2	10	27	60	-.18**

**Zusammenhang ist statistisch signifikant auf dem 1 % Niveau

*Zusammenhang ist statistisch signifikant auf dem 5 % Niveau

Tabelle 8: Wahrnehmung von Unfallursachen

Hier zeigt sich, dass nur 30 % der Radfahrer den Radweg nie in Gegenrichtung benutzt. 69 % bzw. 68 % der Radfahrer gibt an, nie im Dunkeln ohne Licht zu fahren und nie rote Ampeln zu überfahren. Als Fußgänger geben nur 44 % der Befragten an, immer entsprechende Überwege zu nutzen.

Wie schon bei den Fragen zur allgemeinen Regelbefolgung gibt es auch bei den Fragen zum konkreten Regelverhalten Unterschiede zwischen den Altersgruppen und dem Geschlecht. So geben ältere Verkehrsteilnehmer (60plus) und Frauen signifikant häufiger regelkonformes Verhalten an, so-

	N	sehr unwahrscheinlich				sehr wahrscheinlich
Wie wahrscheinlich ist es, beim Übertreten der Höchstgeschwindigkeit entdeckt zu werden?	574	12	30	36	16	6
Wie wahrscheinlich ist es, dass eine erhöhte Blut-Alkohol-Konzentration entdeckt wird?	574	49	17	20	9	5
	N	stimme gar nicht zu				stimme voll zu
Je mehr Regeln es gibt, desto sicherer wird der Straßenverkehr.	1001	36	26	26	7	5
Die Strafen für Verkehrsdelikte, wie Bußgelder und Führerscheinentzug, sind zu hoch.	998	36	19	24	11	10
Der Einsatz vieler Starenkästen zur Geschwindigkeitsüberwachung ist wichtig, damit die Höchstgeschwindigkeit eingehalten wird.	999	13	17	32	20	18
Die Polizei sollte mehr unternehmen, damit Verkehrsverstöße nicht unentdeckt bleiben.	1000	5	9	33	22	31

Tabelle 9: Einstellungen zur Überwachung und Sanktionierung von Verkehrsregeln

wohl als Autofahrer, als Radfahrer als auch als Fußgänger.

Die Durchsetzung von Verkehrsregeln und entsprechenden Verhaltensweisen erfolgt durch die **Überwachung und Sanktionierung** von Verstößen. Der Erfolg solcher Maßnahmen wird auch von der Akzeptanz in der Bevölkerung bestimmt. Tabelle 9 zeigt die Einstellung der Befragten zu Überwachung und Sanktionierung. So sprechen sich 62 % der Befragten gegen mehr Regeln im Straßenverkehr aus, aber 51 % für eine aktivere Rolle der Polizei bei der Überwachung von Verkehrsverstößen. Des Weiteren stimmen 48 % der Befragten dem Einsatz von Starenkästen zur Geschwindigkeitsüberwachung zu und 55 % widersprechen

der Aussage, dass die Strafen für Verkehrsdelikte zu hoch seien. Gegenwärtig ist die empfundene Kontrolldichte für Geschwindigkeitsverstöße und Fahren unter Alkohol gering. So halten nur 22 % der Befragten die Entdeckung von Geschwindigkeitsverstößen und 14 % die Entdeckung von Fahren unter Alkohol für wahrscheinlich oder sehr wahrscheinlich.

Soziales Verhalten im Straßenverkehr

Gegenseitige Rücksichtnahme ist eine Grundregel im Straßenverkehr, auf deren Einhaltung besonders schwächere Verkehrsteilnehmer angewiesen sind. In dieser Studie geben 63 % aller Befragten an, Kindern immer ein Vorbild im Straßenverkehr

Ich achte darauf, Kindern ein Vorbild im Straßenverkehr zu sein.						
	N	nie				immer
	991	1	3	6	27	63
Ich fahre besonders rücksichtsvoll bei ...						
	N	nie				immer
Kindern	769	0	1	6	21	72
alten Menschen	768	0	2	10	28	60
schwächeren bzw. behinderten Menschen	760	0	2	8	27	63

Tabelle 10: Soziales Verhalten im Straßenverkehr (Zustimmung in %)

	nie				immer
Ich nehme mein Kind unangeschnallt im Auto mit.	92	4	3	1	0
Ich gebe nach, wenn sich mein Kind weigert im Kindersitz zu sitzen.	87	4	7	1	1
Im Taxi oder bei Freunden im Auto nehme ich mein Kind ohne Kindersitz mit.	55	18	14	5	8
Ich nehme mein Kind im Erwachsenengurt angeschnallt aber ohne Kindersitz im Auto mit.	68	19	5	2	6

N = 246

Tabelle 11: Kindersicherung im Auto (Zustimmung in %)

sein zu wollen. Über die Hälfte der Autofahrer gibt an, bei Kindern, älteren und schwächeren bzw. behinderten Menschen immer vorsichtig zu fahren (Tabelle 10).

Große Verantwortung kommt den Autofahrern auch bei der korrekten **Sicherung der Kinder im Auto** zu. Hier zeigt sich ein hohes Verantwortungsbewusstsein der Eltern (Tabelle 11).

	Kennen Sie ISOFIX?	Kennen Sie die ECE-R44?*
ja	26	60
schon mal gehört	32	
nein	41	40

*Frage: Kennen Sie die gesetzliche Regelung zur Norm EE-R44, die besagt, dass ab April 2008 Kindersitze älterer Baureihen nicht mehr genutzt werden dürfen?

N=228

Tabelle 12: Bekanntheit von Kindersicherungssystemen im Auto (Zustimmung in %)

		Ich achte darauf, Kindern ein Vorbild im Straßenverkehr zu sein.				
	N	nie				immer
Autofahrer mit Kindern unter 12 Jahren	244	0*	2	4*	31	63
Autofahrer ohne Kinder unter 12 Jahren	522	2	3	8	26	61
		Wie genau halten Sie sich im Allgemeinen an Verkehrsregeln?				
	N	gar nicht				sehr genau
Autofahrer mit Kindern unter 12 Jahren im Haushalt	245	2*	2	14	57	25
Autofahrer ohne Kinder unter 12 Jahren im Haushalt	526	0	3	11	56	30
		Fällt es Ihnen leicht oder schwer, die zulässige Höchstgeschwindigkeit einzuhalten?				
	N	sehr leicht				sehr schwer
Autofahrer mit Kindern unter 12 Jahren	245	15	30	27	24**	4
Autofahrer ohne Kinder unter 12 Jahren	527	24	34	22	15	5

**Unterschied ist statistisch signifikant auf dem 1 % Niveau

*Unterschied ist statistisch signifikant auf dem 5 % Niveau

Tabelle 13: Verkehrsverhalten von Autofahrern mit und ohne Kinder im Vergleich (Zustimmung in %)

So geben 92 % der Autofahrer mit Kindern unter 12 Jahren an, ihr Kind nie unangeschnallt im Auto mitzunehmen und 87 % geben auch nicht nach, wenn das Kind sich weigert im Kindersitz Platz zu nehmen. 96 % der Autofahrer mit Kindern unter 13 Jahren gibt an, ihr Kind nie oder selten unangeschnallt im Auto mitzunehmen. Dies entspricht der beobachteten Gesamtsicherungsquote von Kindern im Pkw von 97 % im Jahr 2007 [11]. In der Praxis werden die Eltern jedoch vor Probleme gestellt, die guten Vorsätze auch umzusetzen. In Taxis und Autos von Freunden geben beispielsweise nur noch 55 % der Befragten an, ihr Kind nie ohne Kindersitz mitzunehmen. Auch sind die gesetzlichen Regelungen zur Kindersicherung und das entsprechende Einbausystem ISOFIX 40 % der Eltern unbekannt (Tabelle 12). Diese Ergebnisse entsprechen den Erfahrungen aktueller und vorangegangener Beobachtungsstudien der Unfallforschung der Versicherer (UDV) zum Sicherungsverhalten im Pkw [7, 8, 9]. Die aktuelle „Misuse-Studie“ aus dem Jahr 2008 hat z. B. ergeben, dass mehr als 60 % der im Auto in Kindersitzen gesicherten Kinder nicht korrekt gesichert werden.

Wenn es darum geht, selbst gute **Vorbilder für ihre Kinder** zu sein, verhalten sich Eltern allerdings nicht vorbildlicher als andere Verkehrsteilnehmern (Tabelle 13). So geben Autofahrer mit im Haushalt lebenden Kindern unter 12 Jahren weniger stark an, Kindern ein Vorbild im Straßenverkehr sein zu wollen und sich an Verkehrsregeln zu halten. Auch fällt es Autofahrern mit Kindern unter 12 Jahren im Haushalt schwerer, sich an die Höchstgeschwindigkeiten zu halten. Als Gründe für dieses Verhalten werden in verschiedenen Studien der erhöhte Zeitdruck und Müdigkeit diskutiert [10].

Sicherheit im Fahrzeug

Neben der Zuverlässigkeit ist die Sicherheit für die Befragten das wichtigste Kriterium beim Kauf eines Fahrzeugs (Tabelle 14).

Des Weiteren bewerteten die Befragten verschiedene Fahrzeugteile nach der Relevanz für die Sicherheit im Fahrzeug (Abbildung 4). Mit durchschnittlich 41.9 Punkten wurde der Sicherheitsgurt am wichtigsten eingeschätzt, gefolgt vom Airbag und der Sitz- bzw. Kopfstütze.

	N	Wie wichtig sind Ihnen beim Kauf Ihres Fahrzeugs.....				
		gar nicht wichtig				sehr wichtig
Zuverlässigkeit	997	1	1	3	25	70
Sicherheit	997	1	1	5	22	71
Wirtschaftlichkeit	997	2	2	8	26	62
Umweltverträglichkeit	999	4	4	18	34	40
Bewertung nach EuroNCAP (Sterne)	991	9	9	35	28	19
Design	1000	8	15	35	28	14
Marke	997	13	16	35	24	12
hohe Motorleistung	997	17	23	36	18	6

Tabelle 14: Kriterien für den Kauf eines Fahrzeugs (Zustimmung in %)

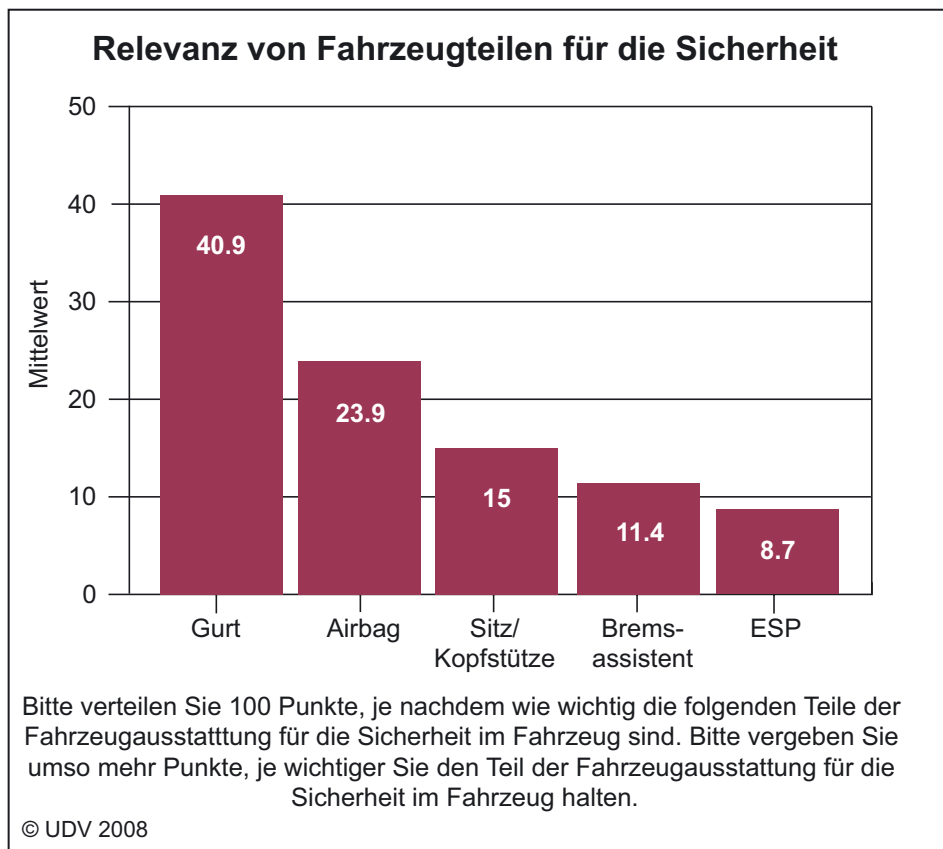


Bild 4: Relevanz von Fahrzeugteilen für die Verkehrssicherheit

Sicherheitsrelevante Fahrerassistenzsysteme wie der Bremsassistent oder das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) wurden als am wenigsten wichtig für die Sicherheit im Fahrzeug eingeschätzt.

Ob Fahrzeugteile wie der Sicherheitsgurt tatsächlich die Sicherheit im Fahrzeug erhöhen, hängt in hohem Maße vom **Nutzerverhalten** ab. In dieser Studie geben 87 % der Fahrer, 90 % Beifahrer und 71 % der Beifahrer auf dem Rücksitz an, sich immer anzuschallen (Tabelle 15). Diese Zahlen spiegeln im Wesentlichen die langjährige Sicherheitsquote von etwa 90 % in Deutschland wieder [11]. Ungünstiger sehen die Zahlen für die Kontrolle der richtigen Einstellung der Kopfstütze und des Fahrersitzes aus. So geben nur knapp die Hälfte der Befragten an, die Einstellung des Fahrer-

sitzes immer zu kontrollieren. Bei der Kopfstütze sind es sogar nur 20 % der Fahrer und 25 % der Beifahrer.

Diese Einstellung ist insofern problematisch, da nur richtig eingestellte Sitz-Kopfstützen-Kombinationen ihre Schutzwirkung optimal entfalten können, wie Simulationen der Unfallforschung der Versicherer (UDV) zeigen [12].

Immer mehr **Fahrerassistenzsysteme** halten Einzug in Fahrzeuge. Diese Systeme bedienen zum Teil den Komfortaspekt, leisten aber auch einen entscheidenden Beitrag zur Erhöhung der Fahrzeugsicherheit. Zur Verbesserung der aktiven Sicherheit ist daher eine möglichst weite Verbreitung solcher Systeme erstrebenswert. Allerdings ist bisher nur knapp die

Hälfte der Autofahrer bereit, für einen Bremsassistenten oder einen Totwinkelwarner einen höheren Kaufpreis zu zahlen (Tabelle 16). Für ein elektronisches Stabilitätsprogramm (ESP) waren nur 39 % der Befragten bereit einen Aufpreis zu zahlen. Gleichzeitig kannten

19 % der Befragten dieses Assistenzsystem gar nicht. Untersuchungen der Unfallforschung der Versicherer (UDV) haben gezeigt, dass 25 % aller Pkw-Unfälle mit Personenschaden und 35 bis 40 % aller Pkw-Unfälle mit Getöteten durch ESP positiv beeinflussbar wären [13].

		Anlegen des Sicherheitsgurtes				
	N	nie				immer
als Fahrer	572	2	1	3	7	87
als Beifahrer auf dem Vordersitz	515	1	1	2	6	90
als Beifahrer auf dem Rücksitz	515	4	4	8	13	71
		Einstellen der Kopfstütze				
	N	nie				immer
als Fahrer	574	25	17	24	14	20
als Beifahrer	514	22	11	24	18	25
		Einstellen des Fahrersitzes				
	N	nie				immer
als Fahrer	573	7	10	17	20	46

Tabelle 15: Nutzung von sicherheitsrelevanten Fahrzeugteilen (Zustimmung in %)

		Sind Sie bereit, einen höheren Preis für ihr Fahrzeug zu bezahlen, wenn es mit den folgenden Systemen ausgestattet ist?					
	N	auf keinen Fall				auf jeden Fall	kenne ich nicht
Bremsassistent	984	8	8	28	22	27	7
Totwinkelwarner	990	9	11	25	22	26	7
Müdigkeitswarner	989	13	14	23	17	23	10
elektronisches Stabilitätsprogramm (ESP)	988	6	7	29	17	22	19
Tempomat mit automatischem Abstandshalter	983	18	17	25	16	20	4
Spurenverlasswarner	989	14	17	26	15	18	10

Tabelle 16: Kaufbereitschaft von sicherheitsrelevanten Fahrerassistenzsystemen (Zustimmung in %)

Fazit

Mit der Studie "Verkehrsklima in Deutschland 2008" führt die Unfallforschung der Versicherer (UDV) in Zusammenarbeit mit der Prognos AG erstmals eine repräsentative Befragung zur wahrgenommenen Verkehrssicherheit und zum sicherheitsrelevanten Verkehrsverhalten der Bevölkerung durch.

Im Mittelpunkt der Befragung standen neben der wahrgenommenen Verkehrssicherheit die Themen Regelverhalten im Straßenverkehr, Kinder im Straßenverkehr und die Sicherheit im Fahrzeug.

Im Ergebnis zeigte sich, dass sich die Mehrheit der Verkehrsteilnehmer sehr sicher im Straßenverkehr fühlt. Die potentiellen Gefahren durch Nebentätigkeiten beim Autofahren, Alkohol am Steuer oder anderen Verkehrsverstößen sind der Mehrheit durchaus bewusst. Auch wird dem Schutz von schwachen Verkehrsteilnehmern hohe Priorität beigemessen. Allerdings führt diese Problemwahrnehmung nicht unmittelbar zu sicherem Verkehrsverhalten. Hier ist ein größeres Maß an Anstrengung jedes Einzelnen notwendig.

Literatur

- [1] Statistisches Bundesamt (2007). Verkehr - Fachserie 8 Reihe 7 - Verkehrsunfälle, Statistisches Bundesamt, Wiesbaden.
- [2] Musahl, H. P. (1997). Gefahrenkognition. Theoretische Annäherungen, empirische Befunde und Anwendungsbezüge zur subjektiven Gefahrenkenntnis. Heidelberg: Asanger.
- [3] Slovic, Paul (2000). The Perception of Risk. London: Earthscan.
- [4] Schlag, B. & Schade, J. (2007). Psychologie des Mobilitätsverhaltens. Aus Politik und Zeitgeschichte, 29-30, S. 27-32.
- [5] Bakaba, J. E. & Ortlepp, J (in Druck). Die Bedeutung der Baumunfälle für Verkehrssicherheitsstrategien auf Landstraßen. Zeitschrift für Verkehrssicherheit.
- [6] Praschl, M. & Risser, R. (1994). Gute Vorsätze und Realität: Die Diskrepanz zwischen Wissen und Handeln am Beispiel der Verkehrsmittelwahl. In A. Flade (Hg.), Mobilitätsverhalten (S. 209–224). Weinheim: Beltz.
- [7] Langwieder, K., Stadler, P., Hummel, Th., Fastenmeier, W. & Finkbeiner, F. (1997). Verbesserung des Schutzes von Kindern in Pkw. Bericht zum Forschungsprojekt 2.9111 der Bundesanstalt für Straßenwesen. Heft M 73. Bergisch Gladbach.
- [8] Hummel, Th., Finkbeiner, F. & Roselt, Th. (2004). Kinder im Auto – Studie zur Verwendung von Kinderschutzsystemen und Verbesserungspotentiale durch ISOFIX. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. – GDV. Verkehrstechnisches Institut der Deutschen Versicherer. Berlin.
- [9] Hummel, Th., Finkbeiner, F. & Kühn, M. (2008): Misuse of Child Restraint Systems – A 2008 Observation Study in Germany. 6th International Conference “Protection of children in cars”. Munich.
- [10] Kirkcaldy, B., Trimpop, R. & Cooper, C. L. (1997). Working hours, job stress, work satisfaction and accident rates among medical practitioners and allied personnel. International Journal of Stress Management. 4 (2), 79-87.

- [11] Bundesanstalt für Straßenwesen (2008). Gurte, Kindersitze, Helme und Schutzkleidung – 2007. BAST-Info 02/08, Bergisch Gladbach.
- [12] Malczyk, A. (2008). Tests von Fahrzeugsitzen unter Heckaufprallbedingungen. Unfallforschung kompakt Nr. 9, GDV, Unfallforschung der Versicherer, Berlin.
- [13] Langwieder, K., Gwehenberger, J., Hummel, Th. & Bende, J. (2003): Benefit Potential of ESP in Real Accident Situations Involving Cars and Trucks. ESV-paper No. 150. 18th ESV-Conference. Nagoya.



Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.

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

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