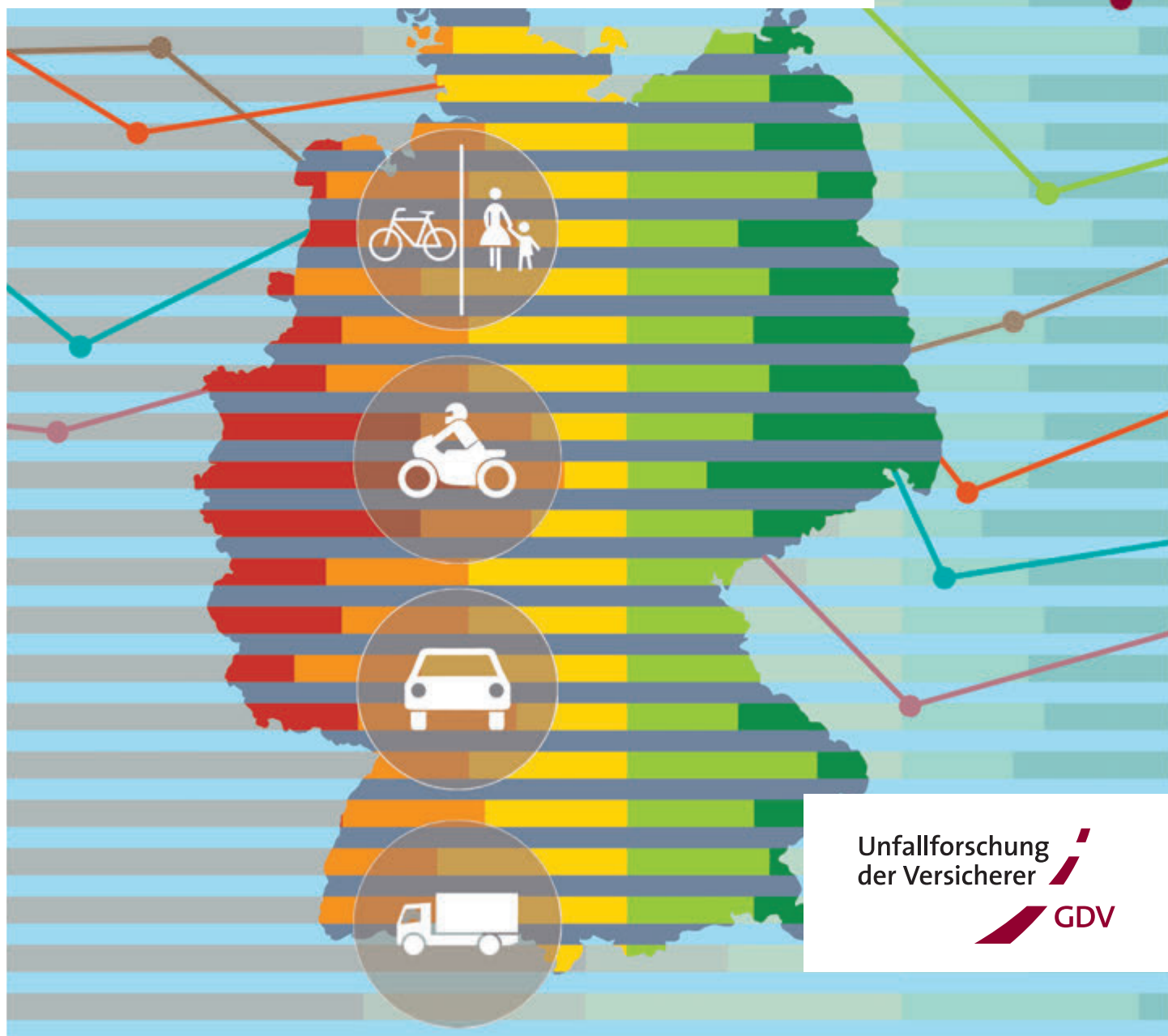


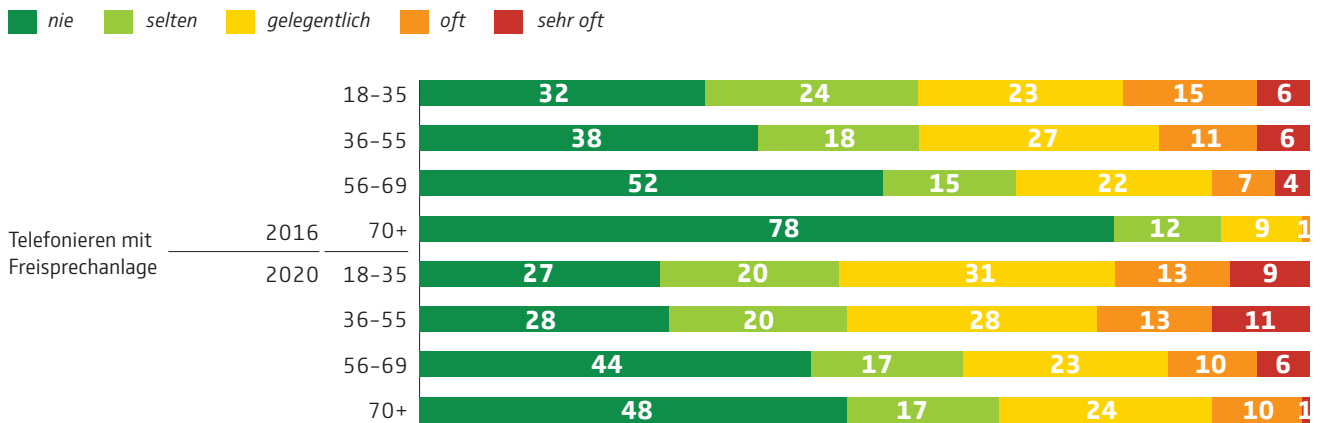
Unfallforschung kompakt Nr. 105

Verkehrsklima in Deutschland 20



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

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



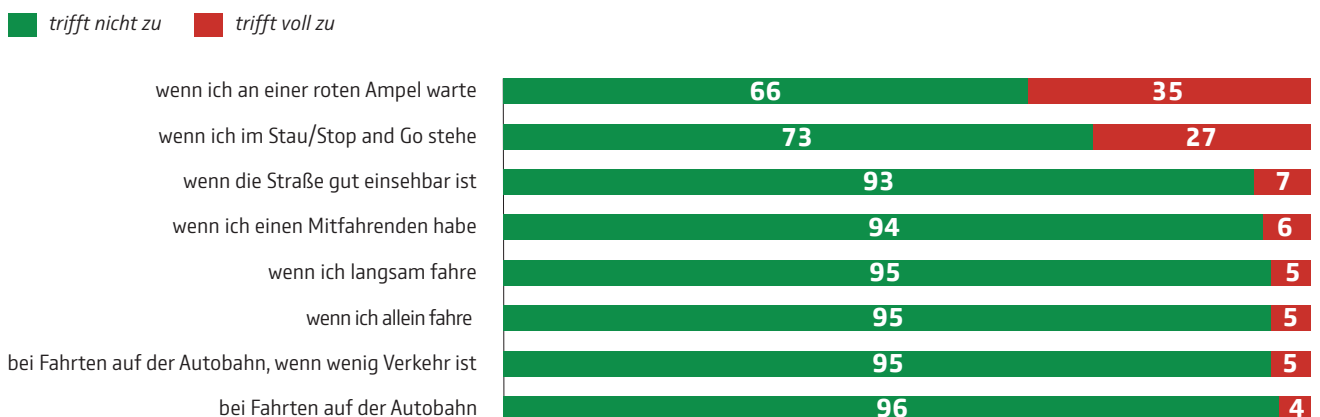
© UDV 2020

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

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

Vermeintlich gefahrlose Smartphone-Nutzung während der Fahrt

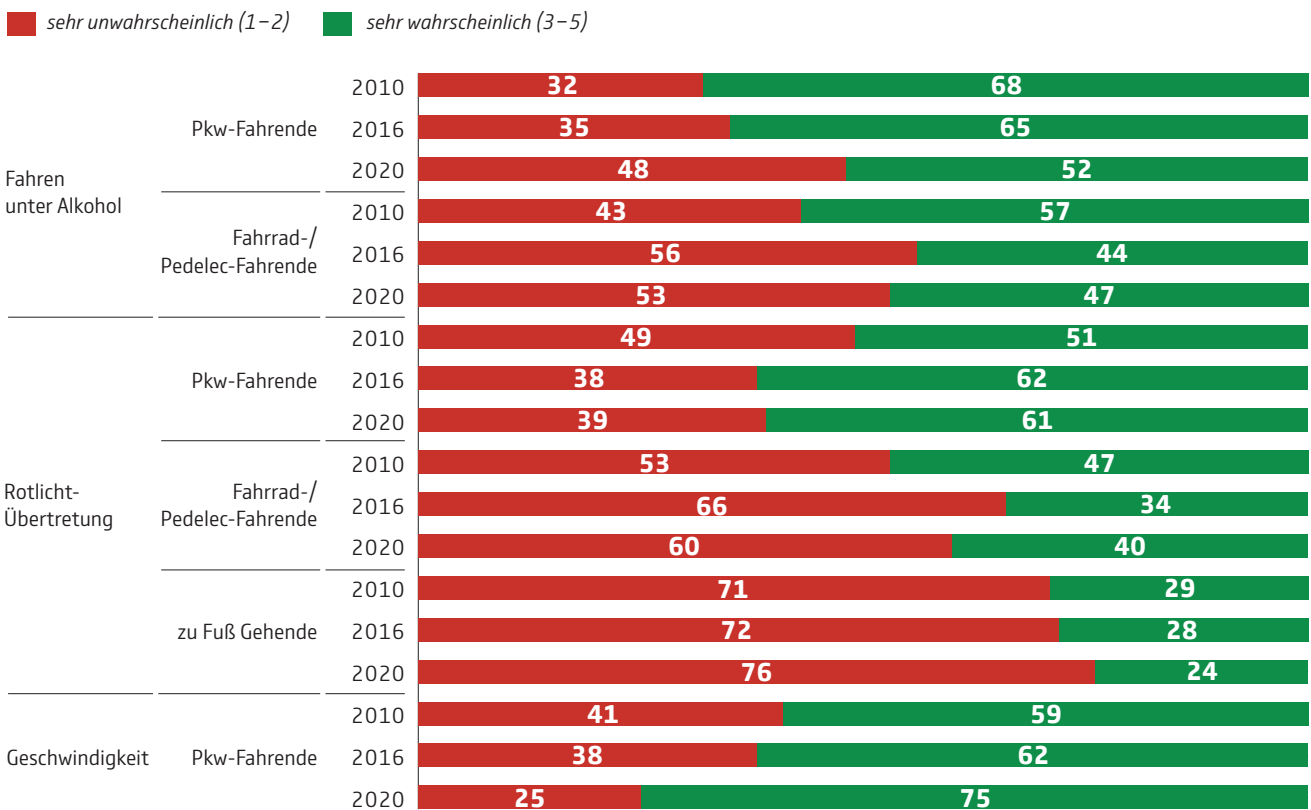
Abbildung 7 · nur Personen, die den Pkw fahren n = 1.856; zusammengefasste Skala von 1 „trifft nicht zu“ bis 4 „trifft voll zu“; in Zeilenprozent, gewichtet



© UDV 2020

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

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



© UDV 2020

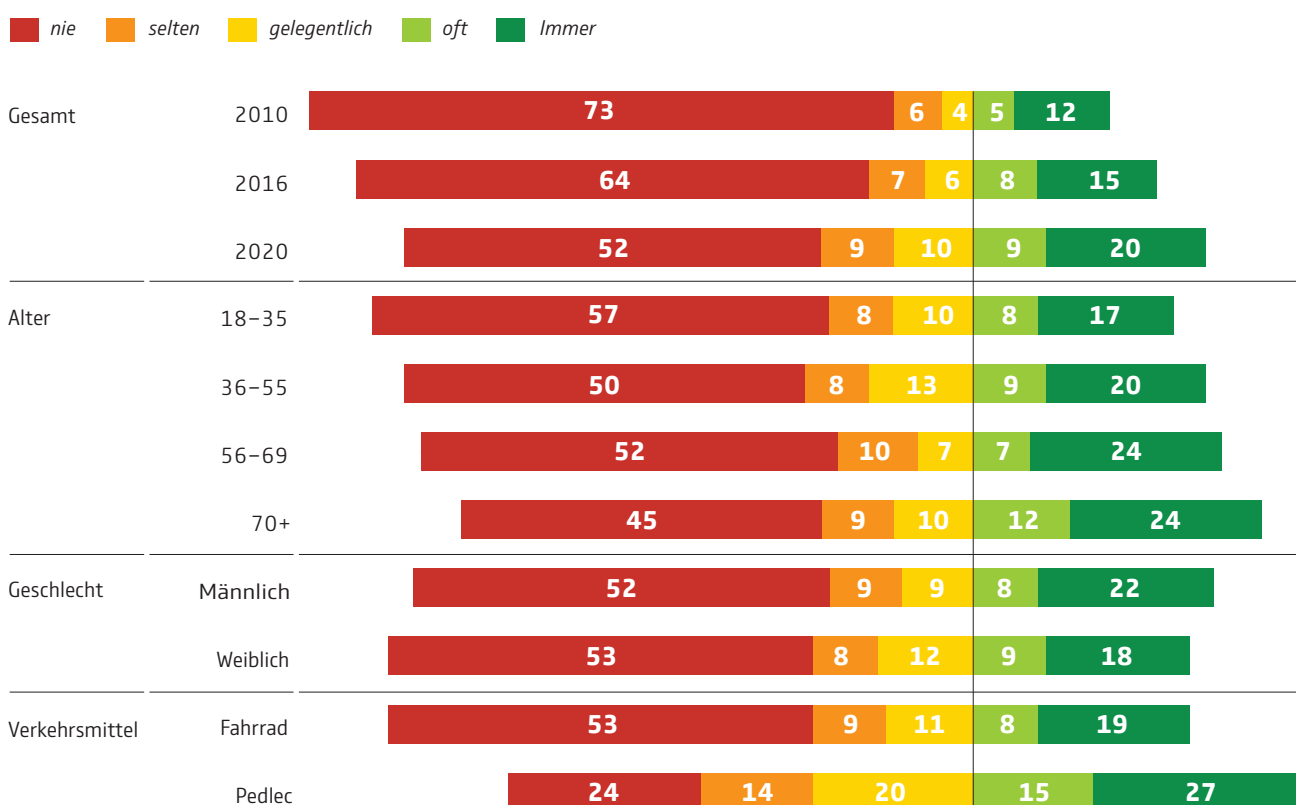
Nutzung eines Fahrradhelmes

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

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

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

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



© UDV 2020

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

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

Alkohol-Interlock Programm

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

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

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

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

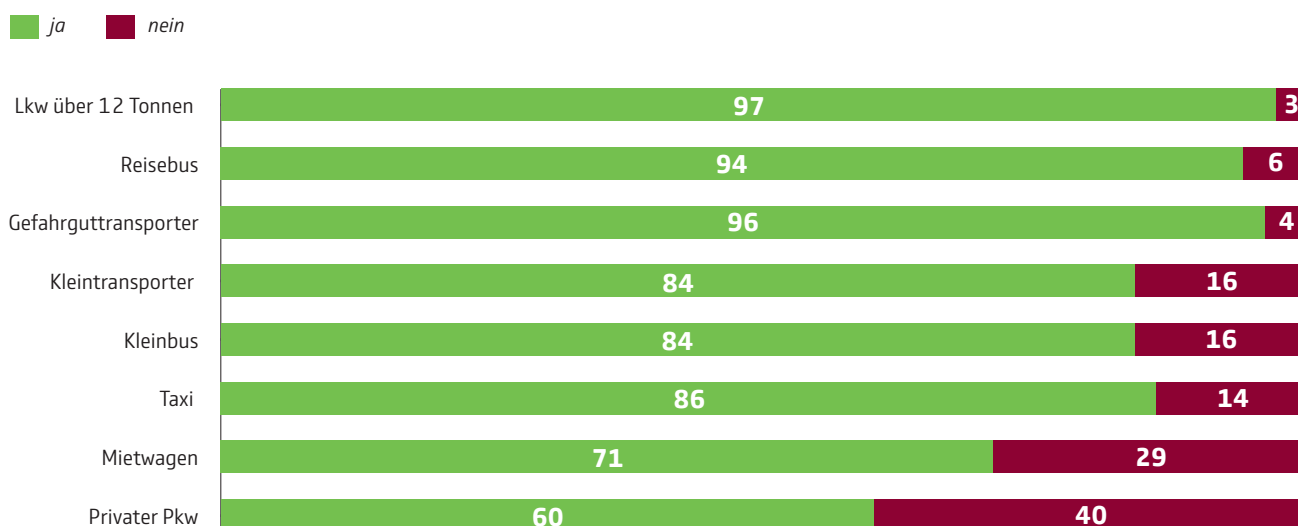
- 44 Prozent der Befragten befürworteten eine Teilnahme schon ab einer Alkoholkonzentration von 0,5 Promille,
- 26 Prozent ab 1,1 Promille,
- 7 Prozent fordern einen Einsatz ab 1,6 Promille und
- 23 Prozent bei Auffälligkeiten mit 0,5 Promille und einem früheren Verkehrsverstoß unbestimmter Art.

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

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

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

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



© UDV 2020

Aggressives Verhalten im Straßenverkehr

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

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

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

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

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

Automobilität älterer Personen

Methodik und Stichprobe

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

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

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

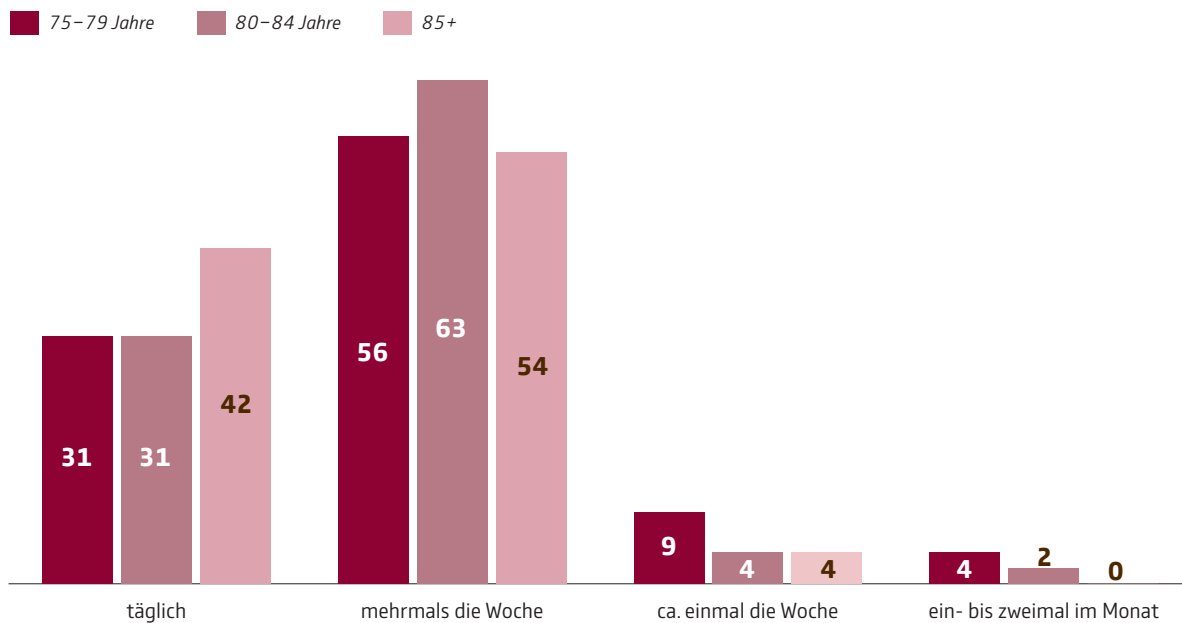
Fahrthäufigkeit und Fahrleistung

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

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

Fahrthäufigkeit innerhalb der letzten zwölf Monate

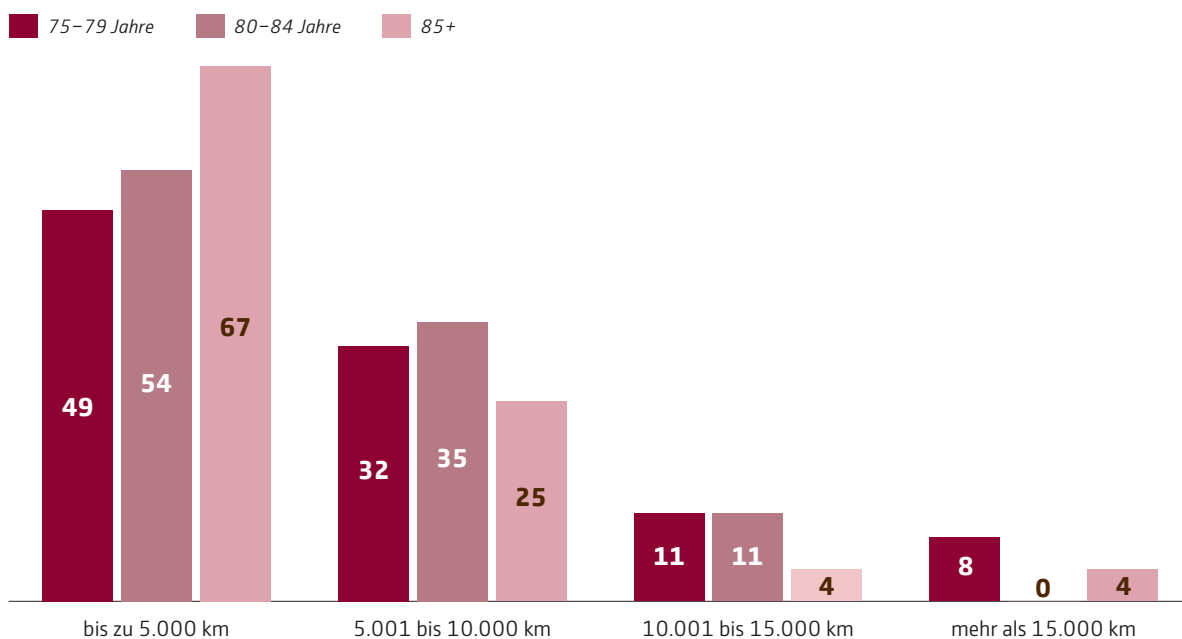
Abbildung 14 · getrennt nach Altersgruppen, n = 202; in Spaltenprozent



© UDV 2020

Fahrleistung innerhalb der letzten zwölf Monate

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



© UDV 2020

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

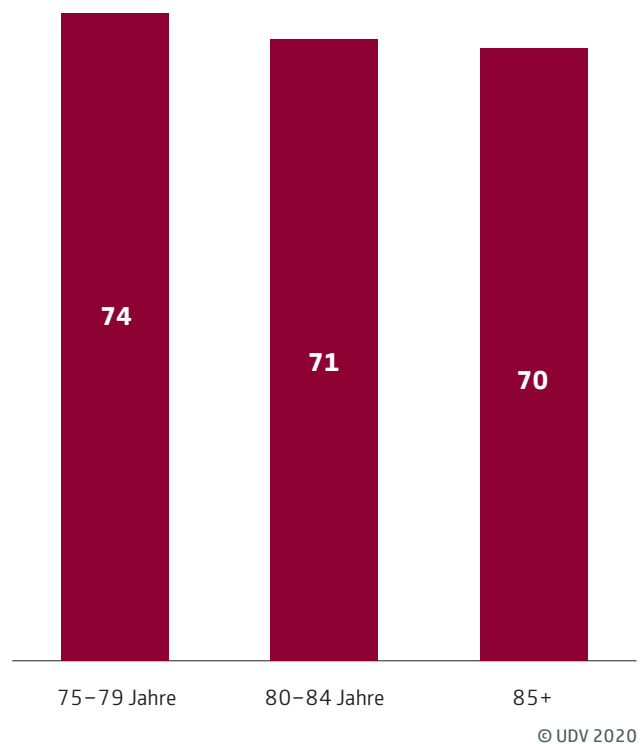
Die Kombination aus häufigen Fahrten und geringer Fahrleistung lässt annehmen, dass überwiegend kurze Strecken mit dem Pkw zurückgelegt werden. Diese Interpretation legen auch die Ergebnisse der Wegezwecke nahe. Die Befragten geben an, tendenziell eher seltener als noch vor zehn Jahren mit dem Auto Urlaubsreisen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

Einschätzung der eigenen Fahrkompetenz

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

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

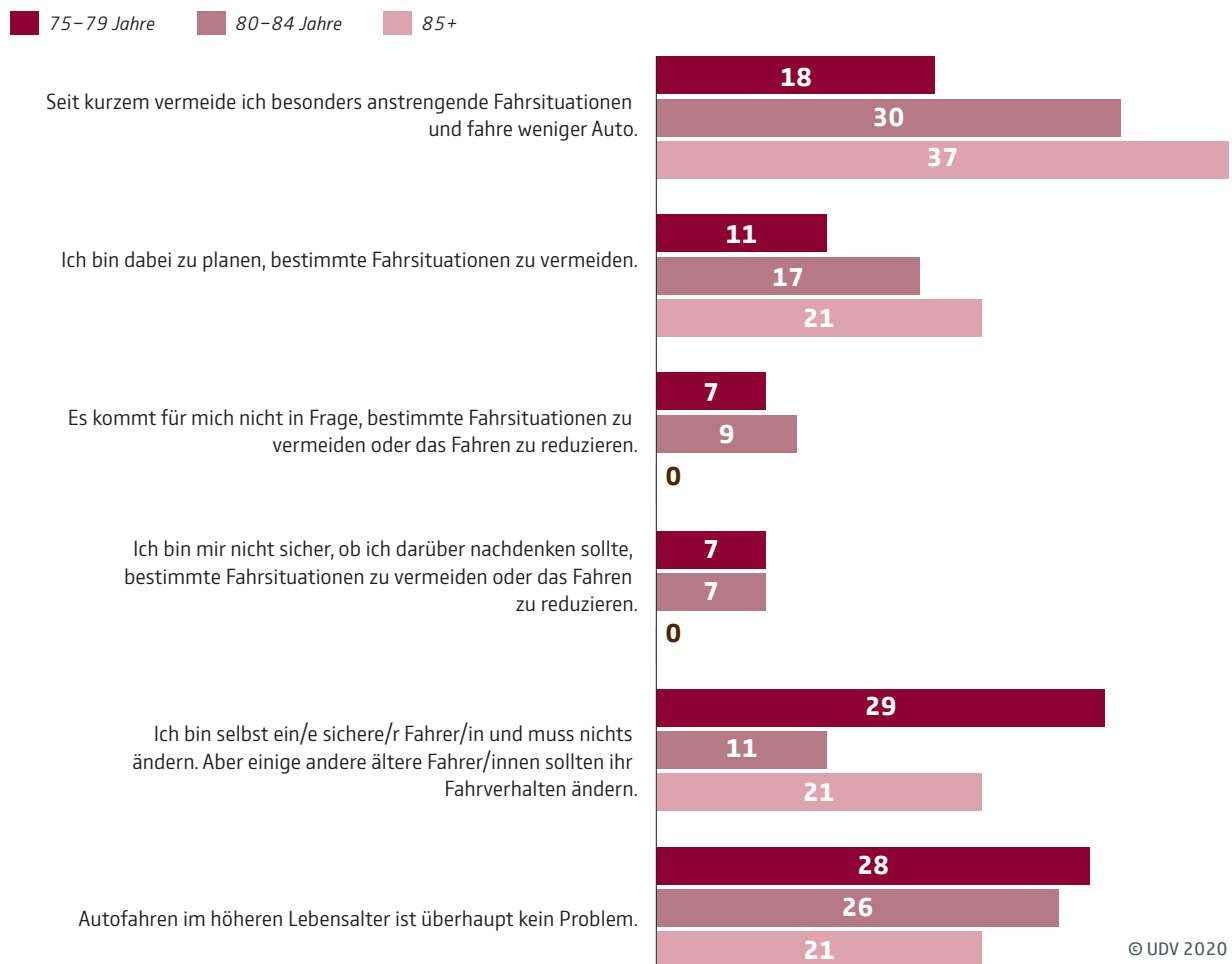
Abbildung 16 · getrennt nach Altersgruppen, n = 202; Skala von 0 „sehr schlechter Autofahrender“ bis 100 „außerordentlich guter Autofahrender“, Mittelwert



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

Problembewusstsein und Selbsteinschätzung

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



Rückmeldung zur Fahrkompetenz durch Andere

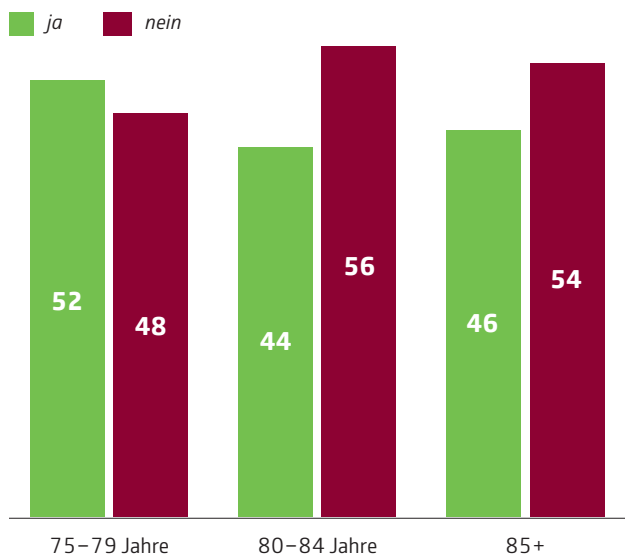
Da ältere Personen Veränderungen bei sich selbst unter Umständen nicht gut wahrnehmen können, ist die Rückmeldung durch Andere für die Anpassung des eigenen Fahrverhaltens besonders wichtig. Das persönliche Umfeld der Älteren erkennt womöglich schon früher Defizite in der Fahrkompetenz. Daher wurden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

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

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

Wurden Sie schon auf ihre persönlichen Fahrfähigkeiten angesprochen?

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



© UDV 2020

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

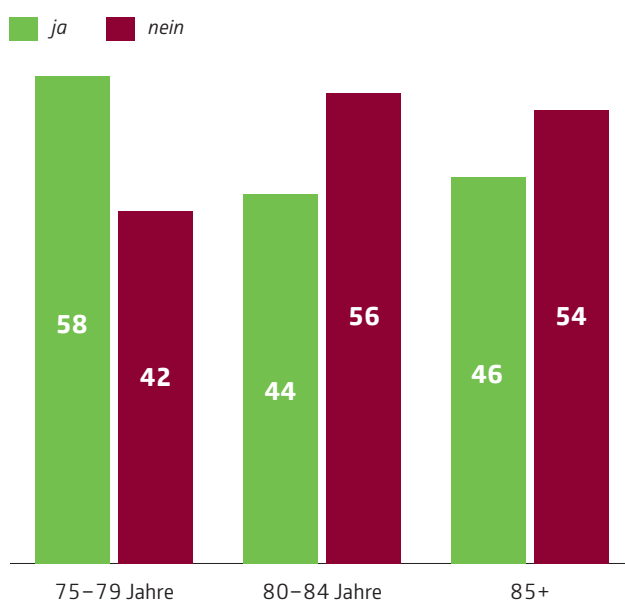
Gesundheit und Autofahren

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

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

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

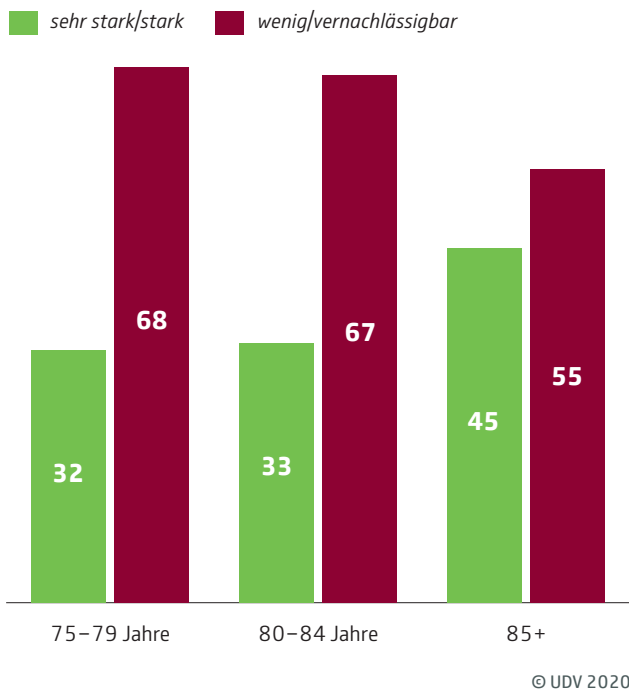
Abbildung 19 · getrennt nach Altersgruppen, n = 202; in Spaltenprozent



© UDV 2020

Auswirkungen der eigenen Gesundheit auf die Fahrkompetenz

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



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

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

Maßnahmen und Angebote: Kenntnis und Befürwortung

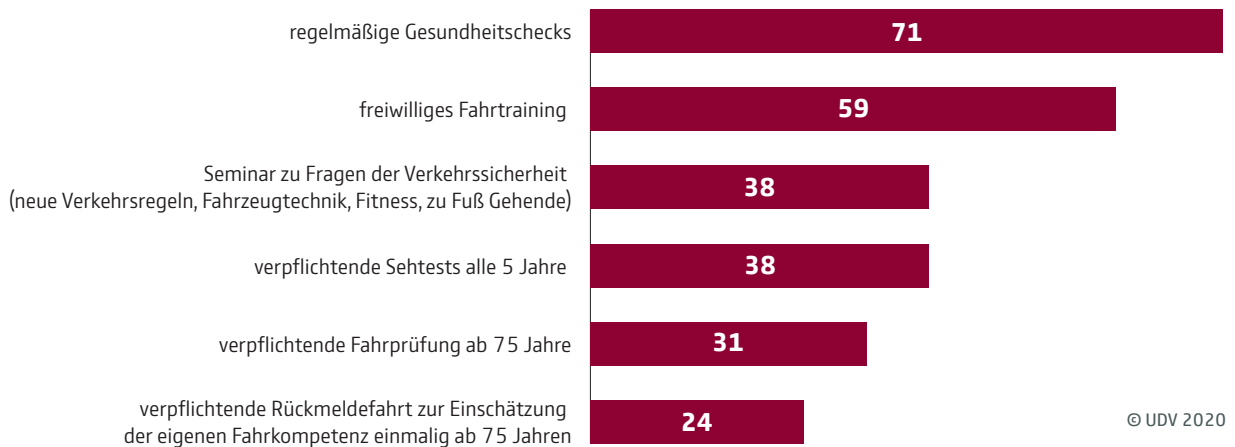
Gegenwärtig gibt es eine Vielzahl von Verkehrssicherheitsveranstaltungen, die ältere Menschen bei der Anpassung ihres Fahrverhaltens und dem langfristigen Erhalt der Fahrkompetenz unterstützen. Die Befragten wurden zunächst gebeten anzugeben, ob sie verschiedene mögliche Maßnahmen und Angebote zur Unterstützung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

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

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

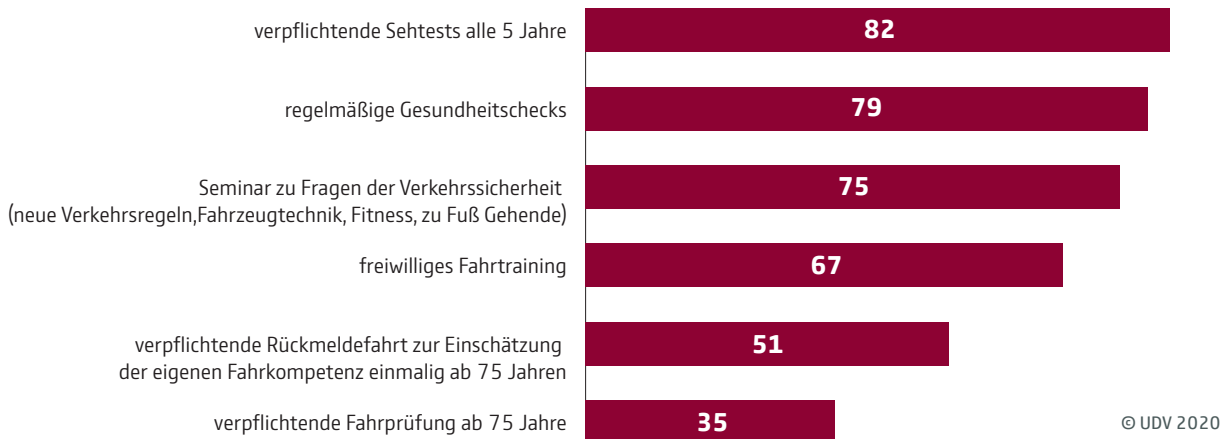
Kennntnis verschiedener Angebote zum Erhalt der Fahrkompetenz

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



Akzeptanz verschiedener Angebote zum Erhalt der Fahrkompetenz

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



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

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

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

Folgen der Corona-Pandemie

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

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

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

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

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

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

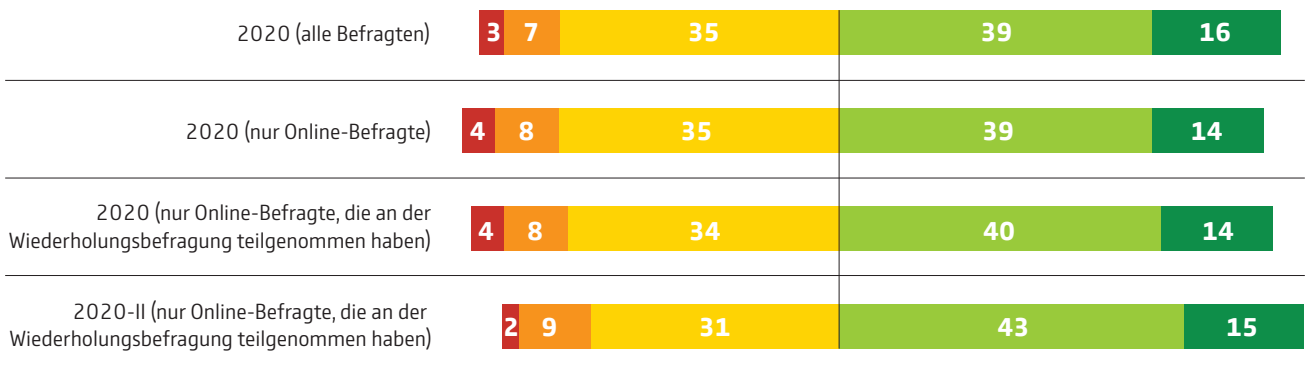
Das Sicherheitsempfinden der Befragten hat sich kaum verändert (Abb. 23). Fühlten sich zuvor noch 54 Prozent der online Befragten sicher oder sehr sicher, sind es bei eben diesen nach Ausbruch der Corona-Pandemie rund 58 Prozent. Auch im Vergleich zu allen zuvor online Befragten sowie allen Befragten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

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

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

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

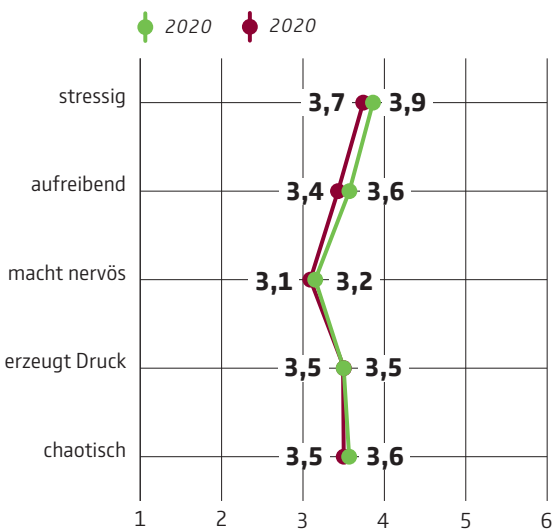
gar nicht sicher (1) ■ 2 ■ 3 ■ 4 ■ sehr sicher (5)



© UDV 2020

Emotionales Erleben des Straßenverkehrs

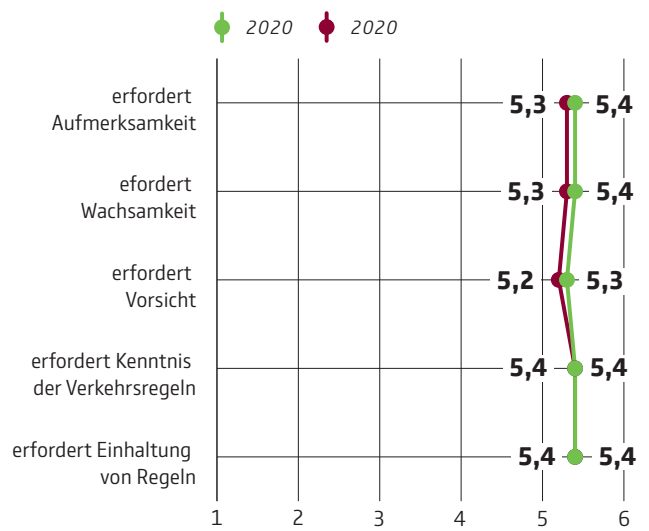
Abbildung 24 · n = 1.320; Mittelwert auf Skala 1 „trifft überhaupt nicht zu“ bis 6 „trifft voll zu“; gewichtet



© UDV 2020

Wahrgenommene Anforderungen an die Verkehrsteilnehmenden

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



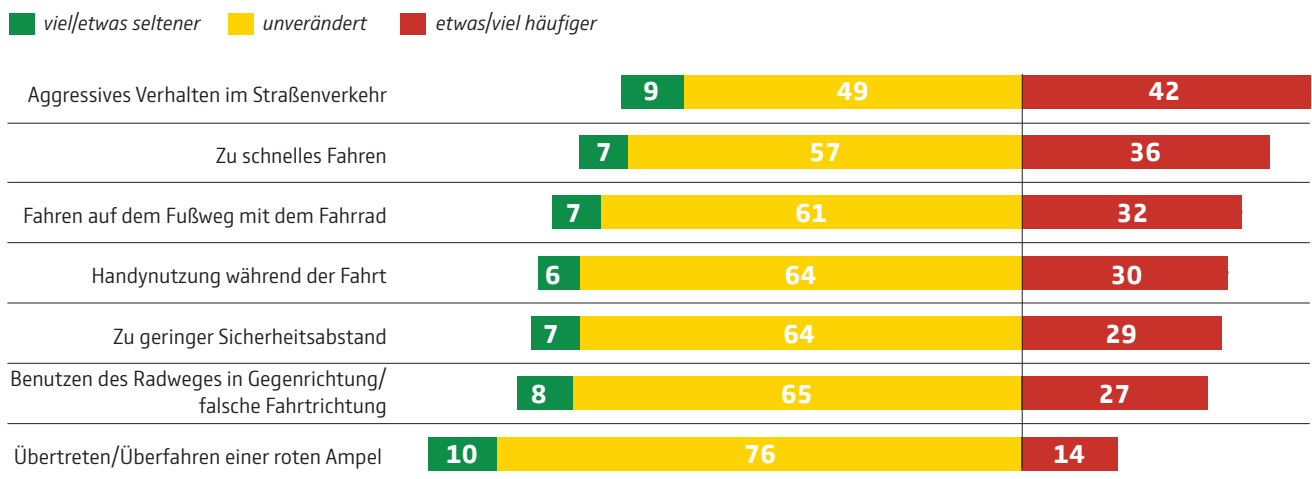
© UDV 2020

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

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

Wahrgenommenes Verkehrsverhalten bei anderen seit der Corona-Pandemie

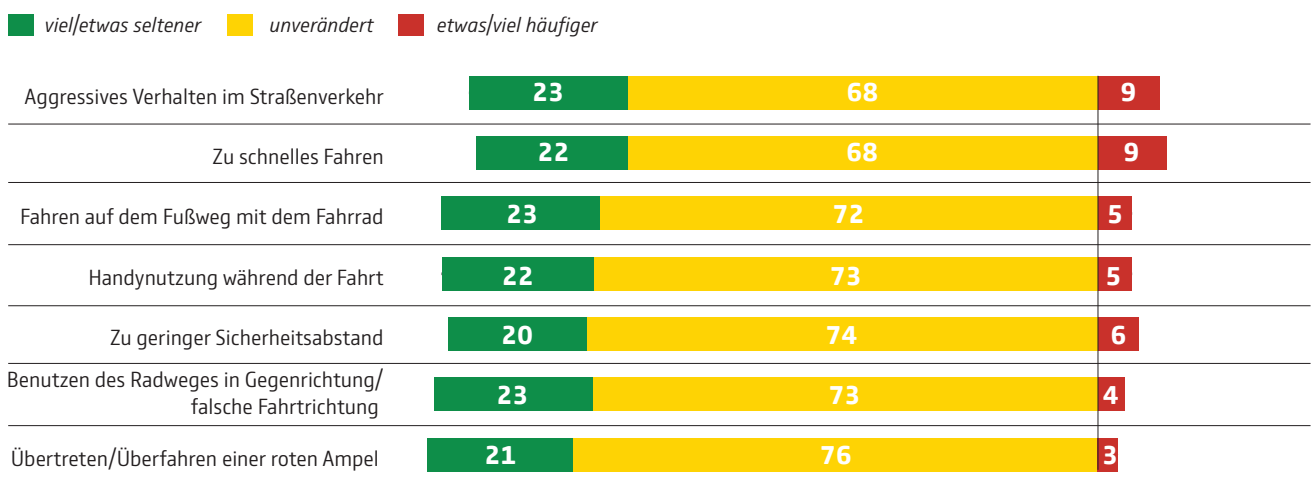
Abbildung 26 · n = 1.320; Skala von 1 „viel seltener“ bis 5 „viel häufiger“, zusammengefasst; in Zeilenprozent, gewichtet



© UDV 2020

Wahrgenommenes eigenes Verkehrsverhalten seit der Corona-Pandemie

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



© UDV 2020

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

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

Fazit

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

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

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

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

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

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




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

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



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

unfallforschung@gdv.de
www.udv.de
www.gdv.de

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