GDV
Unfallforschung
der Versicherer

UNFALLFORSCHUNG KOMPAKT NR. 144

Verkehrsklima in Deutschland 2026



GDV
Unfallforschung
der Versicherer

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.
Unfallforschung der Versicherer (UDV)
Besuchereingang: Leipziger Straße 121
Wilhelmstraße 43 / 43 G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin
Tel. 030 2020–5821
www.udv.de, www.gdv.de, unfallforschung@gdv.de

Redaktionsschluss
17.10.2026

Redaktion
M. Sc. Sophie Kröling

Realisation
zwoplus, Berlin

Bildnachweis
Titel: KI-erstellt mit Adobe Firefly
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 Elektrofahrzeuge 06
3.2 Wahrgenommene Verkehrssicherheit 06
3.3 Befürwortung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen 08
3.4 Smartphone-Nutzung während des Fahrens 09
3.5 Funktionen gegen Ablenkung durch Smartphones am Steuer 13
3.6 Regelverstöße im Straßenverkehr 14
3.7 Aggressives Verhalten im Straßenverkehr 24
Pkw-Fahrende 24
Radfahrende 27
3.8 Fahrassistenzsysteme 28
3.9 Touch-Displays und Sprachsteuerung im Pkw 30

4. Fazit 31

Literaturverzeichnis 32

© GDV 2026

1. Vorbemerkung

Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) hat in diesem Jahr erneut die repräsentative Längsschnittbefragung „Verkehrsklima in Deutschland“ durchgeführt.

Thematisiert wurden, wie in den vorherigen Befragungen, das Sicherheitsempfinden und verschiedene Verhaltensweisen im Straßenverkehr. Die Teilnehmenden wurden außerdem dazu befragt, inwieweit sie verschiedene Verkehrssicherheitsmaßnahmen befürworten, wie aggressiv sie sich im Pkw und auf dem Fahrrad verhalten und wie häufig sie ihr Smartphone am Steuer nutzen. Wie häufig demgegenüber Funktionen genutzt werden, die Ablenkungen beim Fahren verhindern sollen, wurde ebenfalls erfragt.

Ein Schwerpunktthema in diesem Jahr waren Fahrassistenzsysteme (FAS) im Pkw. Erfragt wurde, wie häufig sie genutzt und als wie hilfreich sie wahrgenommen werden. Viele Fahrzeuge verfügen heutzutage zudem über ein Touch-Display oder Möglichkeiten der Sprachsteuerung, mit denen verschiedenen Funktionen bedient werden können. Erstmalig wurden die Nutzungshäufigkeit von Touch-Displays und Sprachsteuerung sowie potenzielle Probleme damit erfragt. Auch die Frage, ob die Personen über ein Elektrofahrzeug verfügen, wurde erstmalig gestellt.

Alle Ergebnisse der Befragung „Verkehrsklima in Deutschland“ sind unter www.verkehrsklima.de veröffentlicht.

2. Methodik

Auch in diesem Jahr wurde das Befragungsinstitut O.Trend GmbH beauftragt, die Online-Befragung durchzuführen. Die Befragung fand von März bis April 2026 statt.

Die Daten wurden gewichtet nach den Merkmalen Alter, Geschlecht, Bildung, Bevölkerungsverteilung (nach BIK-Regionstyp), Verteilung der Bundesländer nach Ost-West, Pkw-Führerscheinbesitz, Fahrrad-Nutzung, Pkw-Nutzung, ÖPNV-Nutzung sowie Pkw-Verfügbarkeit. Die im Folgenden berichteten Ergebnisse beziehen sich auf die gewichteten Daten.

2.1 Stichprobenbeschreibung

Insgesamt nahmen 2.004 Personen ab 18 Jahren an der Befragung teil. 49 Prozent davon sind Frauen, 51 Prozent Männer. Der Altersdurchschnitt beträgt 51 Jahre. Zwei Drittel sind zwischen 25 und 64 Jahre alt. Die Stichprobencharakteristika ist in Tabelle 1 dargestellt.

Die Frage nach der Verkehrsmittelnutzung erlaubte Mehrfachantworten. Das bedeutet, dass die Befragten die regelmäßige Nutzung mehrerer Verkehrsmittel angeben konnten. Eine regelmäßige Nutzung wird definiert als ein bis drei Mal im

© GDV 2026

Monat oder häufiger. 87 Prozent fahren regelmäßig Pkw als Fahrer oder Fahrerin (2023: 78 %). 48 Prozent fahren regelmäßig Fahrrad (2023: 52 %), 13 Prozent fahren regelmäßig Pedelec (2023: 11 %) und 33 Prozent nutzen regelmäßig den ÖPNV (2023: 40 %). E-Scooter fahren 11 Prozent regelmäßig (2023: 8 %) Zum ersten Mal wurde auch die Nutzung eines Lastenrades abgefragt. 6 Prozent gaben an, regelmäßig Lastenrad zu fahren.

Stichprobencharakteristika

Tabelle 1 · n = 2.004, in Spalten-%, gewichtet

Gruppe		Gesamtstichprobe in %
Geschlecht	Männlich	51
	Weiblich	49
Alter	18-24 Jahre	6
	25-44 Jahre	30
	45-64 Jahre	37
	65+ Jahre	27
Pkw-Nutzung als selbst Fahrende	(Fast) täglich	48
	1-3 Tage pro Woche	28
	1-3 Tage pro Monat	11
	Seltener als monatlich	4
	Nie oder fast nie	8
Pkw-Nutzung als Mitfahrende	(Fast) täglich	7
	1-3 Tage pro Woche	19
	1-3 Tage pro Monat	21
	Seltener als monatlich	22
	Nie oder fast nie	32
Fahrradfahrende	(Fast) täglich	17
	1-3 Tage pro Woche	17
	1-3 Tage pro Monat	14
	Seltener als monatlich	14
	Nie oder fast nie	39
Pedelecfahrende	(Fast) täglich	4
	1-3 Tage pro Woche	5
	1-3 Tage pro Monat	4
	Seltener als monatlich	4
	Nie oder fast nie	83
E-Scooter-Fahrende	(Fast) täglich	2
	1-3 Tage pro Woche	4
	1-3 Tage pro Monat	5
	Seltener als monatlich	5
	Nie oder fast nie	84
ÖPNV-Nutzende	(Fast) täglich	11
	1-3 Tage pro Woche	10
	1-3 Tage pro Monat	12
	Seltener als monatlich	22
	Nie oder fast nie	45
Lastenrad-Fahrende	(Fast) täglich	1
	1-3 Tage pro Woche	3
	1-3 Tage pro Monat	2
	Seltener als monatlich	3
	Nie oder fast nie	91

© GDV 2026

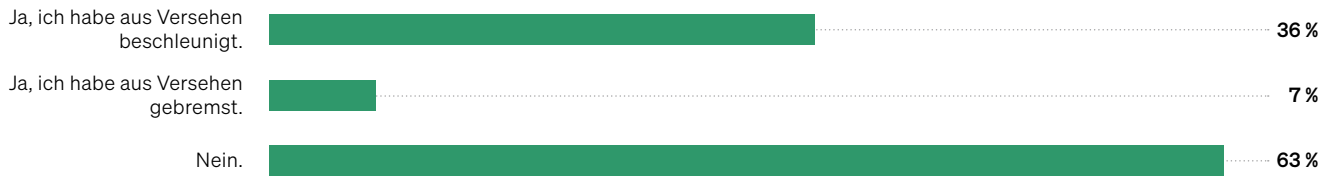
3. Ergebnisse

3.1 Elektrofahrzeuge

In diesem Jahr wurde erstmalig erfragt, wie viele Personen ein Elektrofahrzeug fahren. Befragt wurden nur Personen, die regelmäßig Pkw fahren (N = 1.578). 80 Prozent gaben an, größtenteils mit einem Fahrzeug mit Verbrennermotor, also mit Benzin oder Dieselmotor zu fahren. 13 Prozent gaben an, größtenteils mit einem reinen Elektrofahrzeug unterwegs zu sein. 6 Prozent sind größtenteils mit einem Hybrid-Fahrzeug unterwegs (teilelektrisch mit Verbrenner, können temporär rein elektrisch fahren) und 1 Prozent nutzt einen alternativen Antrieb wie Erdgas oder Wasserstoff. Eine aktuelle Studie der UDV zeigt, dass bei Elektrofahrzeugen das Risiko einer Pedalfehlbedienung erhöht ist [1]. Der Grund dafür ist das so genannte One-Pedal-Driving (OPD). Bei Elektrofahrzeugen mit starker Rekuperation (Energierückgewinnung) bremst das Fahrzeug ab, sobald man den Fuß vom Fahrpedal nimmt. Das Bremspedal wird daher in alltäglichen Fahrmanövern kaum noch genutzt. Kommt es zu kritischen Situationen, reagieren Fahrende mitunter falsch, indem sie das Bremspedal zu spät oder gar nicht treten oder sogar beschleunigen. Die Personen, die in der vorliegenden Befragung angaben, größtenteils rein elektrisch unterwegs zu sein (13 % der Pkw-Fahrenden; N = 198), wurden daher befragt, ob sie schon einmal Probleme bei der Pedalbedienung hatten. 63 Prozent von ihnen gaben an, sie hätten noch keine Probleme bei der Pedalbedienung gehabt, 36 Prozent sagten, sie hätten bereits aus Versehen beschleunigt und 7 Prozent haben aus Versehen gebremst (Abb. 1). Dies deutet auf ein potenzielles Risiko der Pedalfehlbedienung hin. Auch in der aktuellen Analyse des Unfallgeschehens von Elektrofahrzeugen, durchgeführt von der UDV, zeigten sich Hinweise auf häufigere Unfälle durch Fahrzeugfehlbedienung [1]. Entsprechende Lösungsansätze müssen Gegenstand der zukünftigen Forschung sein.

Hatten Sie schon einmal ein Problem mit der Pedalbedienung?

Abbildung 1 · Antriebsart rein Elektro (n = 198), Mehrfachantworten möglich, in Zeilen-%, gewichtet



3.2 Wahrgenommene Verkehrssicherheit

Die wahrgenommene Verkehrssicherheit im Straßenverkehr bildet auch in diesem Jahr ein Kernelement der Verkehrsklima-Befragung (Abb. 2). Zu erkennen ist, dass sich die Mehrheit (58 %) sicher oder sehr sicher fühlt. Gegenüber 2023 fühlen sich mehr Personen sehr sicher im Verkehr, aber auch mehr Personen gar nicht sicher [2].

Wie auch in den Vorjahren zu erkennen war, fühlen sich Frauen im Straßenverkehr weniger sicher als Männer [3; 4]. Der Unterschied hat sich sogar noch vergrößert.

© GDV 2026

Wie sicher fühlt sich die Bevölkerung Deutschlands im Straßenverkehr?

Abbildung 2 · 2016: n = 2.061, 2019: n = 2.080, 2023: n = 2.002; 2026: n = 2.004, in Zeilen-%, gewichtet

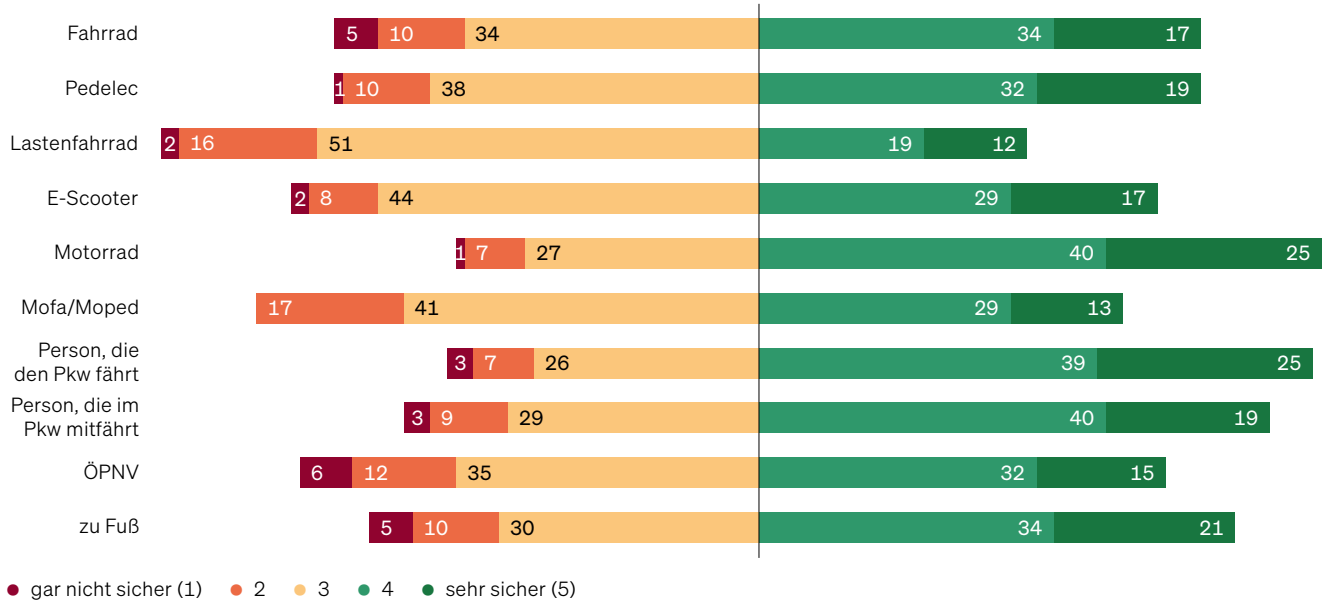


Das Sicherheitsempfinden steigt zudem mit zunehmendem Alter an. Am sichersten fühlen sich die Befragten ab 70 Jahren, am unsichersten die Personen zwischen 18 und 35 Jahren.

Im Vergleich der Verkehrsmittelnutzenden fühlen sich die Personen am sichersten, die regelmäßig Motorrad fahren (65 % sehr sicher oder sicher), gefolgt von den Pkw-Fahrerenden (64 %) und Mitfahrenden (59 %; Abb. 3). Deren Sicherheitsempfinden hat gegenüber der Befragung 2023 leicht zugenommen. Auch zu Fuß Gehende fühlen sich mehrheitlich sicher (55 %). Eine leichte negative Veränderung ist gegenüber 2023 zu erkennen (58 %), wobei der Anteil derer, die sich sehr sicher fühlen, leicht gestiegen ist. Bei den Fahrradfahrenden und den Pedelecfahrenden fühlt sich jeweils die Hälfte sicher oder sehr sicher im Straßenverkehr. Fahrradfahrende fühlen sich etwas weniger sicher als noch 2023 (55 %), Pedelecfahrende aber etwas sicherer als 2023 (43 %). Von denjenigen Personen, die regelmäßig E-Scooter fahren, fühlen sich 46 Prozent sicher oder sehr sicher. Der Anteil derer, die sich sehr sicher fühlen ist seit 2023 von 5 auf 17 Prozent gestiegen. Am wenigsten sicher fühlen sich diejenigen, die regelmäßig Lastenrad fahren (31 % sicher oder sehr sicher).

Sicherheitsempfinden im Straßenverkehr nach Verkehrsmittel

Abbildung 3 · n = 2.004, nur Personen, die das Verkehrsmittel mindestens 1 Tag/Monat nutzen, in Zeilen-%, gewichtet



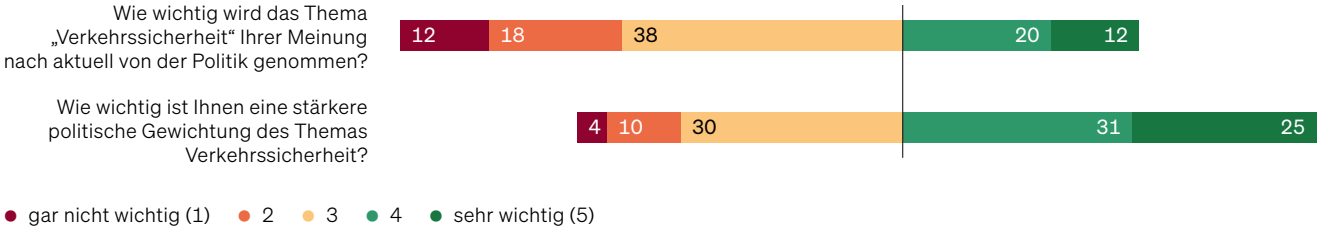
© GDV 2026

Zusammenfassend fühlt sich die Mehrheit der Befragten sicher im Straßenverkehr. Unterschiede gibt es aber zwischen Männern und Frauen, verschiedenen Altersgruppen und je nach Verkehrsmittelnutzung.

Ein Drittel ist der Meinung, dass das Thema „Verkehrssicherheit“ von der Politik aktuell wichtig oder sehr wichtig genommen wird (Abb. 4). Im Jahr 2023 waren nur ein Fünftel dieser Ansicht. Das Thema „Verkehrssicherheit“ wird offenbar wichtiger genommen als noch 2023. Trotzdem wünschen sich 56 Prozent eine noch stärkere Gewichtung, genauso wie schon 2023. Es besteht demnach noch Verbesserungsbedarf.

Politische Gewichtung des Themas „Verkehrssicherheit“

Abbildung 4 · n = 2.004, in Zeilen-%, gewichtet



3.3 Befürwortung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen

Die Befürwortung verschiedener Verkehrssicherheitsmaßnahmen wird seit 2010 abgebildet (Tab. 2). Als Zustimmung wurden die Werte 4 bis 6 auf der Skala von 1: „lehne ich voll und ganz ab“ bis 6: „befürworte ich voll und ganz“ zusammengefasst. In diesem Jahr wurden mehrere Maßnahmen erstmalig erfragt, deren Umsetzung aktuell diskutiert wird. Dazu gehört unter anderem der Einsatz so genannter „Handyblitzer“ (MONOcam). Diese Kameras erkennen eine mögliche Handynutzung am Steuer per künstlicher Intelligenz (KI). Ob tatsächlich ein Verstoß vorliegt, entscheiden dann geschulte Polizeibeamte. Durch diese MONOcams wird eine automatisierte Erfassung, ähnlich wie bei der Geschwindigkeitsüberwachung („Blitzern“), möglich.

Seit der letzten Verkehrsklima-Befragung 2023 wurde im Jahr 2024 zudem der Besitz und Konsum von Cannabis in Deutschland legalisiert. Im Zuge dessen wurde auch das Straßenverkehrsgesetz angepasst und ein gesetzlicher Grenzwert von 3,5 Nanogramm THC pro Milliliter Blutserum für Pkw-Fahrende eingeführt (§ 24a StVG). Inwieweit diese Cannabisgrenze befürwortet wird, wurde in der diesjährigen Befragung ebenso thematisiert. Ein entsprechender Grenzwert für Radfahrende wurde noch nicht eingeführt, ist aber denkbar. Die absolute Verkehrsuntüchtigkeit beim Radfahren, die sich in Form von auffälligem Fahrverhalten oder Gefährdungen zeigt, kann dennoch sanktioniert werden. Das Item zur Rückmeldefahrt für Senioren wurde in diesem Jahr weiter konkretisiert, analog zur zunehmenden Konkretisierung der Umsetzung in der Praxis. Es wird dementsprechend zwischen den Befragungsjahren verglichen.

Die höchsten Zustimmungen erhalten Alkohol- und Cannabisregulierungen. 74 Prozent sind sogar für eine 0-Promille-Regelung für Pkw-Fahrende (2023: 68 %). 72 Prozent sprechen sich für eine 1,1-Promille-Regelung für Radfahrende aus (2023:

© GDV 2026

61 %). Die Cannabisgrenze von 3,5 Nanogramm THC befürworten 67 Prozent, eine entsprechende Cannabisgrenze für Radfahrende rund 68 Prozent. Wie bereits in den Vorbefragungen wird eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 Kilometer pro Stunde in Städten am wenigsten befürwortet. Die medizinische Selbstauskunft, der Einsatz von MONOcams und eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 Kilometer pro Stunde auf Landstraßen wird von etwa der Hälfte der Befragten befürwortet. Die Rückmeldefahrt ab 75 Jahren wird von rund 55 Prozent befürwortet.

Zusammenfassend ist das Risikobewusstsein für Alkohol- und Drogenkonsum im Straßenverkehr offenbar hoch und Fahrtüchtigkeitsmaßnahmen werden stärker befürwortet als noch 2023. Auch die Akzeptanz von Geschwindigkeitsbegrenzungen ist vor allem in Bezug auf die Begrenzung von 130 Kilometer pro Stunde auf Autobahnen gestiegen.

Befürwortung verschiedener Verkehrssicherheitsmaßnahmen

Tabelle 2 · 2010: n = 1.680, 2016: n = 2.061, 2019: n = 2.080, 2023: n = 2.002, 2026: n = 2.004; 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“ zusammengefasst; in Prozent, gewichtet

	2010	2016	2019	2023	2026
0-Promille-Regelung für alle Kraftfahrer/-innen	-	-	76,2	68,2	74,0
1,1-Promille-Regelung für Radfahrende	-	-	-	61,1	71,8
festzulegende Cannabisgrenze (THC im Blut) für Radfahrende	-	-	-	-	67,6
Cannabisgrenze von 3,5 ng THC	-	-	-	-	66,9
Tempo 130 auf Autobahnen	55,6	47,2	53,3	52,9	60,1
Rückmeldefahrt ab 75 Jahren	-	67,8	62,0	58,9	54,6
Handyblitzer	-	-	-	-	50,5
Tempo 80 auf Landstraßen	45,3	40,9	47,7	47,2	52,6
Tempo 30 in Städten	36,1	35,1	39,4	40,7	42,6

Die Befürwortung unterscheidet sich zudem je nach Altersgruppe und Geschlecht. Frauen befürworten fast alle Maßnahmen stärker als Männer. Ausnahmen bilden die 1,1-Promillegrenze für Radfahrende und die Cannabisgrenze von 3,5 Nanogramm THC Blutwert, die von Männern und Frauen gleichstark befürwortet werden. Je älter die Befragten sind, desto stärker befürworten sie die meisten Maßnahmen. Die Rückmeldefahrt ab 75 Jahren, die Ältere direkt betreffen würde, befürworten sie jedoch weniger als jüngere Personen, ebenso wie die MONOcam und eine medizinische Selbstauskunft.

3.4 Smartphone-Nutzung während des Fahrens

Smartphones sind aus unserem Alltag nicht mehr wegzudenken. Auch am Steuer werden sie immer mehr genutzt. So zeigten sich in den letzten Verkehrsklima-Befragungen bereits steigende Tendenzen, während der Fahrt Textnachrichten zu schreiben oder soziale Medien zu nutzen. Dabei ist das Risiko der Smartphonenutzung beim Fahren hoch. Wenn das Smartphone in der Hand gehalten wird, ist die Hand nicht am Lenkrad, wodurch gerade in kritischen Situationen nicht

© GDV 2026

mehr ausreichend reagiert und das Fahrzeug stabilisiert werden kann. Zudem wird der Blick von der Fahrbahn abgewendet und das Verkehrsgeschehen nicht mehr ausreichend beobachtet. Rechtlich darf nach § 23 (a) StVO kein elektronisches Gerät während der Fahrt aufgenommen oder gehalten werden. Die Navigation mit dem Smartphone oder das Telefonieren mit Freisprecheinrichtung sind allerdings zulässig. Erlaubt sind kurze, den Verkehrsverhältnissen angemessene Blickabwendungen. Allerdings können Fahrende, auch wenn der Blick auf die Straße gerichtet ist, kognitiv abgelenkt sein und möglicherweise nicht rechtzeitig auf Verkehrssituationen reagieren.

Im Rahmen der Verkehrsklima-Befragung wurden Personen bezüglich ihrer Smartphone-Nutzung befragt, die regelmäßig selbst Pkw fahren (N = 1.578). Abbildung 5 zeigt die Entwicklung im Vergleich der vorherigen Befragungen.

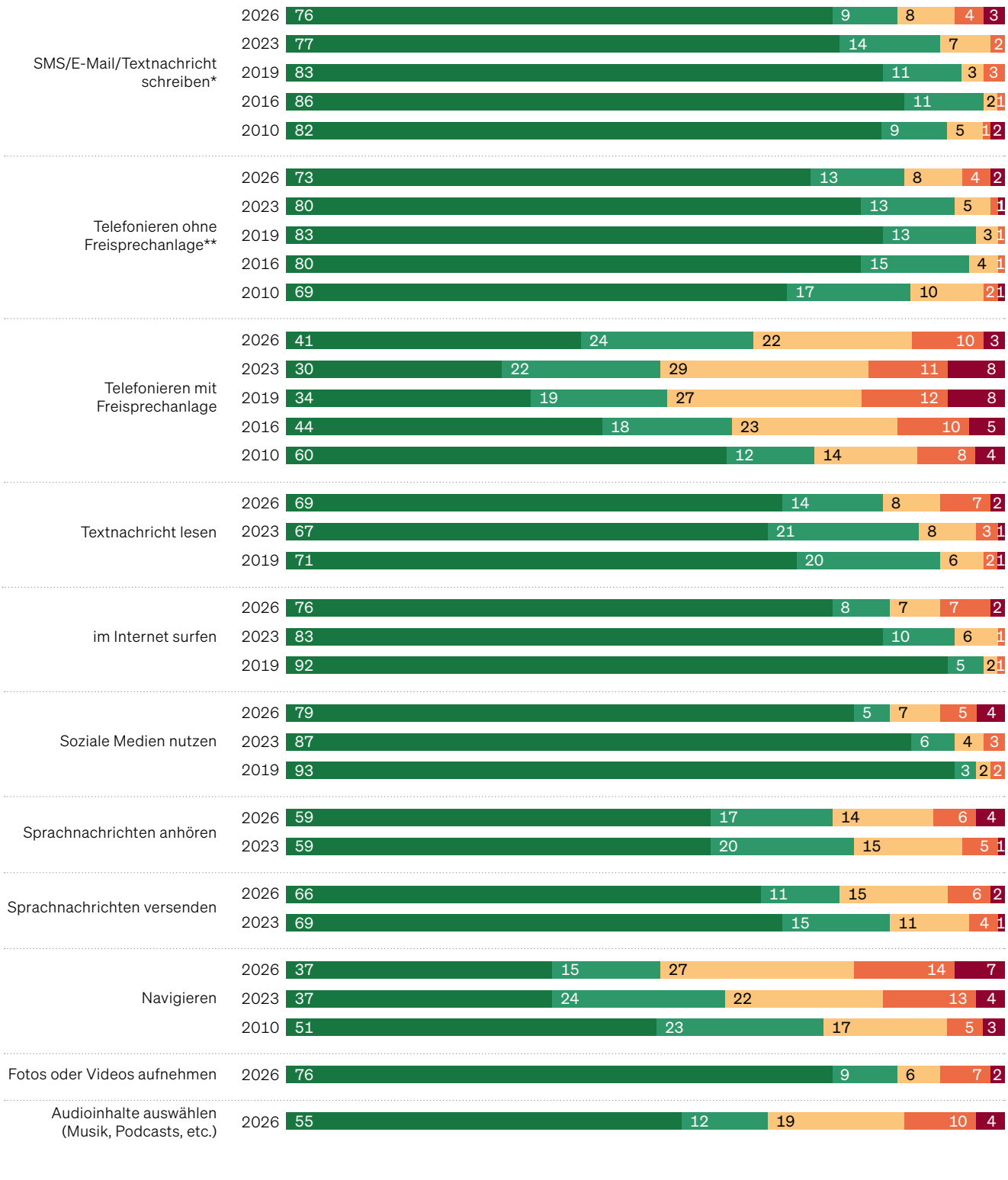
Am vergleichsweise häufigsten wird mit dem Smartphone navigiert (63 % mindestens selten), mit Freisprechanlage telefoniert (59 % mindestens selten) sowie Audioinhalte ausgewählt (45 % mindestens selten). Das können beispielsweise Lieder oder Podcasts sein. Viele der abgefragten Smartphone-Verwendungen am Steuer haben gegenüber den Befragungen in den letzten Jahren zugenommen. 2026 wird häufiger angegeben, Textnachrichten zu versenden, ohne Freisprecheinrichtung zu telefonieren, im Internet zu surfen, Sprachnachrichten zu versenden oder soziale Medien zu nutzen. Mit Freisprecheinrichtung zu telefonieren, wird seltener angegeben als in den Vorjahren, obwohl es gesetzlich erlaubt ist.

Alle Nutzungsmöglichkeiten werden häufiger von jüngeren Befragten angegeben als von älteren. Jüngere Generationen, die mit dem Smartphone aufgewachsen sind, scheinen sich auch beim Autofahren schlechter davon lösen zu können. Dabei ist das Risiko der Mehrheit bewusst. Die meisten Smartphoneverwendungen werden von der Mehrheit als sehr oder eher risikoreich bewertet (Abb. 6). Das höchste Risiko wird bei der Nutzung sozialer Medien, dem Schreiben von Textnachrichten und im Internet oder in einer App nach Informationen suchen gesehen. Am wenigsten risikoreich werden das Telefonieren mit Freisprecheinrichtung, navigieren und das Anhören von Sprachnachrichten angesehen. Zwischen der Risikoeinschätzung und der Handynutzung besteht ein signifikanter negativer Zusammenhang ($p < .01$). Je niedriger das Risiko eingeschätzt wird, desto häufiger wird die Smartphonenutzung berichtet.

© GDV 2026

Smartphone-Nutzung beim Fahren

Abbildung 5 · „Wie häufig nutzen Sie Ihr Smartphone während der Fahrt? Wenn Sie…“, nur Personen, die den Pkw fahren, 2010: n = 1.420, 2016: n = 1.874, 2019: n = 1.856, 2023: n = 1.769, 2026: n = 1.578, in Zeilen-%, gewichtet

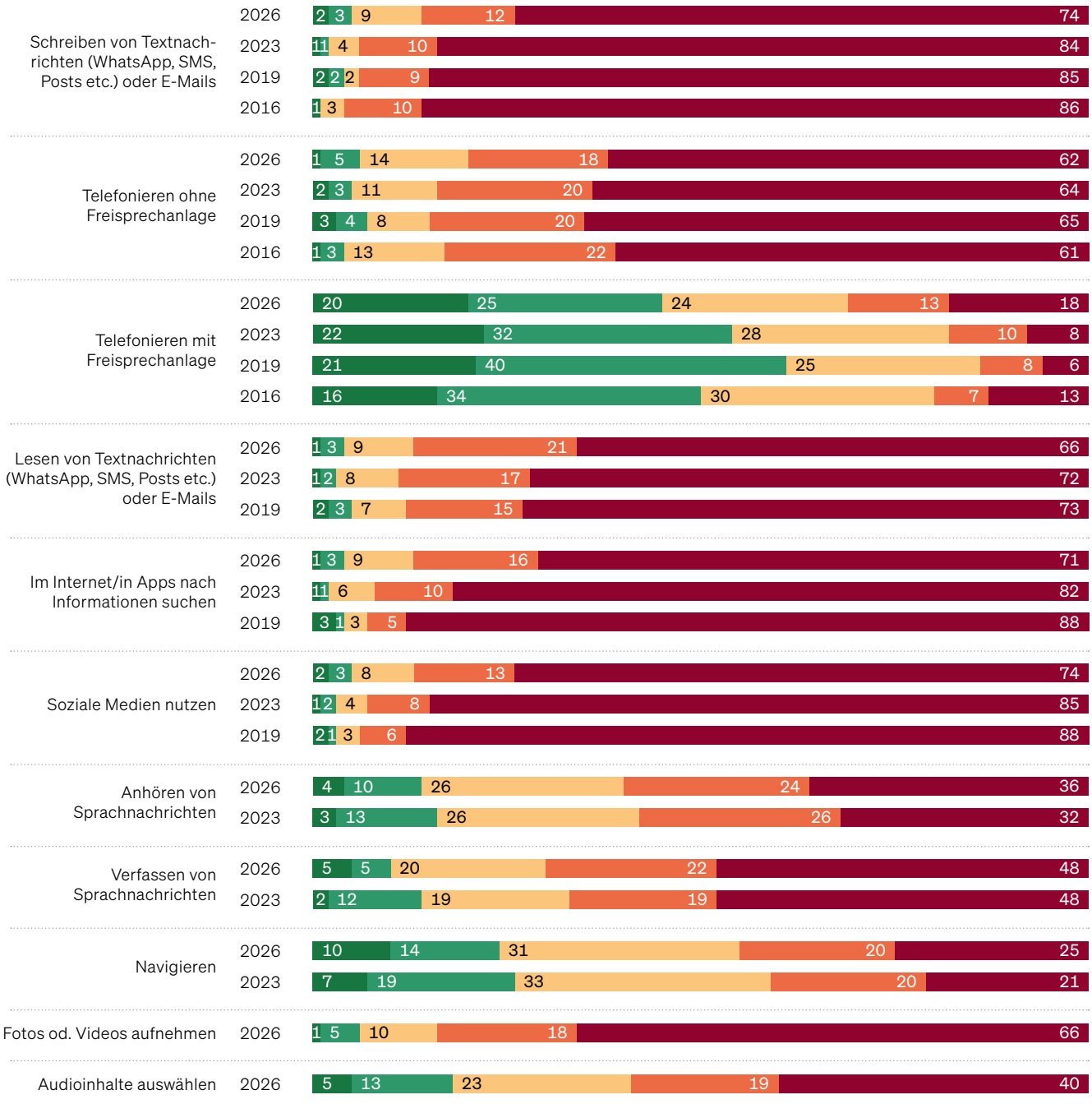


* im Vergleich zu 2016 und 2019 wurde im Jahr 2023 und 2026 statt SMS oder E-Mail schreiben nur „Textnachrichten versenden“ abgefragt
** im Jahr 2010 existierte die Option „keine Angabe“, daher kommen teilweise nicht 100 Prozent zu Stande

© GDV 2026

Wahrgenommenes Risiko der Smartphone-Nutzung während der Fahrt

Abbildung 6 · „Wie risikoreich empfinden Sie die folgende Smartphonenutzung während des Autofahrens?“, 2016: n = 1.874, 2019: n = 1.856, 2023: n = 1.769, 2026: n = 1.578, nur Personen, die den Pkw als Fahrer/-in nutzen, in Zeilen-%, gewichtet



© GDV 2026

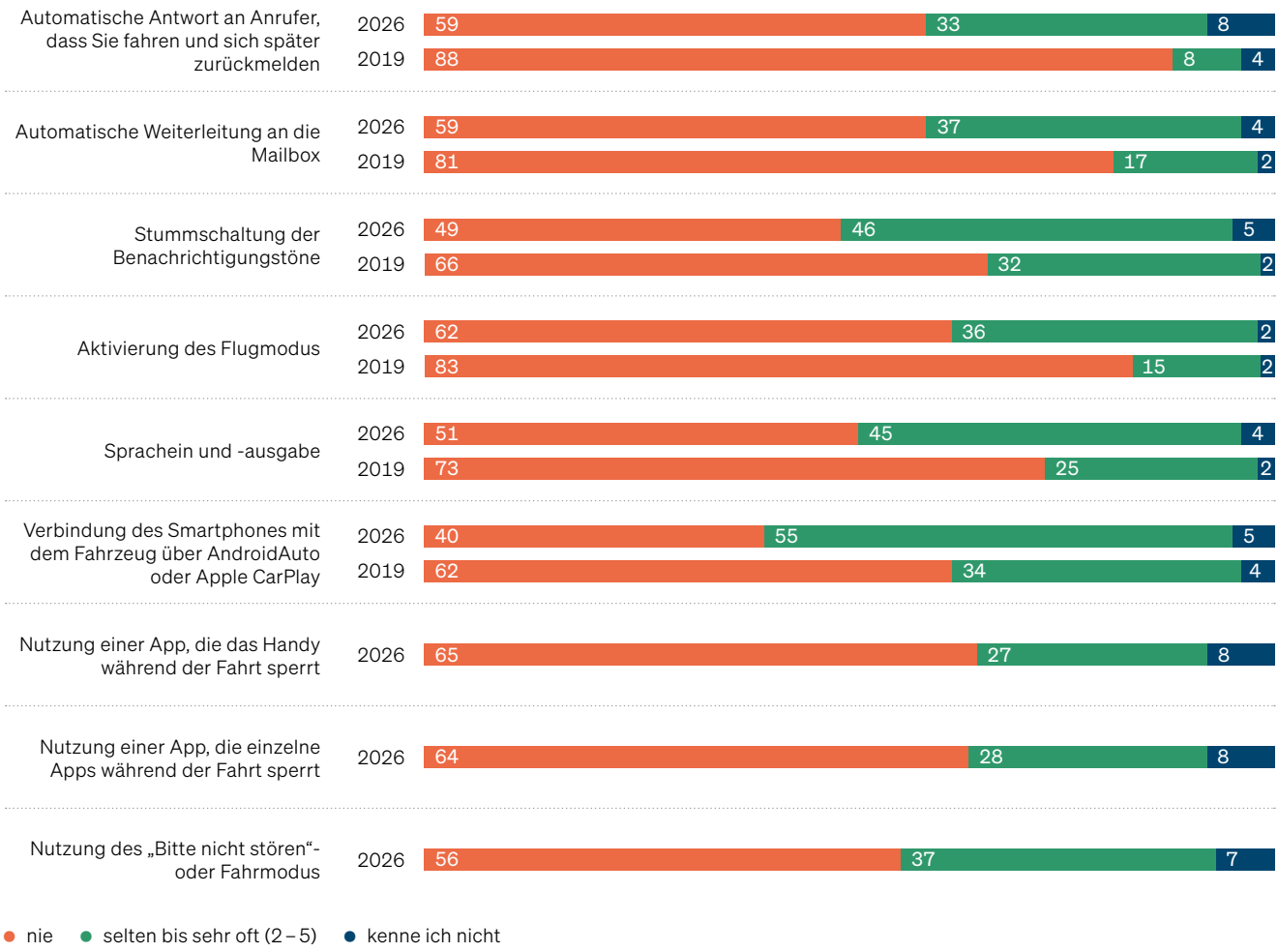
3.5 Funktionen gegen Ablenkung durch Smartphones am Steuer

Um die Ablenkung durch Smartphones am Steuer zu vermeiden, wurden bereits verschiedene Funktionen entwickelt. Diese müssen jedoch von den Personen in der Regel selbst aktiviert werden. So kann beispielsweise der Flugmodus für die Dauer der Fahrt aktiviert oder einzelne Apps gesperrt werden. In der vorliegenden Befragung wurden die Pkw-Fahrenden befragt, ob sie diese und weitere Funktionen kennen und nutzen. In der Verkehrsklima-Befragung im Jahr 2019 wurden bereits einige der Funktionen erfragt. Die Ergebnisse sind zum Vergleich in Abbildung 7 dargestellt.

Zu erkennen ist, dass alle bereits 2019 erfragten Funktionen im Jahr 2026 häufiger genutzt werden. Dazu gehören unter anderem das Stummschalten der Benachrichtigungstöne, die Verbindung des Smartphones mit dem Fahrzeug über Apple CarPlay oder AndroidAuto sowie die Sprachein- und Ausgabe. Allerdings ist teilweise auch der Anteil an Personen, die die Funktionen nicht kennen, gestiegen. Automatische Antworten, dass man gerade fährt und sich später zurückmeldet, waren im Jahr 2019 rund 4 Prozent nicht bekannt und sind 2026 rund 8 Prozent nicht bekannt.

Funktionen gegen Ablenkung durch Smartphonenutzung am Steuer

Abbildung 7 · „Wie häufig nutzen Sie folgende Funktionen Ihres Smartphones während des Fahrens?“, nur Pkw-Fahrende, n = 1.578, zusammengefasste Skala: nie (1), selten bis sehr oft (2 – 5), kenne ich nicht, in Zeilen-%, gewichtet



© GDV 2026

Auch wenn einige der Funktionen im Jahr 2026 vermehrt genutzt werden als noch 2019, werden die meisten Funktionen von der Mehrheit der Befragten nicht verwendet. Offensichtlich besteht Handlungsbedarf, über die vorhandenen Funktionen zur Minimierung von Ablenkung aufzuklären und die Nutzung zu steigern. Dafür muss zunächst das Problembewusstsein in der Bevölkerung vorhanden sein. Die beste Option, Ablenkung zu vermeiden, ist aber immer noch der vollständige Verzicht auf das Smartphone während der Fahrt.

3.6 Regelverstöße im Straßenverkehr

Seit der ersten Verkehrsklima-Befragung im Jahr 2010 werden verschiedene Verkehrsverstöße von Pkw-Fahrenden, Radfahrenden und zu Fuß Gehenden abgebildet. Dazu werden Szenarien formuliert und die Befragten geben an, wie sie sich in dieser Situation verhalten würden, wie häufig sie entsprechendes Verhalten bei anderen beobachten, wie hoch sie die Wahrscheinlichkeit einschätzen, bei dem Verstoß polizeilich registriert zu werden (Entdeckungswahrscheinlichkeit), wie angemessen sie die Strafen einschätzen und wie hart sie eine solche Strafe treffen würde. Befragt werden nur die jeweiligen Personen, die das Verkehrsmittel regelmäßig nutzen. Jede Person wird nur bezüglich eines Szenarios befragt, die Auswahl erfolgt zufällig.

Pkw-Fahrende werden seit 2010 zu Rotlichtübertretungen, Alkohol am Steuer („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?“) und Geschwindigkeitsübertretungen befragt, seit 2023 auch zu Smartphonenutzung am Steuer (Handy in die Hand nehmen und eine Nachricht lesen).

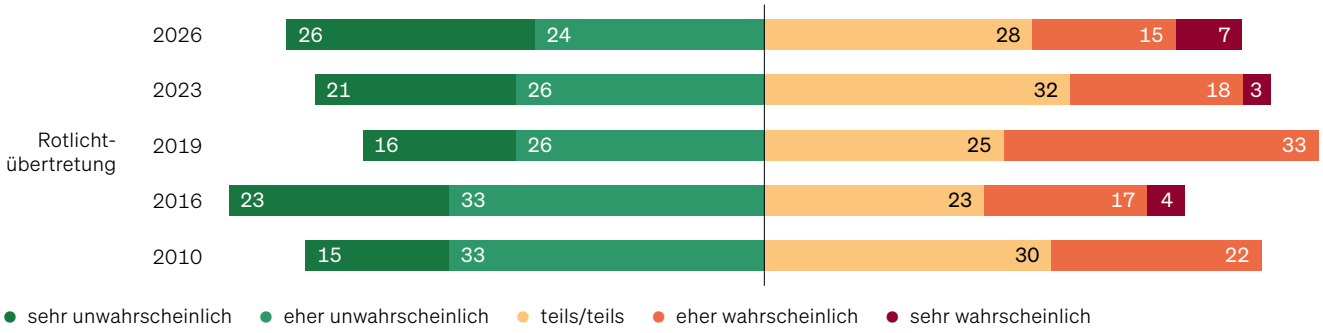
Die Wahrscheinlichkeit **Rotlichtübertretungen** zu begehen, scheint in den letzten Jahren konstant geblieben zu sein. 7 Prozent der befragten Pkw-Fahrenden geben an, sehr wahrscheinlich noch über eine Ampel zu fahren, die bereits „rot“ zeigt (Abb. 8). Gegenüber 2023 sind das 4 Prozent mehr. Allerdings gibt auch ein größerer Anteil (50 %) an, dies sei sehr oder eher unwahrscheinlich, gegenüber 47 Prozent im Jahr 2023. Bei anderen werden Rotlichtverstöße häufiger beobachtet. 92 Prozent beobachten so ein Verhalten mindestens gelegentlich. Die Wahrscheinlichkeit, von der Polizei dabei registriert zu werden, wird 2026 deutlich höher eingeschätzt als in den Vorjahren (2026: 81 % mindestens teils teils, 2023: 61 %). Die Strafhöhe von 90 Euro und einem Punkt wird von zwei Dritteln als angemessen eingeschätzt, würde die Mehrheit aber hart treffen.

© GDV 2026

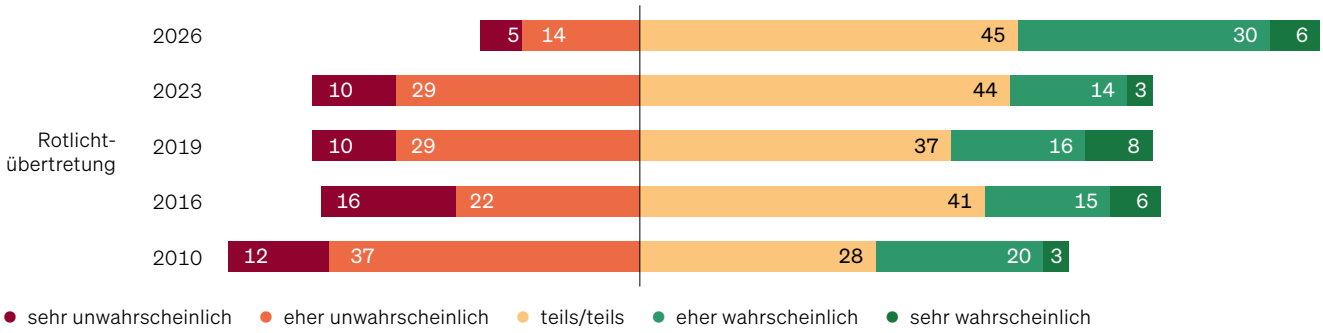
Regelverstoß: Rotlicht

Abbildung 8 · Selbstberichtetes Verhalten und Entdeckungswahrscheinlichkeit, nur Pkw-Fahrende n = 393–395, in Zeilen-%, gewichtet

Für wie wahrscheinlich halten Sie einen Rotlichtverstoß?



Wie wahrscheinlich ist es, von der Polizei registriert zu werden?



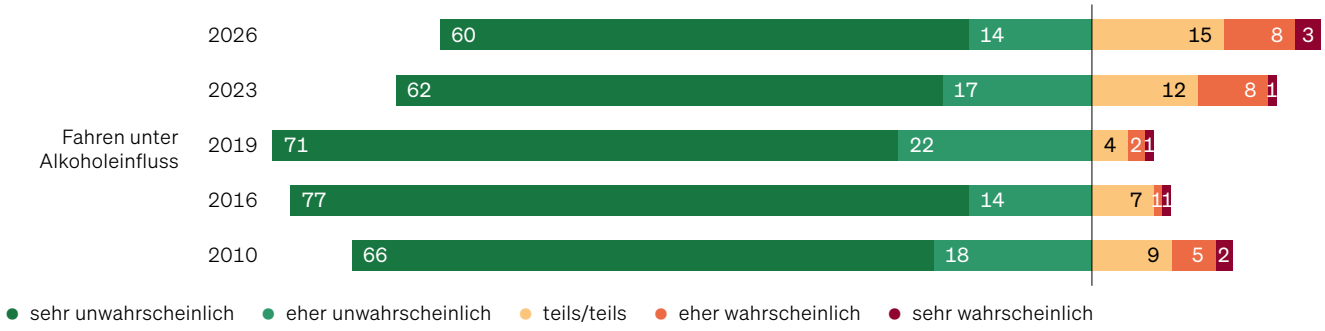
Sich nach einer Feier **alkoholisiert ans Steuer zu setzen**, wird 2026 von mehr Personen als wahrscheinlich eingeschätzt als in den Befragungen zuvor (Abb. 9). Zwar geben 74 Prozent an, dies für eher oder sehr unwahrscheinlich zu halten, im Jahr 2023 waren es aber noch 79 Prozent und 2019 sogar 93 Prozent. Der abnehmende Trend hat sich seit 2023 in einen zunehmenden Trend gewandelt. Dies ist besorgniserregend, da Alkoholunfälle seit Jahren rund 5 Prozent der Unfälle mit Personenschaden ausmachen [5]. 31 Prozent beobachten dies selten oder sehr selten bei anderen, aber auch 27 Prozent oft oder sehr oft. Bemerkenswert ist, dass die Entdeckungswahrscheinlichkeit als höher eingeschätzt wird als noch in den Vorjahren. Auch die Strafe von 500 Euro Bußgeld, zwei Punkten und einem Monat Fahrverbot wird von 28 Prozent noch zu mild angesehen, von 67 Prozent angemessen und nur von 5 Prozent zu hart. Zwei Drittel würde eine solche Strafe hart oder sehr hart treffen.

© GDV 2026

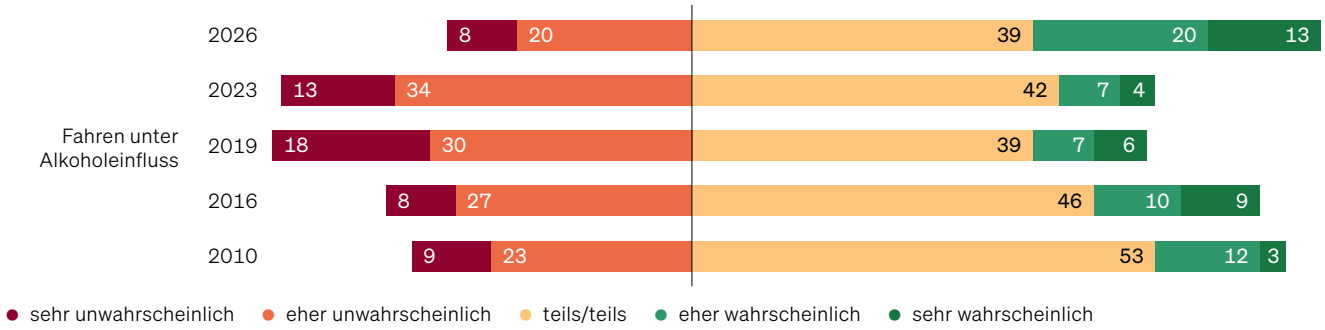
Regelverstoß: Alkohol am Steuer

Abbildung 9 · Selbstberichtetes Verhalten und Entdeckungswahrscheinlichkeit, nur Pkw-Fahrende, n = 393–395, in Zeilen-%, gewichtet

Für wie wahrscheinlich halten Sie einen Alkoholverstoß?



Wie wahrscheinlich ist es, von der Polizei registriert zu werden?



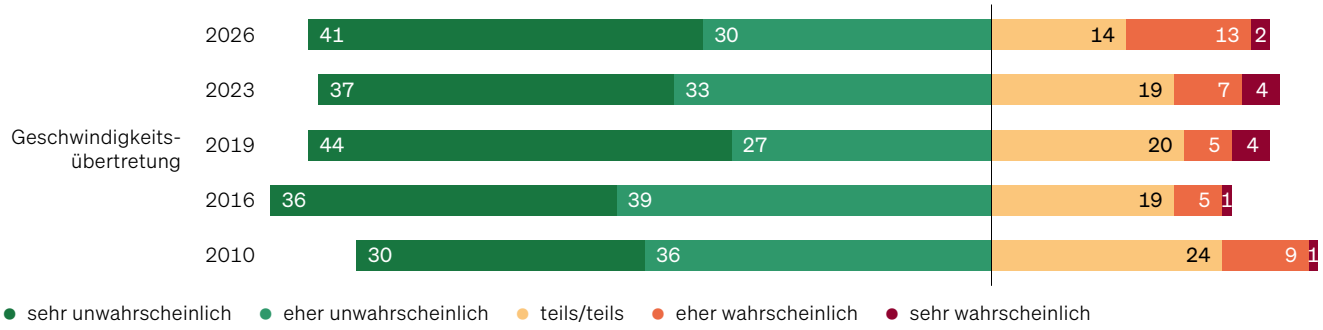
In einer Stadt **15 Kilometer pro Stunde zu schnell zu fahren** (65 km/h) schätzen 71 Prozent für sich selbst als sehr oder eher unwahrscheinlich ein (Abb. 10). Die Angaben bezüglich der Geschwindigkeitsübertretung sind in den letzten Jahren konstant geblieben. Beobachtet werden Geschwindigkeitsverstöße von 35 Prozent oft oder sehr oft. Die Wahrscheinlichkeit, von der Polizei dabei registriert zu werden, wird höher eingeschätzt als in den Vorjahren. Die Strafe von 50 Euro Bußgeld empfinden 60 Prozent der Personen als angemessen, 24 Prozent ist diese Strafe zu mild. 32 Prozent würde diese Strafe hart oder sehr hart treffen.

© GDV 2026

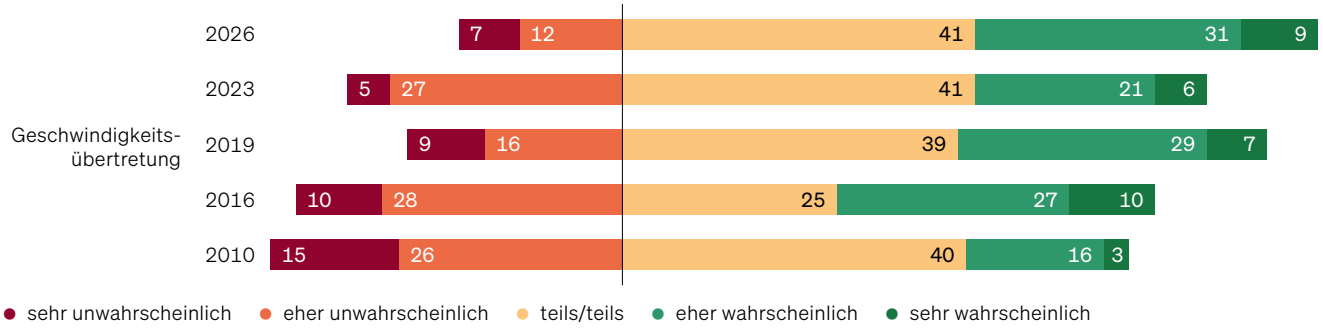
Regelverstoß: Geschwindigkeitsübertretung innerorts 65 statt 50 km/h

Abbildung 10 · Selbstberichtetes Verhalten und Entdeckungswahrscheinlichkeit, nur Pkw-Fahrende, n = 393–39 , in Zeilen-%, gewichtet

Für wie wahrscheinlich halten Sie eine Geschwindigkeitsübertretung?



Wie wahrscheinlich ist es, von der Polizei registriert zu werden?

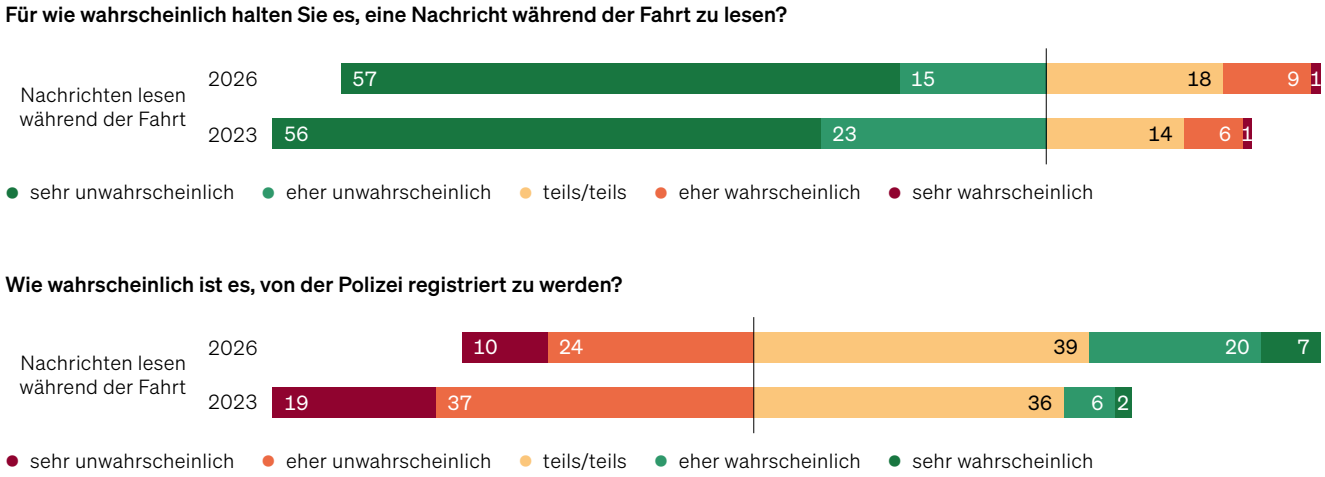


Wie bereits in Kapitel 3.4 beschrieben, nimmt die **Smartphonenutzung am Steuer** zu. Auch in dem abgebildeten Szenario halten mehr Personen es für wahrscheinlich, während der Fahrt eine Nachricht zu lesen als noch 2023 (Abb. 11). Bei anderen beobachten 37 Prozent dieses Verhalten oft oder sehr oft. Dabei von der Polizei kontrolliert zu werden, halten 27 Prozent für eher oder sehr wahrscheinlich, im Vergleich zu nur 8 Prozent im Jahr 2023. Die wahrgenommene Entdeckungswahrscheinlichkeit ist gestiegen. Die Strafe von 100 Euro Bußgeld und einem Punkt empfinden rund zwei Drittel als angemessen, 22 Prozent zu mild. Über die Hälfte der Befragten würde die Strafe hart oder sehr hart treffen.

© GDV 2026

Regelverstoß: Smartphonenutzung

Abbildung 11 · Selbstberichtetes Verhalten und Entdeckungswahrscheinlichkeit, nur Pkw-Fahrende, n = 393–395, in Zeilen-%, gewichtet



Fahrrad- und Pedelecfahrende werden seit 2010 bezüglich Rotlichtübertretungen und Fahren unter Alkoholeinfluss befragt. Seit 2023 sind das Fahren auf dem Gehweg und das Fahren in die Gegenrichtung des Radwegs Bestandteil der Befragung.

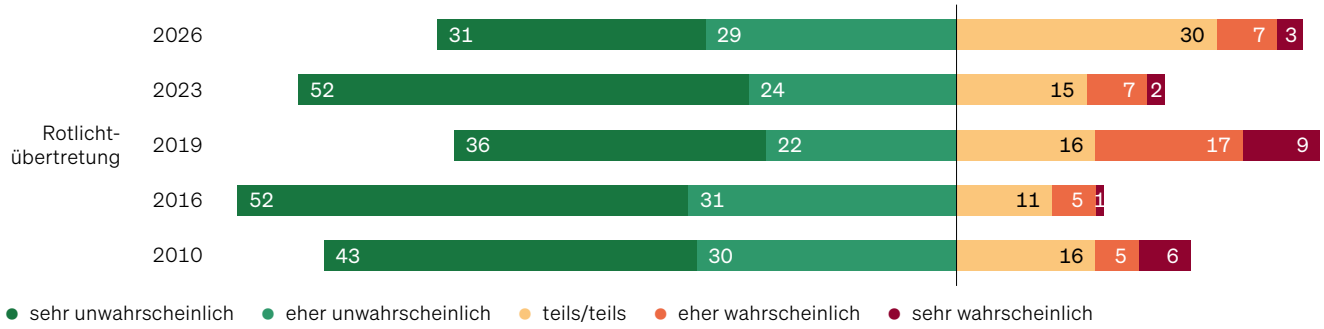
Bei **Rot über eine Kreuzung zu fahren**, wird von 60 Prozent der Radfahrenden für sehr oder eher unwahrscheinlich gehalten (Abb. 12). 2023 lag diese Zahl noch bei 76 Prozent. Bei anderen werden Rotlichtübertretungen deutlich häufiger beobachtet. Die Entdeckungswahrscheinlichkeit ist, wie auch bei Pkw-Fahrenden, gestiegen. Die Strafe von 60 Euro Bußgeld und einem Punkt wird von 63 Prozent als angemessen empfunden, von 24 Prozent aber als zu hart. 32 Prozent würde diese Strafe hart oder sehr hart treffen.

© GDV 2026

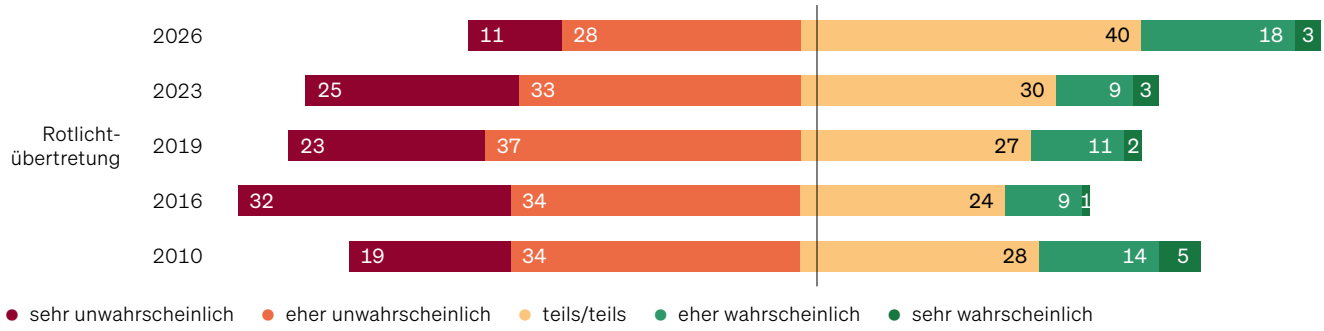
Regelverstoß: als Radfahrer/-in bei Rot über die Kreuzung fahren

Abbildung 12 · Selbstberichtetes Verhalten und Entdeckungswahrscheinlichkeit, nur Personen, die das Fahrrad oder das Pedelec nutzen, n = 383–384, in Zeilen-%, gewichtet

Für wie wahrscheinlich halten Sie es, bei Rot über die Kreuzung zu fahren?



Wie wahrscheinlich ist es, von der Polizei registriert zu werden?



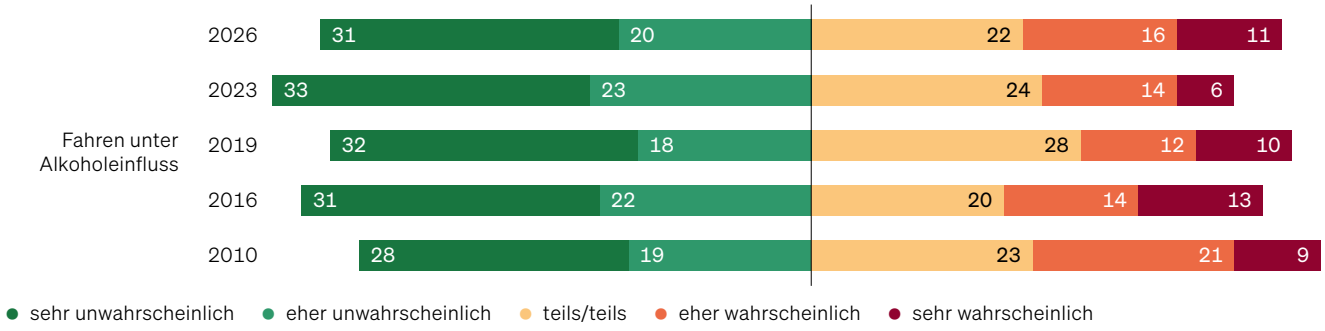
Alkoholkonsum scheint nicht nur am Steuer ein Problem zu sein, sondern auch auf dem **Fahrrad und Pedelec**. 27 Prozent halten es für sehr oder eher wahrscheinlich, nach einer Feier alkoholisiert mit dem Rad zu fahren, 2023 waren es noch 20 Prozent (Abb. 13). 30 Prozent beobachten dies oft oder sehr oft bei anderen. Auch auf dem Rad wird die Entdeckungswahrscheinlichkeit höher eingeschätzt als in allen Vorjahren. Die Strafhärte wurde in der Form erfragt, für wie angemessen es empfunden wird, dass Radfahrende ab einem Promillewert von 1,6 bestraft werden. 63 Prozent finden dies angemessen, 28 zu mild und 9 Prozent zu hart.

© GDV 2026

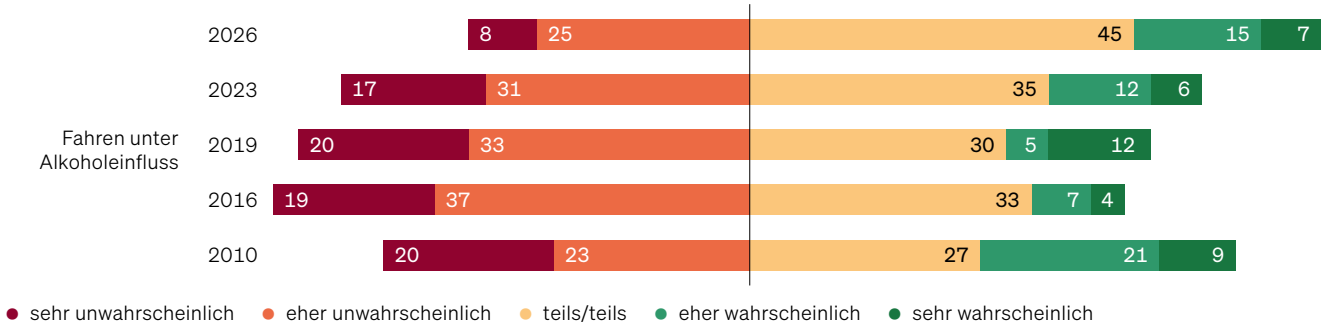
Regelverstoß: Fahren unter Alkoholeinfluss als Radfahrer/-in

Abbildung 13 · Selbstberichtetes Verhalten und Entdeckungswahrscheinlichkeit, nur Personen, die das Fahrrad oder das Pedelec nutzen, n = 383–384, in Zeilen-%, gewichtet

Wie wahrscheinlich ist es, dass Sie unter Alkoholeinfluss Radfahren?



Wie wahrscheinlich ist es, von der Polizei registriert zu werden?



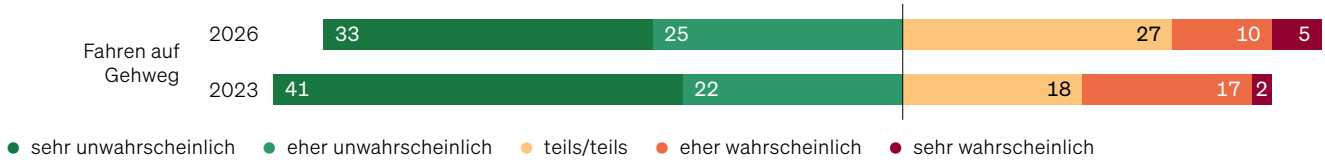
Unerlaubterweise auf dem Gehweg zu fahren wird 2026 von mehr Befragten als sehr wahrscheinlich eingeschätzt (5 %) als 2023 (2 %) und von über einem Drittel häufig beobachtet (Abb. 14). Die Entdeckungswahrscheinlichkeit ist gestiegen. Die Strafe von 55 Euro empfindet die Mehrheit für angemessen, 56 Prozent zu hart und 20 Prozent zu mild. Die Strafe würde 60 Prozent hart oder sehr hart treffen.

© GDV 2026

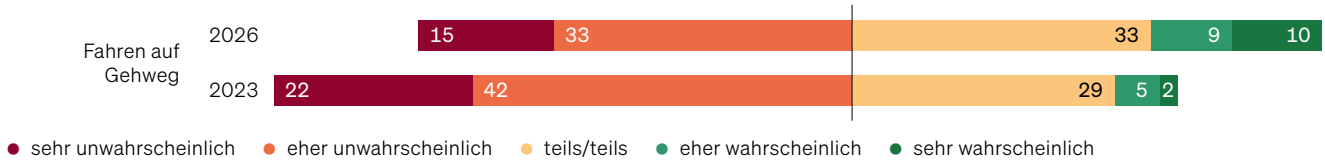
Regelverstoß: Unerlaubt Radfahren auf Gehweg

Abbildung 14 · Selbstberichtetes Verhalten und Entdeckungswahrscheinlichkeit, nur Personen, die das Fahrrad oder das Pedelec nutzen, n = 383–384, in Zeilen-%, gewichtet

Wie wahrscheinlich ist es, dass Sie mit dem Rad auf dem Gehweg fahren?



Wie wahrscheinlich ist es, von der Polizei registriert zu werden?

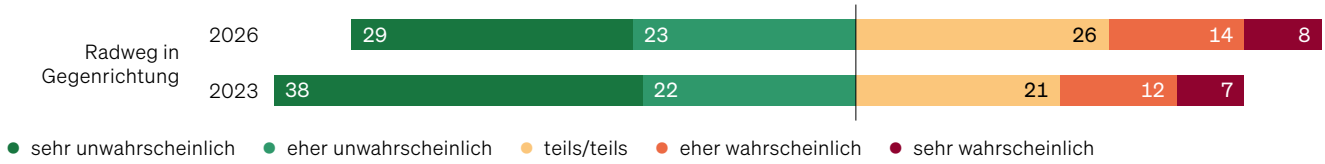


Auf dem Radweg in der Gegenrichtung, entgegen der Fahrtrichtung fahren, wird in diesem Jahr von mehr Personen als wahrscheinlich eingeschätzt als noch 2023 (Abb. 15). Von 37 Prozent wird es oft oder sehr oft beobachtet. Die Wahrscheinlichkeit, polizeilich registriert zu werden, ist auch in diesem Szenario gestiegen. Die Strafe von 55 Euro Bußgeld empfinden über ein Drittel als zu hart, die Hälfte als angemessen und 15 Prozent als zu mild. Rund die Hälfte der Befragten würde diese Strafe hart oder sehr hart treffen.

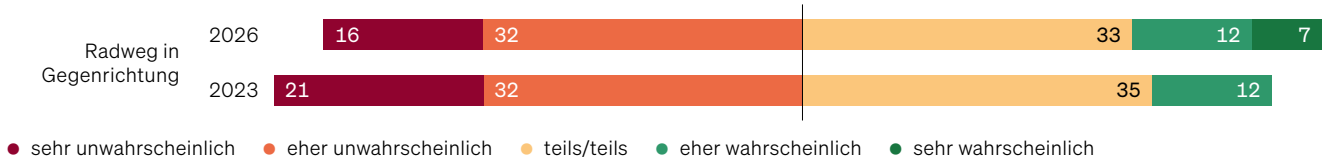
Regelverstoß: Radweg in Gegenrichtung nutzen

Abbildung 15 · Selbstberichtetes Verhalten und Entdeckungswahrscheinlichkeit, nur Personen, die das Fahrrad oder das Pedelec nutzen, n = 383-384, in Zeilen-%, gewichtet

Wie wahrscheinlich ist es, dass Sie den Radweg in Gegenrichtung nutzen?



Wie wahrscheinlich ist es, von der Polizei registriert zu werden?

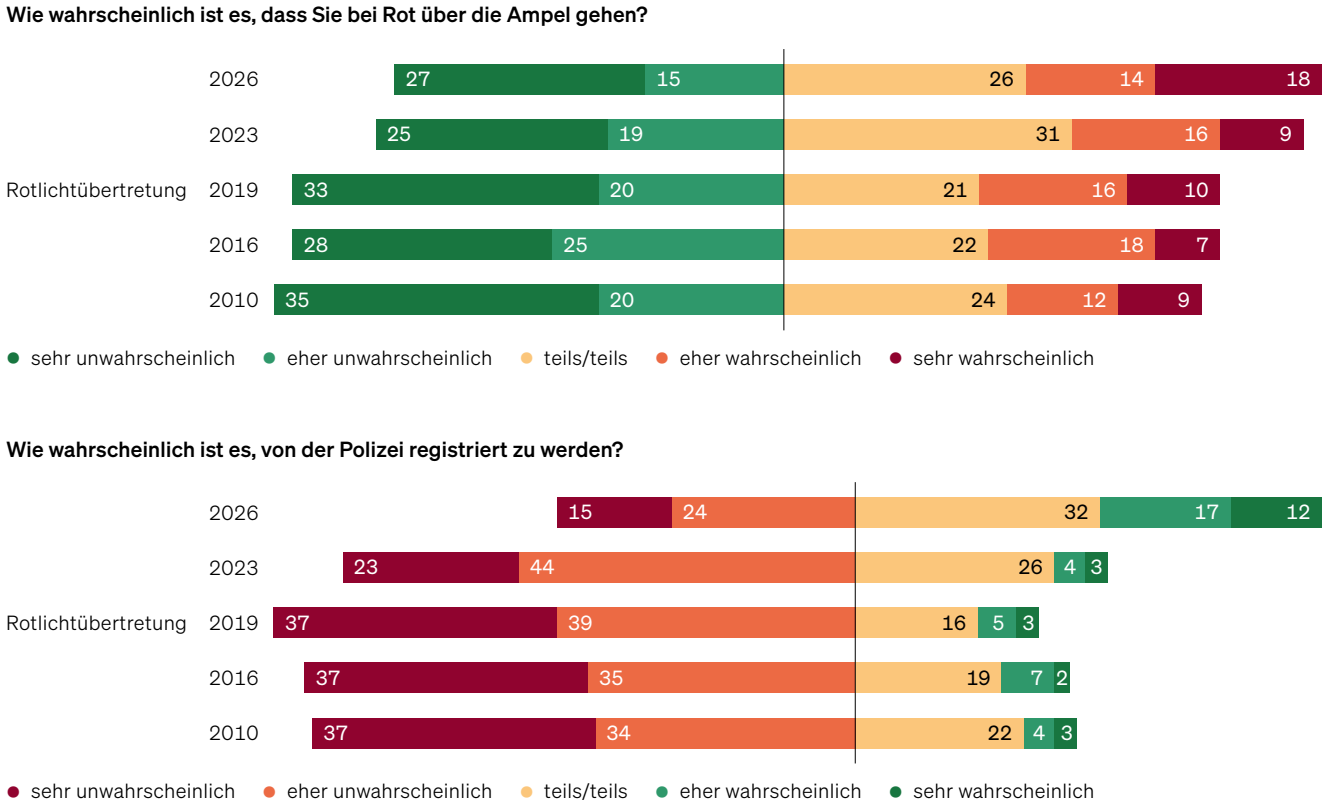


© GDV 2026

Zu Fuß Gehende werden seit 2010 bezüglich Rotlichtübertretungen befragt. Auch bei ihnen zeigt sich ein leicht zunehmender Trend (Abb. 16). 32 Prozent halten es für eher oder sehr wahrscheinlich, eine rote Fußgängerampel zu überqueren. 2023 waren es noch 25 Prozent. 45 Prozent beobachten dies bei anderen oft oder sehr oft. Wie in den anderen Szenarien auch, ist die Entdeckungswahrscheinlichkeit gestiegen. Fünf Euro Bußgeld wird von 64 Prozent als angemessen empfunden. 28 Prozent würde diese Strafe hart oder sehr hart treffen.

Regelverstoß: Rotlichtverstoß von zu Fuß Gehenden

Abbildung 16 · Selbstberichtetes Verhalten und Entdeckungswahrscheinlichkeit, nur Zu Fuß Gehende n = 256, in Zeilen-%, gewichtet



Zusammenfassend scheint Alkohol am Steuer in den vergangenen Jahren zunehmend toleriert zu werden, was einen sehr besorgniserregenden Trend zeigt. Bei anderen wird alkoholisiert Pkw fahren allerdings seltener beobachtet als die anderen Verkehrsverstöße. Häufiger als Pkw-Fahrende geben Radfahrende an, alkoholisiert zu fahren. Diese gefährden sich zwar vor allem selbst, stellen aber trotzdem ein Risiko für alle Verkehrsteilnehmenden dar. Zu vermuten ist außerdem, dass die fehlende Fähigkeit, die Straßenverkehrsteilnahme von Alkoholkonsum zu trennen, in Zukunft auch auf andere Verkehrsmittel übertragen werden kann. Die Entdeckungswahrscheinlich ist jedoch auch gestiegen, was darauf hoffen lässt, dass die Kontrolldichte beziehungsweise -sichtbarkeit zunimmt.

Die Handynutzung am Steuer scheint weiter zuzunehmen, wie es bereits in Kapitel 3.3 dargestellt ist. Wichtig sind daher, das Risikobewusstsein weiter zu stärken und Optionen auszubauen, die Nutzung während der Fahrt einzuschränken.

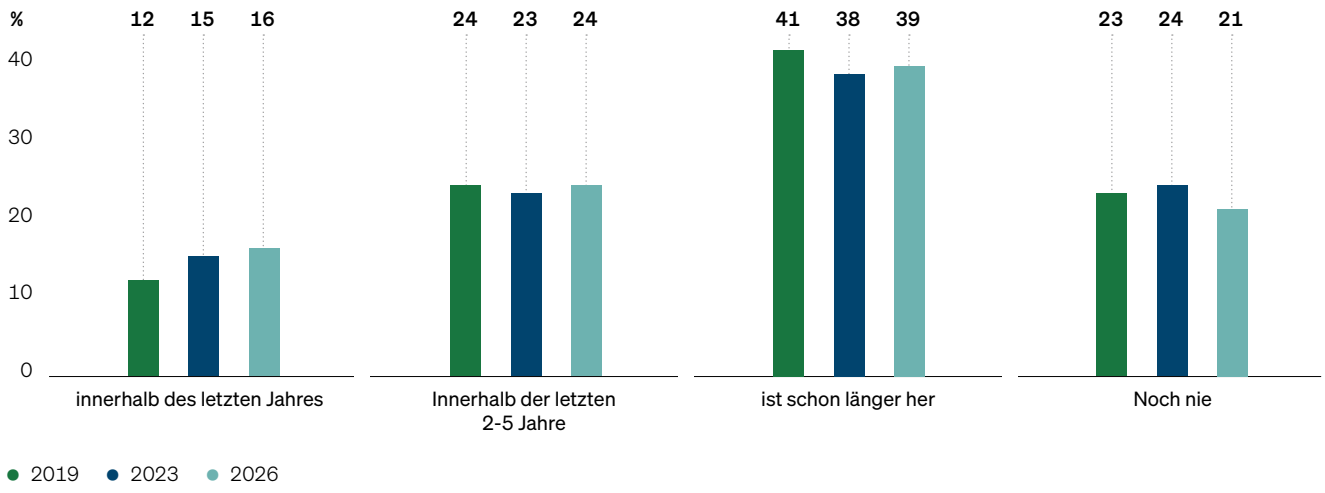
© GDV 2026

Die entsprechenden Sanktionen der Verstöße werden von der Mehrheit als angemessen eingeschätzt, könnten aber noch verschärft werden. Ein Fünftel bis ein Drittel schätzt die Strafen als zu mild ein. In einer Studie der UDV wurde bereits untersucht, wie Sanktionen gestaltet sein müssen, um Verstöße zu reduzieren [6]. Die Ergebnisse zeigen, dass die Sanktionshöhe einen signifikanten Zusammenhang zu regelwidrigem Verhalten aufweist. Je höher die Sanktionen waren, desto geringer war die Verhaltenswahrscheinlichkeit. In der vorliegenden Verkehrsklima-Befragung wurden die Verstöße als eher wahrscheinlich angegeben, obwohl die wahrgenommene Entdeckungswahrscheinlichkeit im Vergleich der letzten Jahre gestiegen ist. Das gilt auch für Delikte, die nicht automatisiert erfasst werden können. Die persönlichen Motive und situativen Bedingungen wie Komfort oder Zeitdruck scheinen der Gefahr von Kontrollen und Sanktionen zu überwiegen. Eine Erhöhung der Kontrolldichte sollte daher mit einer Verschärfung der Sanktionen einhergehen, um eine positive Verhaltensänderung zu erzeugen.

Wie häufig die Befragten tatsächlich bereits kontrolliert wurden, wurde anhand einer Frage bezüglich der letzten Polizeikontrolle (ohne spezifischen Anlass) erfasst (Abb. 17). Auch hier zeigt sich eine leichter Anstieg des Anteils, der angab, innerhalb des letzten Jahres kontrolliert worden zu sein (2026: 16 %, 2023: 15 %, 2019: 12 %). Dennoch wurden 60 Prozent vor längerer Zeit oder noch nie kontrolliert (2023: 62 %, 2019: 64 %). Offenbar ist die Kontrollintensität oder die Sanktionshärte immer noch zu gering, um entsprechenden Verstößen entgegenzuwirken.

Zeitpunkt der letzten Verkehrskontrolle durch die Polizei

Abbildung 17 · n = 2.004 alle Befragten, in Spalten-%, gewichtet



© GDV 2026

3.7 Aggressives Verhalten im Straßenverkehr

Aggressives Verhalten im Straßenverkehr ist ein potenzielles Risiko für alle Verkehrsteilnehmenden. Es zeigt sich in verschiedenen Formen, wie andere beschimpfen, drängeln oder zu dicht einscheren. Aggressives Verhalten von Pkw-Fahrenden wird im Rahmen der Verkehrsklima-Befragung seit 2016 erhoben, das von Radfahrenden seit 2023.

Pkw-Fahrende

Zur Erhebung werden 16 Items des "Fragebogen zu aggressivem Verhalten im Straßenverkehr" (AViS) [7] verwendet. Die ausgewählten Items bilden verschiedene eigene aggressive Verhaltensweisen ab, denen die Befragten auf einer vierstufigen Skala von 1 (trifft nicht zu) bis 4 (trifft voll zu) zustimmen. Ein Item bildet besonders rücksichtsvolles Verhalten ab („Wenn ich Fahrradfahrende überhole, nehme ich besonders viel Rücksicht"). Im Folgenden werden die Ergebnisse zusammengefasst dargestellt (Abb. 18). Als Zustimmung werden die Antwortkategorien 2 bis 4 (trifft kaum zu bis trifft voll zu) zusammengefasst und der Kategorie 1 (trifft nicht zu) gegenübergestellt. Befragt wurden nur Personen, die regelmäßig Pkw fahren.

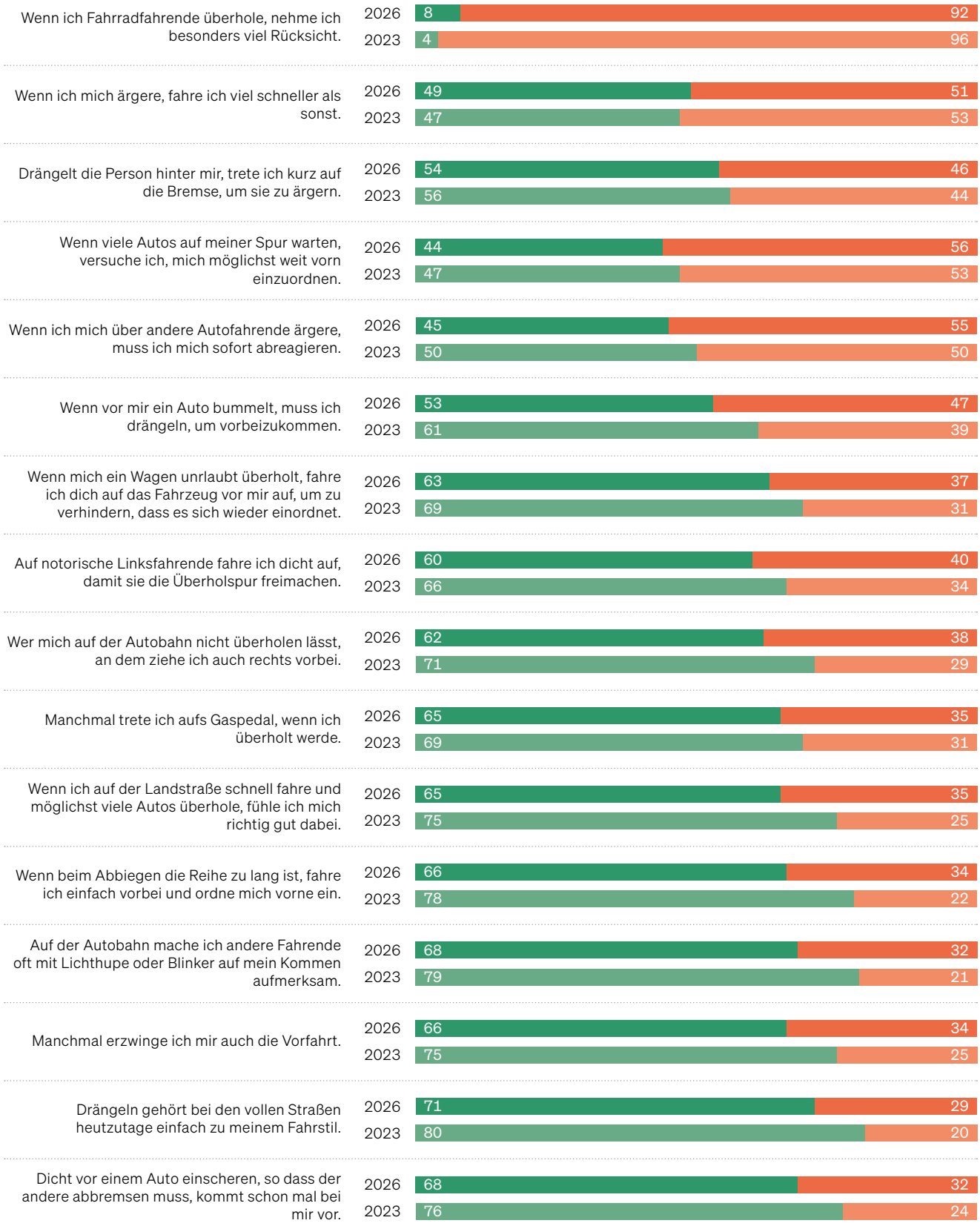
Fast alle Items erhielten in diesem Jahr mehr Zustimmung als noch 2023. 55 Prozent müssen sich beispielsweise sofort abreagieren, wenn sie sich über andere Autofahrende ärgern (2023: 50 %). 47 Prozent geben an, drängeln zu müssen, um vorbeizukommen, wenn vor ihnen ein Auto bummelt (2023: 39 %). Vor allem die Items, die Drängeln, beziehungsweise dicht Auffahren beinhalten, erhielten sechs bis acht Prozent mehr Zustimmung als 2023. Männer berichteten zudem mehr aggressives Verhalten als Frauen.

Dieser Trend ist besorgniserregend, da die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmenden hingenommen und offenbar zunehmend normalisiert wird. Eine inferenzstatistische Auswertung der Daten der Befragungen 2016, 2019 und 2023 zeigte bereits eine signifikante Zunahme der Aggressionen zwischen 2016 und 2019 und zwischen 2019 und 2023 [8]. Dieser Trend hat sich auch in 2026 fortgesetzt, auch wenn sich die Zustimmung insgesamt immer noch auf einem niedrigen Niveau befindet und die Mehrheit angibt, nicht aggressiv zu reagieren.

© GDV 2026

Selbstberichtetes aggressives Verhalten

Abbildung 18 · 2023: n = 1.769, 2026: n = 1.578, nur Pkw-Fahrende, zusammengefasste Skala von 1 („trifft nicht zu“) bis 2-4 („trifft kaum zu“ bis „trifft voll zu“), in Zeilen-%, gewichtet



© GDV 2026

In der vorliegenden Verkehrsklima-Befragung wurde neben dem eigenen Verhalten abermals das beobachtete aggressive Verhalten bei anderen erfragt. Dazu wurden vier Items herangezogen, die direkt mit Items der Selbstangaben vergleichbar sind. Auch in diesem Jahr geben beispielweise 88 Prozent an, zu beobachten, wie andere zu dicht vor anderen Pkw einscheren (Abb. 19). Sich selbst so zu verhalten, geben aber nur 32 Prozent an. Andererseits geben 92 Prozent an, besonders viel Rücksicht zu nehmen, wenn sie Radfahrende überholen. 86 Prozent beobachten aber, dass Radfahrende zu dicht überholt werden. Im Sinne des Above-Average-Effekts [9], der besagt, dass Menschen ihre eigenen Fähigkeiten als besser einschätzen als der Durchschnitt aller Menschen, zeigte sich auch in der inferenzstatistischen Auswertung, dass andere Verkehrsteilnehmende signifikant aggressiver eingeschätzt wurden als das eigene Verhalten angegeben wurde [8].

Selbst- und fremdbeobachtetes aggressives Verhalten

Abbildung 19 · n = 1.578, 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 Zeilen-%, gewichtet



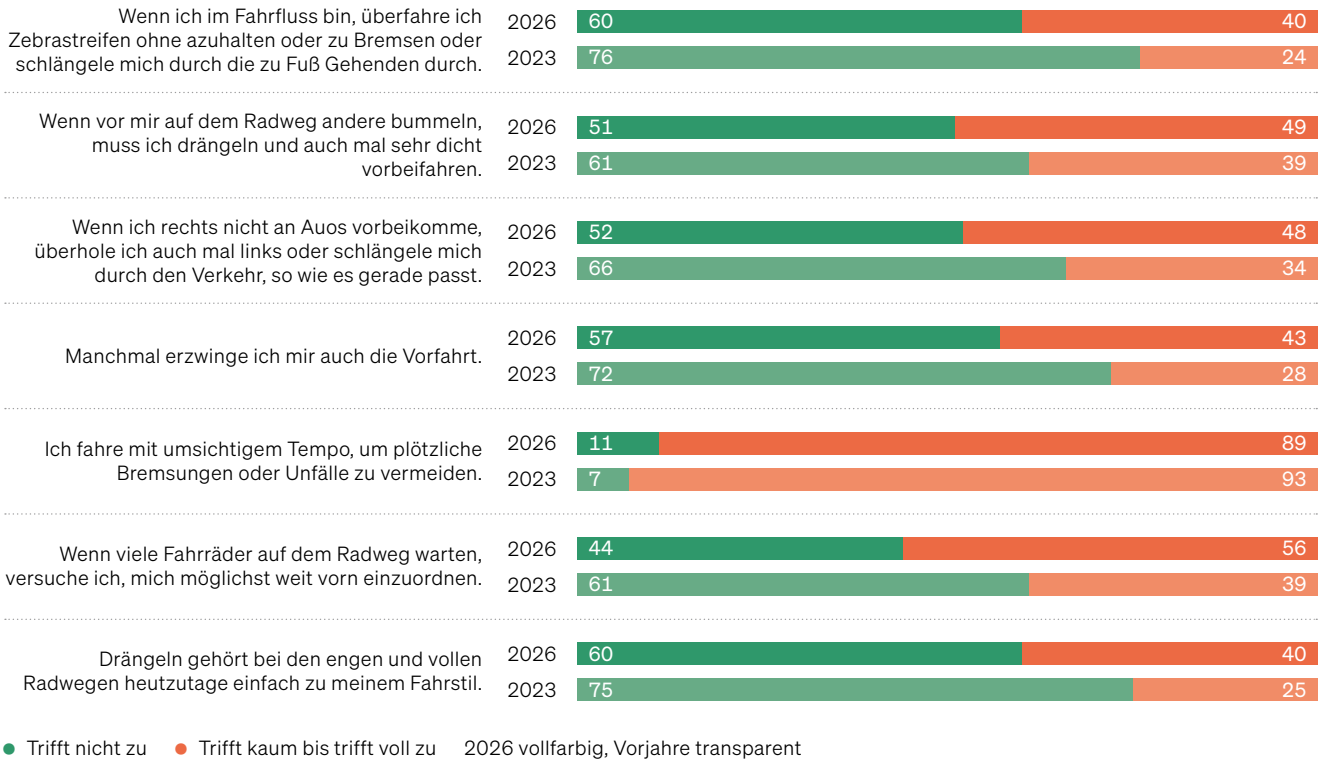
© GDV 2026

Radfahrende

Auch in diesem Jahr wurden die Radfahrenden hinsichtlich ihres aggressiven Verhaltens befragt. Die Antwortkategorien 2 (trifft kaum zu) bis 4 (trifft voll zu) wurden abermals zusammengefasst und der Kategorie 1 (trifft nicht zu) gegenübergestellt. Abbildung 20 zeigt das aggressive Verhalten 2026 im Vergleich zu den Ergebnissen 2023. Alle Items, die aggressives Verhalten abbilden, erhielten mehr Zustimmung als noch 2023. 49 Prozent gaben beispielweise an, zu drängeln oder sehr sich vorbeizufahren, wenn andere auf dem Radweg bummeln. Im Jahr 2023 stimmten dem 39 Prozent zu. Das positiv formulierte Item („Ich fahre mit umsichtigem Tempo, um plötzliche Bremsungen oder Unfälle zu vermeiden.“) erhielt in diesem Jahr weniger Zustimmung. Auch bei Radfahrenden scheint das aggressive Verhalten demnach zuzunehmen.

Selbstberichtetes aggressives Verhalten

Abbildung 20 · 2023: n = 1.249, 2026: n = 1.402, nur Personen die Fahrrad/Pedelec fahren, zusammengefasste Skalen, selbstberichtetes Verhalten: Skala von 2 „trifft kaum zu“ bis 4 „trifft voll zu“, in Zeilen-%, gewichtet

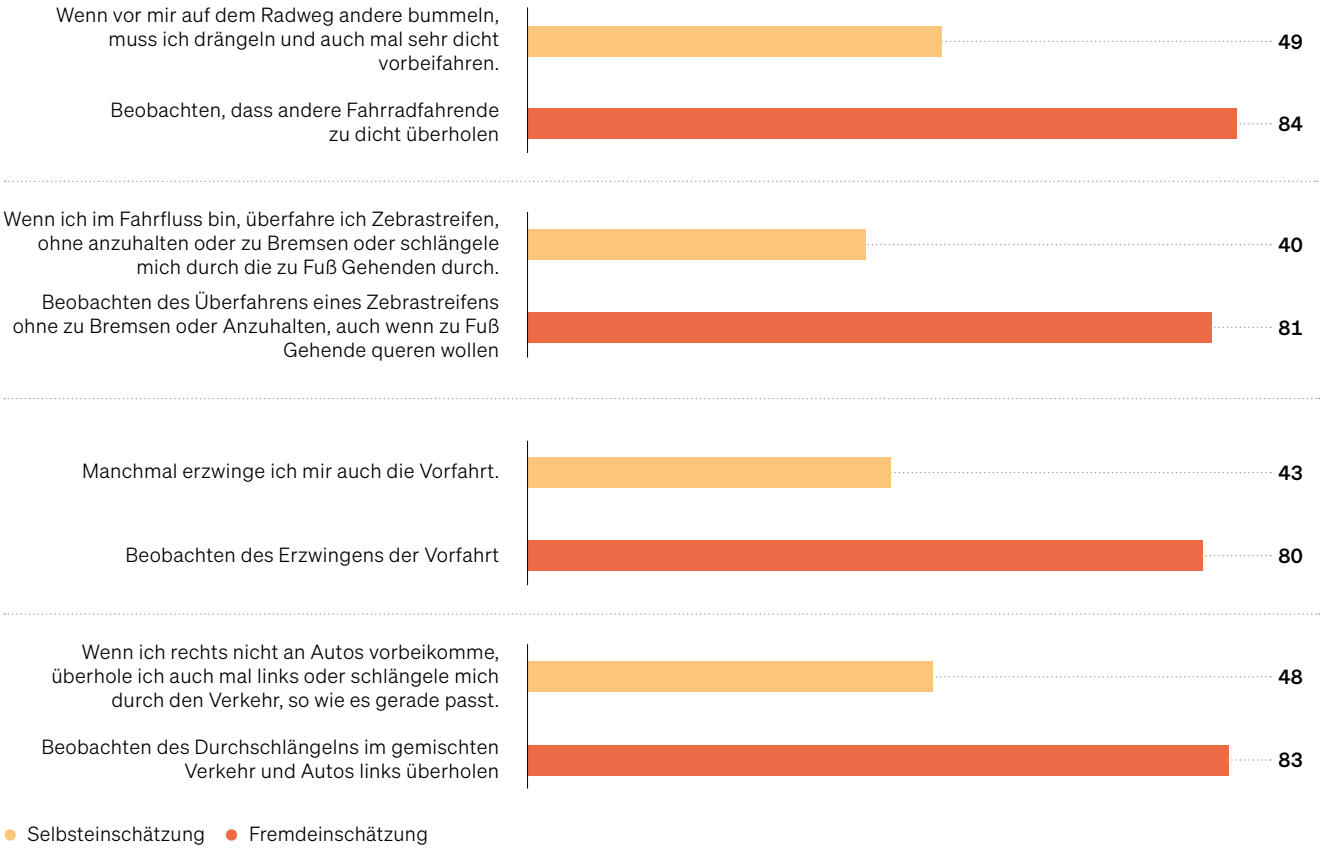


Auch die Radfahrenden wurden befragt, wie oft sie aggressives Verhalten bei anderen Radfahrenden beobachten. Zu erwarten ist ein ähnlicher Trend wie bei Pkw-Fahrenden und schon 2023: das eigene Verhalten wird im Sinne des Above-Average-Effekts angemessener eingeschätzt. Die Items wurden abermals entsprechend den Items des selbstberichteten Verhaltens formuliert. Abbildung 21 zeigt die Ergebnisse in der Gegenüberstellung. Sowohl das Überfahren eines Zebrastreifens ohne zu Bremsen, das links überholen, das Erzwingen der Vorfahrt als auch sehr dicht überholen wird häufiger bei anderen beobachtet als selbst berichtet.

© GDV 2026

Selbst- und fremdbeobachtetes aggressives Verhalten

Abbildung 21 · 2023: n = 1.249, 2026: n = 1.402, 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 Zeilen-%, gewichtet



Die Ergebnisse zeigen, dass Aggressionen im Straßenverkehr ein anhaltendes und zunehmendes Problem darstellen, bei Pkw-Fahrenden und bei Radfahrenden. Dieses Verhalten stellt für alle Verkehrsteilnehmenden ein Risiko dar, dem mittels verschiedener kombinierter Maßnahmen entgegengewirkt werden muss.

3.8 Fahrassistenzsysteme

Fahrassistenzsysteme (FAS) sollen Fahrerinnen und Fahrer bei der Fahraufgabe in kritischen Situationen unterstützen. Dazu gehören beispielsweise der Notbremsassistent oder Spurverlassenswarner. Andere Systeme halten automatisch genügend Abstand zum Fahrzeug vor ihnen. Mittlerweile sind auch kombinierte Assistenzsysteme in neueren Fahrzeugen verbreitet. Diese so genannten Level-2-Systeme ermöglichen dem Fahrzeug, selbstständig Fahraufgaben auszuführen. So halten sie den Abstand zu dem Fahrzeug vor ihnen ein, indem automatisch die Geschwindigkeit angepasst wird, bei gleichzeitiger Spurhaltung des Fahrzeugs. Der Fahrer oder die Fahrerin bleiben jedoch verantwortlich, müssen den Verkehr dauerhaft überwachen und jederzeit in der Lage sein, einzugreifen.

© GDV 2026

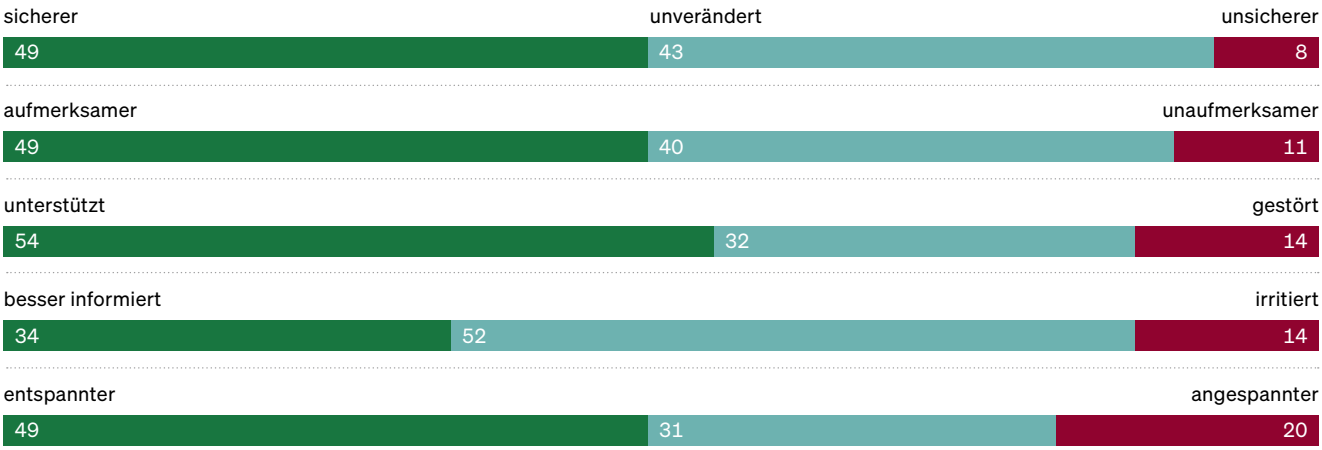
In der vorliegenden Befragung wurden Personen, die mindestens selten mit einem Pkw fahren, gefragt, ob ihr Fahrzeug über Assistenzsysteme verfügt. Des Weiteren wurde die Nutzungshäufigkeit, Gründe der Nicht-Nutzung sowie die Einschätzung dieser Systeme erfragt.

Rund ein Drittel der Befragten gaben an, dass ihr Fahrzeug nicht über Assistenzsysteme verfügt. Ein weiteres Drittel gab an, dass ihr Fahrzeug über Assistenzsysteme wie Spurhalteassistenz verfügt und 12 Prozent gaben an, dass ihr Fahrzeug über kombinierte Assistenzsysteme verfügt. 4 Prozent wissen nicht, ob ihr Fahrzeug über solche Systeme verfügt.

94 Prozent derjenigen, die über FAS verfügen, nutzen die FAS (beider Arten) gelegentlich, oft oder immer. Diese Personen (N = 832) wurden befragt, wie sie sich dadurch beim Fahren fühlen (Abb. 22). Etwa die Hälfte fühlt sich dadurch sicherer (49 Prozent), aufmerksamer und entspannter. 54 Prozent fühlen sich unterstützt. Besser informiert fühlen sich aber nur rund ein Drittel. Ein Drittel, bis die Hälfte der Befragten sieht keine Veränderung durch die Systeme. Angespannter fühlen sich jedoch 20 Prozent, gestört oder irritiert jeweils 14 Prozent. Die Assistenzsysteme werden demnach insgesamt positiv bewertet, aber es besteht Verbesserungsbedarf. Die Systeme können offenbar die Fahrenden unterstützen, können aber auch störend oder irritierend sein und zu Anspannung führen.

Nutzung von Fahrerassistenzsystemen

Abbildung 22 · „Fühlen Sie sich beim Fahren durch die Assistenzsysteme…“, n = 832, nur Personen, die Assistenzsysteme mindestens gelegentlich nutzen, in %, gewichtet



Von denjenigen, die die FAS nie nutzen (N = 46), gaben 34 Prozent an, sie aufgrund fehlenden Vertrauens nicht zu nutzen, 8 Prozent haben Schwierigkeiten mit der Bedienung und 58 Prozent gaben an, gern selbst zu fahren.

© GDV 2026

3.9 Touch-Displays und Sprachsteuerung im Pkw

Systeme wie Fahrerassistenzsysteme sowie Informations- und Kommunikationssysteme im Fahrzeug werden über sogenannte Mensch-Maschine-Schnittstellen (MMS) bedient. In den vergangenen Jahren kommen dabei zunehmend Touch-Displays anstelle herkömmlicher Knöpfe und Schalter zum Einsatz. Diese ermöglichen zwar die Integration zahlreicher Funktionen – von der Bedienung des Radios bis hin zur Einstellung der Scheibenheizung – können jedoch zu einer stärkeren Ablenkung von der Fahraufgabe führen. Im Gegensatz zu physischen Bedienelementen wie Knöpfen oder Hebeln erfordert die Bedienung eines Touch-Displays häufig eine visuelle Zuwendung. Dadurch muss der Blick teilweise für längere Zeit von der Fahrbahn abgewendet werden, um bestimmte Funktionen auf dem Display zu finden und die gewünschten Einstellungen vorzunehmen. Eine Alternative zur Bedienung über Touch-Displays bildet die Bedienung per Sprachsteuerung, mit Hilfe derer die Funktionen direkt per Sprachbefehl bedient werden können.

In der Studie „Verkehrsklima in Deutschland“ wurden die Teilnehmenden in diesem Jahr gefragt, ob sich ein Touch-Display in ihrem Fahrzeug befindet, wie oft es genutzt wird und ob bereits Probleme bei der Bedienung aufgetreten sind, die möglicherweise auch zu einem Unfall oder einer kritischen Situation geführt haben. Die gleichen Aspekte wurden auch für die Sprachsteuerung erfragt. Befragt wurden nur Pkw-Fahrende (N = 1.578).

54 Prozent gaben an, dass sich in ihrem Pkw ein **Touch-Display** befindet (n = 872). 84 Prozent davon benutzen es gelegentlich oder öfter. Davon hatten 39 Prozent (n = 306) bereits Probleme während der Fahrt, da sie zu lange auf das Display schauen mussten. Diese 39 Prozent wurden befragt, ob es dadurch zu einer kritischen Situation oder einem Unfall kam. 21 Prozent bejahten dies.

45 Prozent der Pkw-Fahrenden gaben an, dass ihr Fahrzeug über Möglichkeiten der **Sprachsteuerung** verfügt (n = 755), davon 33 Prozent mit „normaler“ Sprache, 5 Prozent mit vorgegebenen Keywords und 7 Prozent über Koppelung mit dem Handy (Mehrfachantworten waren möglich). 83 Prozent von ihnen nutzen die Sprachsteuerung mindestens gelegentlich während der Fahrt (n = 642). Von diesen Personen hatten 51 Prozent bereits Probleme bei der Bedienung, indem das System sie gar nicht oder falsch verstanden hat. Bei 28 Prozent davon kam es dadurch zu einer kritischen Situation oder einem Unfall.

Die Ergebnisse zeigen, dass etwa die Hälfte der befragten Pkw-Fahrenden Touch-Displays und rund 40 Prozent Sprachsteuerung in ihren Fahrzeugen nutzt. Beide Bedienformen können jedoch mit Ablenkungsrisiken verbunden sein. Bei Touch-Displays besteht die Gefahr, dass Fahrende ihren Blick zu lange von der Fahrbahn abwenden, während es bei der Sprachsteuerung zu Fehlinterpretationen oder einer fehlerhaften Erkennung von Befehlen kommen kann. Dadurch können potenziell gefährliche Situationen entstehen und das Unfallrisiko im Straßenverkehr erhöht werden. In einer Studie hat die UDV daher bereits untersucht, wie diese MMS möglichst ablenkungsarm gestaltet sein sollen [10]. Relevante Funktionen müssen direkt bedienbar sein und dürfen nicht im Menü des Touch-Displays versteckt sein. Die Sprachsteuerung muss so gestaltet sein, dass sie direkt und intuitiv bedienbar ist.

© GDV 2026

4. Fazit

Die Ergebnisse der diesjährigen Verkehrsklima-Befragung zeigen, dass sich die Mehrheit im Straßenverkehr sicher fühlt. Dennoch gibt es negative Entwicklungen im Vergleich zu den Befragungen der letzten Jahre.

Verkehrsverstöße wie zum Beispiel alkoholisiert Fahrrad oder Pkw fahren, werden von einem größeren Anteil der Befragten angegeben als noch 2023 oder 2019. Allerdings wird auch die Wahrscheinlichkeit, von der Polizei registriert zu werden, als höher wahrgenommen und auch etwas häufiger im letzten Jahr berichtet. Das Verhalten scheint sich aber dadurch nicht zu verbessern. Zum einen finden polizeiliche Kontrollen immer noch zu selten statt. Zum anderen scheinen die Sanktionen zu niedrig zu sein. Mit einer Verschärfung der Sanktionen für verkehrssicherheitsrelevante Regelverstöße könnte ein erheblicher Beitrag zur Verkehrssicherheit geleistet werden [6].

Auch die Smartphone-Nutzung beim Fahren hat weiterhin zugenommen. Vor allem die Nutzung sozialer Medien und im Internet surfen wird häufiger berichtet. Funktionen wie die Aktivierung des Flug- oder Fahrmodus, um Ablenkung während des Fahrens zu vermeiden, werden zwar zunehmend, aber insgesamt noch zu selten genutzt. Das Risiko des Textens oder Telefonierens ist der Mehrheit allerdings bewusst. Zudem wird der Einsatz von MONOcams zur Erfassung und Sanktionierung der Handynutzung am Steuer größtenteils befürwortet, vor allem von jüngeren Personen, bei denen die Smartphonenutzung besonders hoch ist. Zu empfehlen ist, über die Risiken sowie über funktionale Möglichkeiten zur Einschränkung der Handynutzung aufklären. Diese können präventiv wirken. Zur Abschreckung und Sanktionierung können zusätzlich MONOcams eingesetzt werden.

Fahrassistenzsysteme sollen den Straßenverkehr sicherer machen und sind mittlerweile verbreitet. Die Mehrheit der befragten Nutzer und Nutzerinnen fühlt sich durch sie beim Fahren unterstützt. Allerdings fühlt sich ein Teil auch angespannter oder gestört. Hier besteht noch Verbesserungspotenzial. Auch Touch-Displays und Sprachsteuerungsoptionen sind in Fahrzeugen inzwischen verbreitet. Diese können jedoch von der Fahraufgabe ablenken, wenn Personen zu lange auf das Display schauen müssen oder das System Sprachbefehle nicht versteht. Dadurch kann es sogar zu Unfällen oder kritischen Situationen im Straßenverkehr kommen. Zu empfehlen ist daher, die Bedienung fahrrelevanter Funktionen zu vereinfachen und eine Blickabwendung zu vermeiden.

Das aggressive Verhalten von Pkw-Fahrenden und Radfahrenden hat ebenfalls zugenommen. Sowohl die selbst-berichteten als auch die bei anderen wahrgenommenen Aggressionen sind gegenüber den Befragungen in den letzten Jahren gestiegen. Der begrenzte Straßenraum birgt für die vielen unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden Konfliktpotenzial. Die Infrastrukturgestaltung sollte daher ein harmonisches Miteinander ermöglichen. Zu empfehlen ist auch die vermehrte polizeiliche Erfassung und Sanktionierung entsprechender Verstöße. Diese sollte optimalerweise für andere sichtbar und damit abschreckend erfolgen. Verkehrssicherheitskampagnen sollten zudem die gegenseitige Rücksichtnahme und respektvollen Umgang miteinander stärken. Wünschenswert wäre ein gesamtgesellschaftliches Umdenken. Rücksichtsvolles, respektvolles und vorausschauendes Verhalten sollte für alle Verkehrsteilnehmenden selbstverständlich sein.

© GDV 2026

Literaturverzeichnis

[1] **Müller, G.; Schmidt, I.; Minge, M. Kühn, M. & Bende, J. (2026)**. Unfallgeschehen von Elektro- und Verbrenner Pkw im Vergleich. Forschungsbericht Nr. 103. Unfallforschung der Versicherer. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V., Berlin.

[2] **UDV – Unfallforschung der Versicherer (2024)**. Verkehrsklima in Deutschland 2023. Unfallforschung kompakt, 132. Unfallforschung der Versicherer. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V., Berlin.

[3] **UDV – Unfallforschung der Versicherer (2020)**. Verkehrsklima in Deutschland 2019. Unfallforschung kompakt, 105. Unfallforschung der Versicherer. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V., Berlin.

[4] **UDV – Unfallforschung der Versicherer (2016)**. Verkehrsklima in Deutschland 2016. Unfallforschung kompakt, 59. Unfallforschung der Versicherer. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V., Berlin.

[5] **Eigene Berechnung auf Grundlage von Statistisches Bundesamt (Destatis; 2025)**. Verkehr. Verkehrsunfälle. 2024.

[6] **UDV – Unfallforschung der Versicherer (2023)**. Sanktionierung von Regelverstößen bei Fahrrad und Pkw. Unfallforschung kompakt, 126. Unfallforschung der Versicherer. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V., Berlin.

[7] **Herzberg, P. (2003).** Der Fragebogen zur Erfassung aggressiver Verhaltensweisen im Straßenverkehr (AViS), Zeitschrift für Differentielle und Diagnostische Psychologie, 24, (1), 45-55. DOI: 10.1024//0170-1789.24.1.45

[8] **Kröling, S.; Krahé, B.; Gehlert, T. (2026).** Aggressives Verhalten im Straßenverkehr: Entwicklung und Prädiktoren, Zeitschrift für Verkehrssicherheit 72, (3), 192–195.

[9] **Fischer, P.; Jander, K.; Krueger, J. I. (2018):** Sozialpsychologie für Bachelor. 2. Aufl. Springer: Heidelberg

[10] **Klaffer, K., Vollrath, M., Gehlert, G. & Große, G. (2026).** Assessment of In-Vehicle HMI Distraction. Research report no. 105. Unfallforschung der Versicherer. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V., Berlin.

© GDV 2026

GDV
Unfallforschung
der Versicherer

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