

AXA Verkehrssicherheits-Report

Eine Studie zum Verhalten
der Deutschen
im Straßenverkehr

Köln, Oktober 2012



Studiensteckbrief

Studentitel: AXA Verkehrssicherheits-Report 2012

Erhebungsmethode: Computergestützte Telefon-Interviews (CATI)

Grundgesamtheit: Personen ab 18 Jahren in Deutschland, die im Besitz einer Fahrerlaubnis sind und in den letzten 12 Monaten selber Auto gefahren sind

Stichprobe: n = 1.102 repräsentative Interviews bundesweit

Erhebungszeitraum: 4. bis 15. Juni 2012

Signifikante Differenzen: Im Bericht sind signifikante, positive Differenzen zwischen den Werten von 2012 und 2009 mit einem grünen Kästchen (↑) gekennzeichnet, signifikant negative Differenzen mit einem roten (↓). Analog sind aktuelle signifikante Unterschiede in soziodemografischen Teilgruppen im Vergleich zu den Gesamtwerten gekennzeichnet.

Haupterkenntnisse

Wahrnehmung der Verkehrssicherheit

■ Die Deutschen fühlen sich auf der Straße sicher.

- Das Sicherheitsempfinden der deutschen Autofahrer hat zugenommen: Aktuell fühlen sich 92 % aller Bundesbürger mit Führerschein und Fahrpraxis in den letzten 12 Monaten nach eigenen Angaben absolut oder ziemlich sicher auf den deutschen Straßen – im Vergleich zu 2009 eine erfreuliche Steigerung um 9 Prozentpunkte.

■ Die Sicherheit der einzelnen Straßenarten wird unterschiedlich beurteilt.

- Die Landstraße wird von den Deutschen häufiger für die sicherste Straßenart gehalten als die Autobahn oder der Stadtverkehr. Im Durchschnitt fühlen sich 44 % der Befragten auf der Landstraße am sichersten.
- Der Wohnort scheint die Einschätzung besonders zu beeinflussen: Unter den Landbewohnern favorisieren 57 % die Landstraße, bei den Stadtbewohnern liegt der Anteil nur bei 34 %.
- Bezüglich des Geschlechts gibt es ebenfalls Unterschiede in der Einschätzung: Männer fühlen sich auf Autobahnen sicherer (42 %), Frauen auf Landstraßen (50 %).

Kommentar: Trügerische Sicherheit

Auch wenn das grundsätzliche Sicherheitsgefühl der deutschen Fahrer angemessen ist – in Bezug auf die Sicherheit der einzelnen Straßenarten passt es nicht: Laut Statistischem Bundesamt kamen in 2011 rund 60 % der Verkehrsopfer auf Außerortsstraßen (ohne Autobahn) ums Leben. Als Grund werden immer wieder die höheren Fahrgeschwindigkeiten auf den oft schmalen Landstraßen genannt. Auf den Autobahnen wurden dagegen nur 6 % aller Unfälle mit Personenschaden und 11,3 % aller Getöteten gezählt (Quelle: Destatis). Damit ist keineswegs die Landstraße, sondern die Autobahn die sicherste Straßenart.

Haupterkenntnisse

Wahrnehmung und Eigenschaften deutscher Fahrer

■ Die Deutschen halten sich für fähige Autofahrer ...

- Gut acht von zehn Befragten (84 %) sehen die Deutschen aktuell als „sehr gute“ oder „ziemlich gute“ Fahrer an – das sind 11 Prozentpunkte mehr als in 2009.
- Interessant: Noch größer ist das Vertrauen in die eigenen Fähigkeiten: 96 % der Befragten halten sich selbst für einen „sehr guten“ oder „ziemlich guten“ Fahrer. Das Prädikat „sehr gut“ würden sich selbst 14 % der Fahrer geben, den Deutschen insgesamt dagegen nur 4 % der Befragten.

■ ... und beschreiben sich zunehmend als „sicherheitsbewusst“.

- Knapp die Hälfte der Befragten würde die deutschen Fahrer als „sicherheitsbewusst“ beschreiben – das sind 18 Prozentpunkte mehr als in 2009. „Aggressivität“ wird dagegen deutlich seltener als Eigenschaft genannt.
- Ältere (über 65-jährige) Befragte sowie Befragte mit langjähriger (über 30-jähriger) Fahrpraxis halten die Deutschen noch häufiger für „sicherheitsbewusst“ als die Gesamtheit.
- 21 % der Fahrer unter 34 Jahren und mit weniger als 10 Jahren Fahrpraxis würden die deutschen Fahrer am ehesten als „ruhig“ beschreiben – das sind 7 Prozentpunkte mehr als der Durchschnitt.

Kommentar: Erfreuliche Entwicklung, aber es bleibt Verbesserungspotenzial

2009 fanden noch fast die Hälfte der Deutschen, dass „Aggressivität“ die deutschen Fahrer am ehesten beschreibt. 2012 halten sich die deutschen Fahrer vornehmlich für sicherheitsbewusst. Gefährliche Verhaltensweisen hinterm Steuer gibt es allerdings nach wie vor, wie der Verkehrssicherheits-Report an anderer Stelle zeigt. So können sich zum Beispiel bei Weitem nicht alle von gelegentlichen Geschwindigkeitsüberschreitungen oder zu dichtem Auffahren freisprechen (vgl. Seite 6).

Haupterkenntnisse

Verhalten deutscher Autofahrer (1)

- „Bewusstsein für Risiken“ und „Geschwindigkeitsüberwachungen“ nennen die Befragten am häufigsten als Einflussfaktoren auf das eigene Fahrverhalten.
 - Drei Viertel aller deutschen Autofahrer hat sich nach eigenen Angaben in den letzten 12 Monaten „etwas“ bis „stark“ von seinem Bewusstsein über die Risiken im Straßenverkehr beeinflussen lassen.
 - Geschwindigkeitsüberwachungen (65 %) und mögliche Punkte in Flensburg (43 %) werden ebenfalls häufig als Einflussfaktoren genannt.
 - Auch Präventionskampagnen wirken bei der Hälfte der Befragten nach eigenen Angaben auf das Verkehrsverhalten.
- Was die Deutschen auf der Straße für gefährlich halten
 - Fahren ohne Sicherheitsgurt (92 %) und Fahren unter Alkoholeinfluss (89 %) gelten weiterhin als die gefährlichsten Verhalten.
 - (Zu) schnelles Fahren wird häufiger als gefährlich eingestuft als bisher. 83 % empfinden es in jedem Fall als gefährlich, in Ortschaften oder Stadtgebieten schneller als 65 km/h zu fahren, 46 % auf einer Schnellstraße/Autobahn schneller als 160 km/h zu fahren.
 - Die Nichteinhaltung des Sicherheitsabstands wird von 86 % als gefährlich eingestuft. Obwohl die Anzahl der Nennungen abgenommen hat, liegt dieser Aspekt damit noch auf Rang 3 (zusammen mit „auf einer Schnellstraße / Autobahn rechts überholen“)

→ Kommentar

Haupterkenntnisse

Verhalten deutscher Autofahrer (2)

Kommentar: Denn sie wissen, was sie tun

- **Was als weniger gefährlich gilt, macht der Deutsche häufiger – und umgekehrt. Zwei Beispiele:**
 - Nur knapp die Hälfte der deutschen Autofahrer halten das Überfahren einer durchgezogenen Linie für gefährlich – dementsprechend halten sich 52 % manchmal und 3 % oft/sehr oft nicht daran. Das sind doppelt so viele wie noch in 2009 (28 %).
 - Ganz im Gegenteil beim Thema Alkohol: Das Fahren nach dem Genuss von zwei alkoholischen Getränken gilt als gefährlich – dementsprechend gibt kein Befragter an, oft/sehr oft alkoholisiert Auto zu fahren. Nur 11 % tun es manchmal, 89 % nie!
- **In Sachen Geschwindigkeit schätzen die Deutschen das Risiko je nach Straßenart unterschiedlich ein und verhalten sich auch unterschiedlich:**
 - Zu schnelles Fahren in der Stadt gilt als riskant, ist aber dennoch beliebt: 41 % der Befragten fahren nach eigenen Angaben oft oder manchmal schneller als 65 km/h.
 - Weniger als die Hälfte der Deutschen halten eine Geschwindigkeit von über 160 km/h auf der Autobahn für gefährlich – dementsprechend geben nur 46 % der Befragten an, nie so schnell zu fahren.
 - Tendenziell wächst allerdings das Bewusstsein um das Risiko: Im Vergleich zu 2009 hat sich der Anteil der Befragten, die hohe Geschwindigkeiten auf der Autobahn für gefährlich halten, um 10 Prozentpunkte erhöht, in Bezug auf zu schnelles Fahren in Ortschaften/Städten sogar um 13 Prozentpunkte.
- **Beim Nichteinhalten des Sicherheitsabstands entspricht das wahrgenommene Risiko nicht immer dem angegebenen Verkehrsverhalten.**
 - Gelegentliches Unterschreiten des vorgeschriebenen Sicherheitsabstands wird von 5 % sehr oft oder oft zugegeben, immerhin von 61 % der Befragten manchmal.
 - Damit wird dieser Verstoß mehr als doppelt so häufig genannt wie vor drei Jahren, obwohl ein solches Verhalten für überdurchschnittlich gefährlich gehalten wird.

Haupterkenntnisse

Männer oder Frauen – wer fährt besser?

■ Frauen werden als die besseren Autofahrer angesehen.

- 38 % der Befragten geben an, dass Frauen besser Autofahren als Männer, für Männer stimmt nur ein Viertel (24 %) der Deutschen.
- Im Vergleich zum Gesamtwert halten sich Männer und Frauen jeweils häufiger selbst für die besseren Fahrer.
- Je jünger die Befragten, desto häufiger werden männliche Fahrer für begabter gehalten.

■ Obwohl sie insgesamt als die besseren Autofahrer gelten, geben Frauen häufiger Schwierigkeiten hinterm Steuer an.

- Extreme Wetterbedingungen stressen beide Geschlechter am meisten – mit 83 % liegt der Wert bei den Frauen allerdings noch um 16 Prozentpunkte höher als bei den männlichen Befragten.
- Das Fahren im Dunkeln bereitet fast der Hälfte aller weiblichen Fahrerinnen (47 %) Schwierigkeiten. Dagegen geben im Durchschnitt nur 27 % der Männer hier Probleme an.
- Baustellen bereiten einem Drittel der Befragten Unwohlsein im Auto. Hier gibt es keinen geschlechtsspezifischen Unterschied.

Kommentar: Wer gibt was zu?

Die Unterschiede in der Beantwortung zwischen den Geschlechtern fallen mehr als deutlich auf. Interessant ist in diesem Zusammenhang besonders, dass bei drei möglichen Nennungen Frauen im Durchschnitt 2,2 Aspekte angeben, Männer lediglich 1,7. Betrachtet man den Schadenbedarf der beiden Geschlechter, so zeigt sich nur in jungen Jahren ein deutlicher Unterschied: Junge Männer unter 25 Jahren produzieren rund 25 % mehr Schäden als gleichaltrige Frauen. Fraglich bis bedenklich ist in diesem Zusammenhang, dass insbesondere jüngere Fahrer Männer für die besseren Autofahrer halten.

Haupterkenntnisse

Strafen für Verstöße gegen die StVO

■ Gerechtigkeit: Das aktuelle Strafmaß bei Verkehrsverstößen findet eine breite Zustimmung.

- 44 % der Befragten halten die heutige Ahndung von Verstößen für angemessen. Etwa ein Viertel der Befragten findet die Bestrafung sollte strenger sein. Das verbleibende Viertel findet, sie sollte flexibler bzw. weniger streng gehandhabt werden.
- Allerdings sind Befragte mit einer Bußgeldhistorie häufiger für eine flexiblere bzw. weniger strenge Handhabung (33 %).

■ „Zu schnelles Fahren“ wird am häufigsten als schwerster Verstoß genannt.

- Knapp ein Viertel der Befragten gibt an, 2012 eine Strafe wegen eines Verstöbes gegen die StVO erhalten zu haben. Dagegen haben gut drei Viertel keine Strafe erhalten.
- Als schwerster Verstoß wird weitaus am häufigsten zu schnelles Fahren (63 %) genannt.
- Auf Platz 2 folgt unerlaubtes „Anhalten oder Parken“ (18 %). Die Anzahl der Befragten mit Parkverstößen als schwerstem Verstoß hat sich im Vergleich zu 2009 (4 %) mehr als vervierfacht und damit mit Abstand am stärksten zugenommen.

Kommentar: Justitia leistet gute Arbeit – überwiegend einsichtige Raser

Die Deutschen halten das Strafmaß überwiegend für gerecht. Selbst von den Befragten, die eine Strafe erhalten haben, spricht sich nur 1/3 für eine mildere Bestrafung aus. Dies lässt ein hohes Maß an Einsicht erkennen. Übrigens: 57,1 % der Eintragungen im Verkehrszentralregister (Quelle: KBA, Stand 1.1.2011) beziehen sich auf Geschwindigkeitsverstöße. Daher wundert es nicht, dass die meisten Befragten dies als ihre schwerste Verkehrsüberschreitung nennen. Offen bleibt die Frage: Sind die Deutschen also ein Volk von Rasern? Oder werden die anderen Verstöße bislang weniger stark kontrolliert und geahndet? (vgl. S. 9)

Haupterkenntnisse

Einstellungen zur Prävention (1)

■ Vorbeugung wird durchweg als wichtig eingestuft.

- Maßnahmen zur Vorbeugung von Verkehrsunfällen werden als wichtig eingestuft: 95 % der Befragten halten dieses Thema für „sehr wichtig“ oder „ziemlich wichtig“.
- Dies gilt unabhängig vom Alter sowie für Männer (93 %) und Frauen (95 %) gleichermaßen.

■ Auch Kontrollen und strengere Regeln sind durchaus erwünscht.

- Drei von vier Befragten halten stärkere Kontrollen zur Einhaltung des Sicherheitsabstands sowie eine stärkere Ahndung von Telefonieren am Steuer für besonders geeignet, um die Verkehrssicherheit weiter zu erhöhen. 65 % halten insgesamt mehr Verkehrskontrollen für sinnvoll.
- Aber es müssen nicht immer Vorschriften sein: Ebenfalls 74 % sind der Meinung, Rüttelstreifen erhöhen die Verkehrssicherheit.
- Auch eine generelle Null-Promille-Grenze halten 68 % der Befragten für sinnvoll, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Kommentar: Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser

Dass so viele Befragte Unfallprävention für wichtig halten, beweist das hohe Sicherheitsbewusstsein der deutschen Autofahrer (vgl. Seite 4). Eine Mehrheit hält sogar die stärkere Kontrolle und Ahndung von Verstößen für geeignet, um die Sicherheit weiter zu erhöhen. Sogar neue, strengere Regeln können sich viele vorstellen. Beispiel: Null Promille-Grenze. 2/3 der Befragten hält sie für sinnvoll. Alkohol und Autofahren passen eben nicht zusammen: 89 % halten das Fahren nach dem Genuss von mehr als zwei alkoholischen Getränken für gefährlich. Genauso viele geben an, es nie zu tun.

Haupterkenntnisse

Einstellungen zur Prävention (2)

■ Einstellungen zum Telefonieren und Tempolimit hängen auch vom Alter ab.

- 74 % der Befragten halten eine stärkere Ahndung vom Telefonieren ohne Freisprechanlagen für gut geeignet, die Verkehrssicherheit zu erhöhen. In der Altersgruppe von 18 bis 34 Jahre allerdings nur 62 %, bei den über 65-jährigen Befragten sogar 82 %.
- Insgesamt sind ältere Befragte häufiger für mehr Verkehrskontrollen (+65 Jahre: 72 %, Durchschnitt: 65 %)
- Während 43 % der über 65-Jährigen finden, dass ein generelles Tempolimit auf deutschen Autobahnen geeignet ist, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, sind nur halb so viele junge Autofahrer dieser Meinung.

■ Manche Verkehrssituationen bereiten Senioren mehr Probleme.

- 13 % der Befragten ab 65 Jahren geben an, dass ihnen das Rückwärtsfahren Schwierigkeiten macht. Das sind fast doppelt so viele Befragte wie im Durchschnitt (7 %)
- Fahren im Dunkeln bereitet schon eher und noch häufiger Schwierigkeiten. 45 % der 55- bis 64-Jährigen haben hier größte Schwierigkeiten. Auch bei den Befragten ab 65 Jahre ist dies kaum anders (46 %). Der Durchschnitt liegt hier immerhin noch bei 37 %.

■ Freiwillige Gesundheitschecks werden akzeptiert.

- Freiwillige Gesundheits-Checks für Fahrer über 65 Jahre finden bei der betroffenen Altersgruppe breite Zustimmung (60 %). Dagegen lehnen sie verpflichtende Gesundheitschecks ab (35 %)
- Aber auch über alle Altersklassen werden freiwillige Gesundheits-Checks verpflichtenden deutlich vorgezogen (freiwillige: 64 %, verpflichtende: 53 %)

Kommentar: Eigenverantwortung älterer Autofahrer stärken.

Ältere Fahrer haben eine lange Fahrpraxis und fahren oft besonnen. Aber mit abnehmender Beweglichkeit fällt das Rückwärtsfahren schwerer. Und wenn die Sehkraft nachlässt, fährt man nicht mehr so gern im Dunkeln. Dies ist wenig überraschend. Bemerkenswert ist jedoch, dass Ältere dies zugeben und finden, dass Gesundheits-Checks die Sicherheit erhöhen können. Allerdings wollen sie nicht aufgrund ihres Alters diskriminiert werden. Für eine breite Akzeptanz müssen Gesundheits-Checks daher freiwillig sein.

- 1. Wahrnehmung der Verkehrssicherheit**
- 2. Das Verhalten deutscher Autofahrer**
- 3. Die Erwartungen deutscher Autofahrer**

Anhang: Stichprobengrößen der Subgruppen

1. Wahrnehmung der Verkehrssicherheit

- Gefühl der Verkehrssicherheit
- Die sichersten Straßen
- Wahrnehmung deutscher Fahrer – auch im Selbstbild
- Eigenschaften deutscher Fahrer
- Männer oder Frauen – wer sind die besseren Autofahrer?
- Einflussfaktoren auf das Verkehrsverhalten

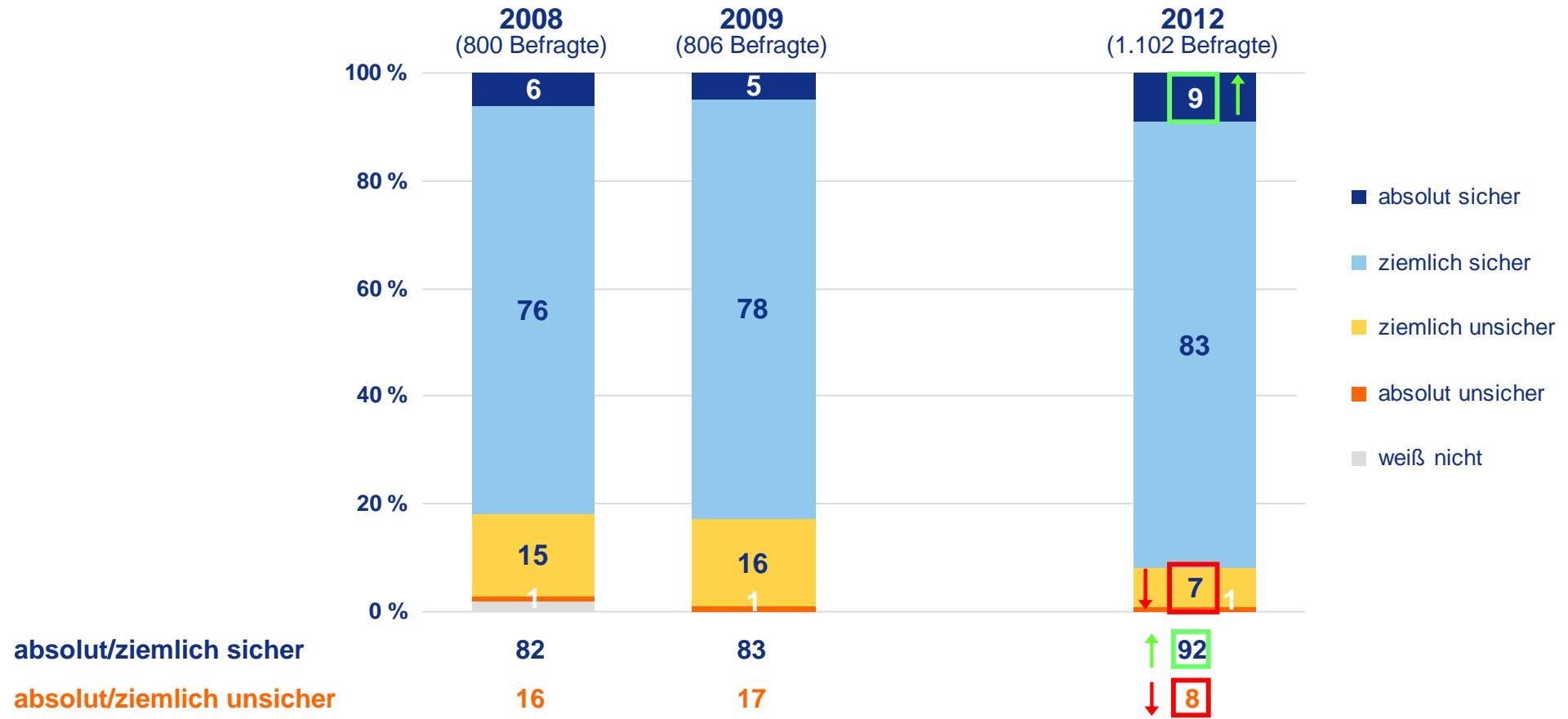
2. Verhalten deutscher Autofahrer

3. Einstellungen zur Prävention

Anhang: Stichprobengrößen der Subgruppen

Gefühl der Verkehrssicherheit

92% der befragten Fahrer fühlen sich sicher auf den deutschen Straßen.

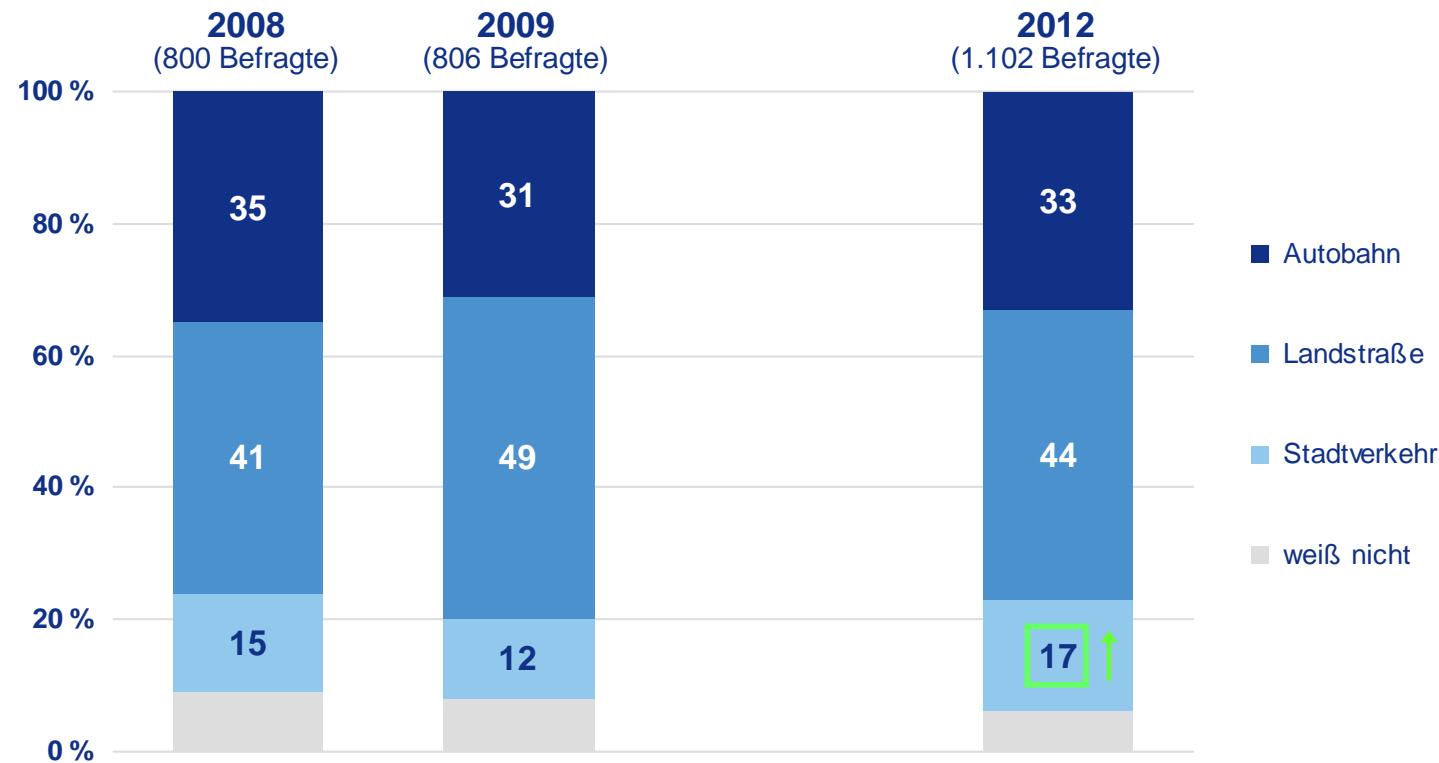


Basis: jeweils alle Befragten

Frage 1: „Wenn Sie an das Risiko eines Unfalls denken, wie sicher fühlen Sie sich als Autofahrer auf den Straßen in Deutschland?“

Die sichersten Straßen (1)

Die Landstraße wird häufiger für die sicherste Straßenart gehalten als die Autobahn.

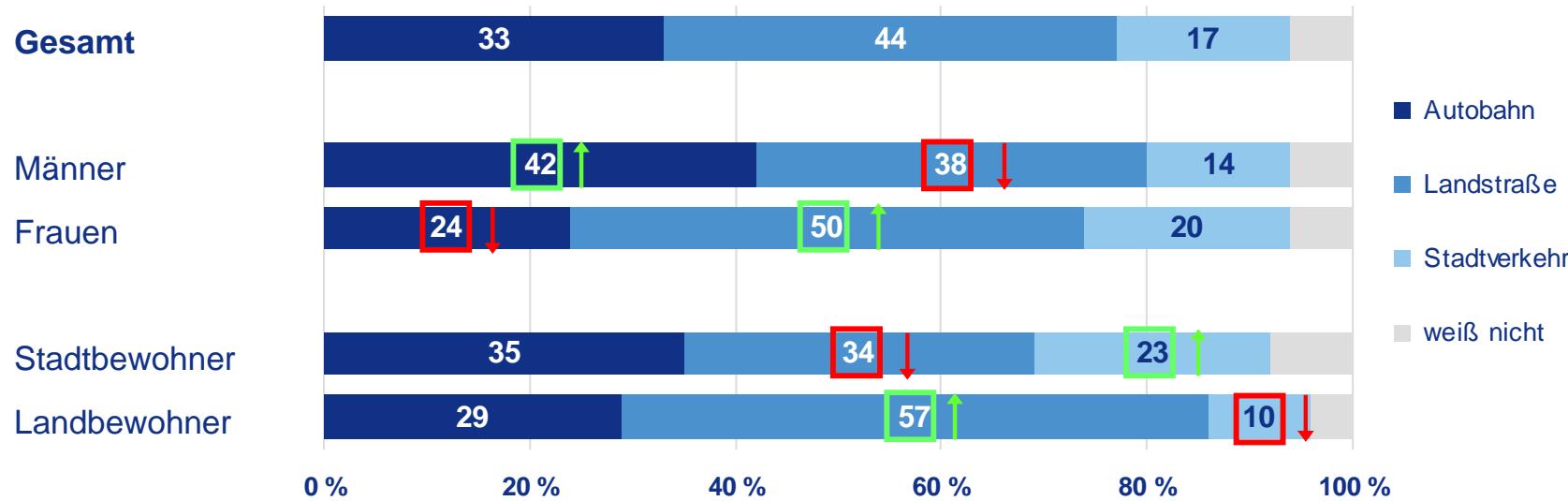


Basis: jeweils alle Befragten

Frage 2: „Auf welchen Straßen fühlen Sie sich am sichersten: auf Autobahnen, auf Landstraßen oder im Stadtverkehr?“

Die sichersten Straßen (2)

Männer halten Autobahnen für sicherer, Frauen Landstraßen. Auch der Wohnort scheint die Einschätzung zu beeinflussen.

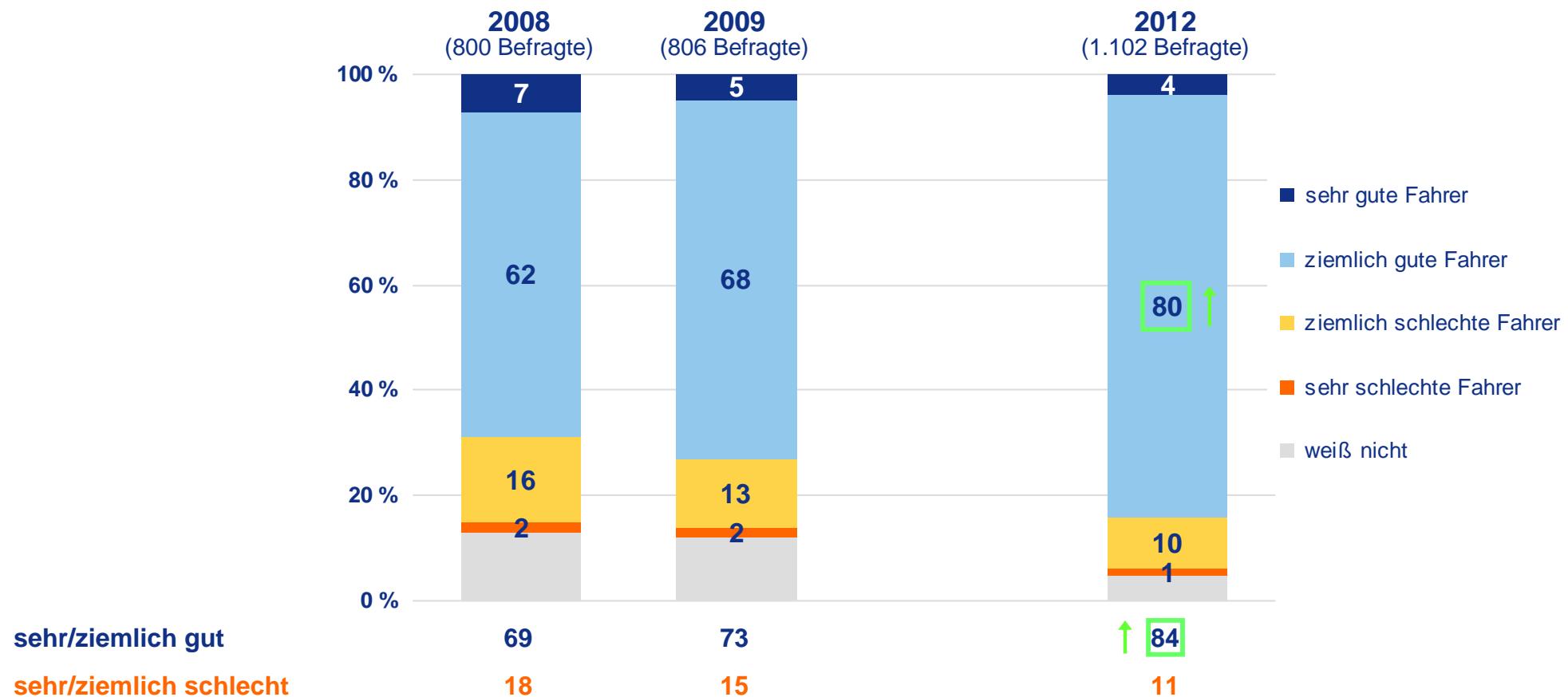


Basis: 1.102 Befragte

Frage 2: „Auf welchen Straßen fühlen Sie sich am sichersten: auf Autobahnen, auf Landstraßen oder im Stadtverkehr?“

Wahrnehmung der deutschen Fahrer

Gut acht von zehn Befragten halten die Deutschen aktuell für „sehr gute“ oder „ziemlich gute“ Fahrer – das sind 11 Prozentpunkte mehr als in 2009 und sogar 15 Prozentpunkte mehr als in 2008...

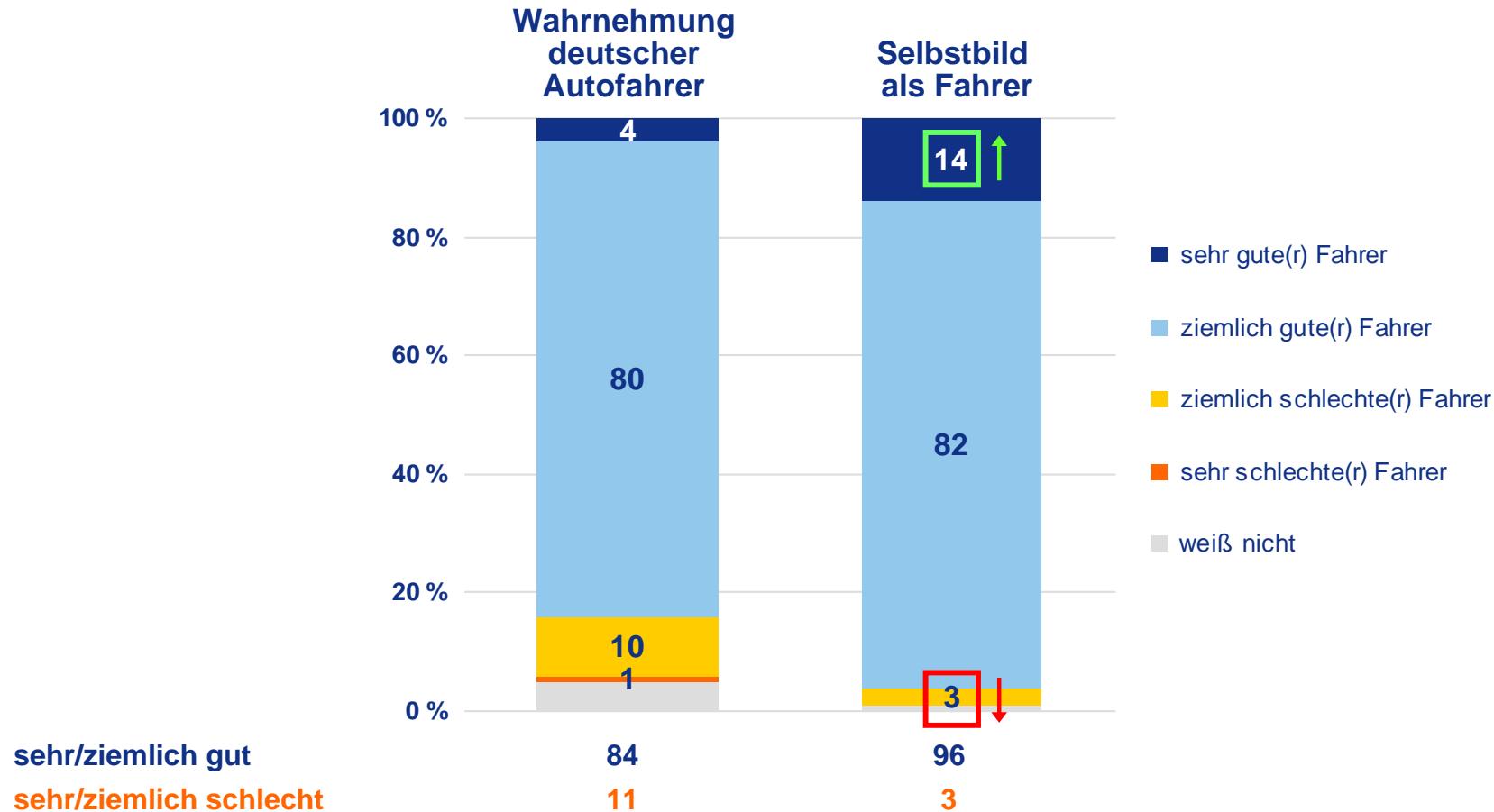


Basis: jeweils alle Befragten

Frage 3: „Sind die deutschen Autofahrer Ihrer Meinung nach „sehr gute Fahrer“, „ziemlich gute“, „ziemlich schlechte“ oder „sehr schlechte Fahrer“?“

Wahrnehmung der eigenen Fähigkeiten am Steuer

... Noch größer ist das Vertrauen in die eigenen Fähigkeiten: 96% der Befragten halten sich selbst für einen „sehr guten“ oder „ziemlich guten“ Fahrer.



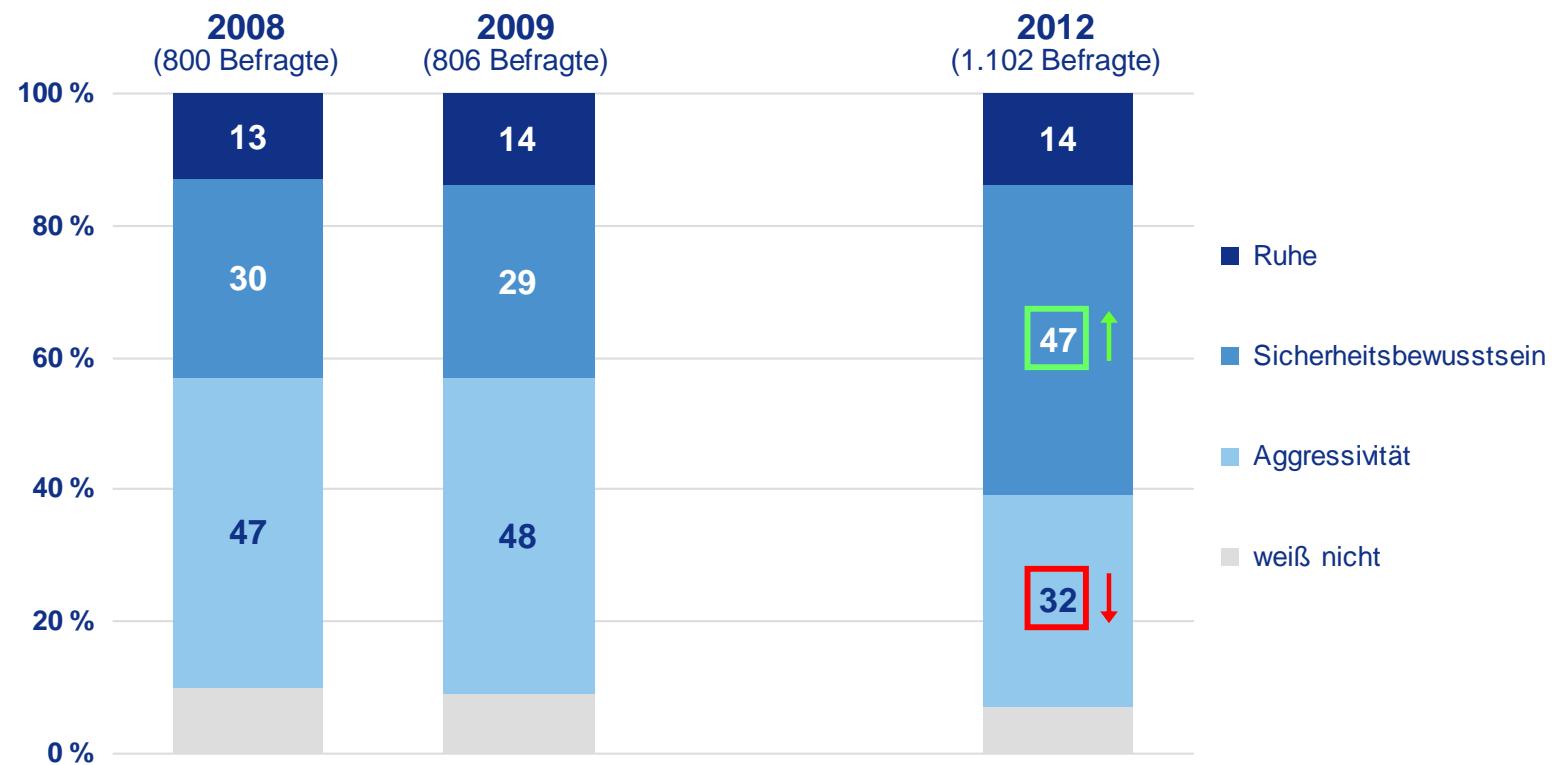
Basis: jeweils 1.102 Befragte

Frage 3: „Sind die deutschen Autofahrer Ihrer Meinung nach „sehr gute Fahrer“, „ziemlich gute“, „ziemlich schlechte“ oder „sehr schlechte Fahrer“?“

Frage 4: „Und schätzen Sie sich selber als „sehr guten Autofahrer“, „ziemlich guten“, „ziemlich schlechten“ oder „sehr schlechten Autofahrer“ ein?“

Eigenschaften der deutschen Fahrer (1)

Knapp die Hälfte der Befragten würde die deutschen Fahrer als „sicherheitsbewusst“ beschreiben – das sind 18% mehr als in 2009. „Aggressivität“ wird deutlich seltener genannt.

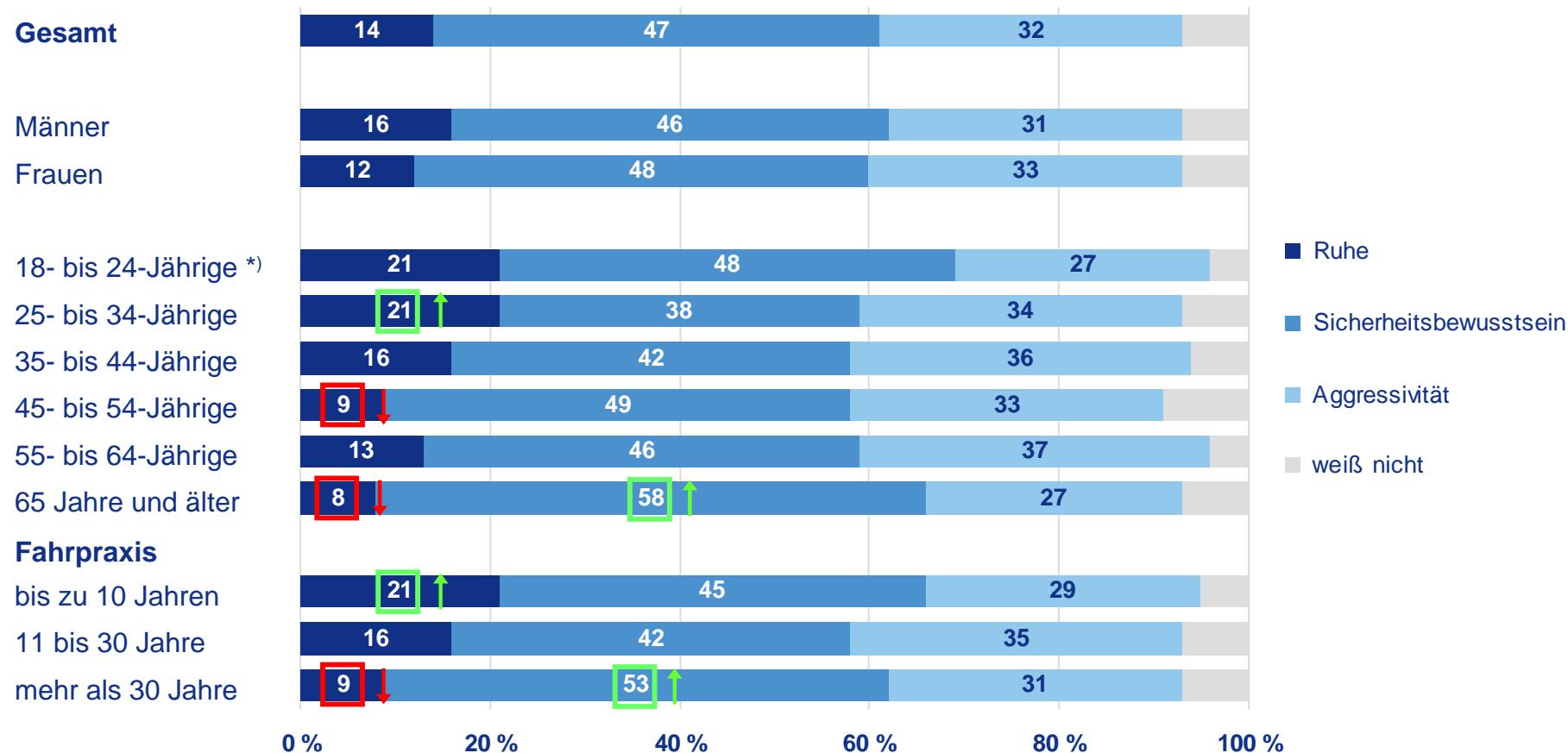


Basis: jeweils alle Befragten

Frage 5: „Welche der folgenden Eigenschaften beschreibt deutsche Autofahrer am besten: ‚Ruhe‘, ‚Sicherheitsbewusstsein‘ oder ‚Aggressivität‘?“

Eigenschaften der deutschen Fahrer (2)

Ältere Befragte sowie Befragte mit langjähriger Fahrpraxis halten die Deutschen signifikant häufiger für „sicherheitsbewusst“ als die Gesamtheit der Befragten.



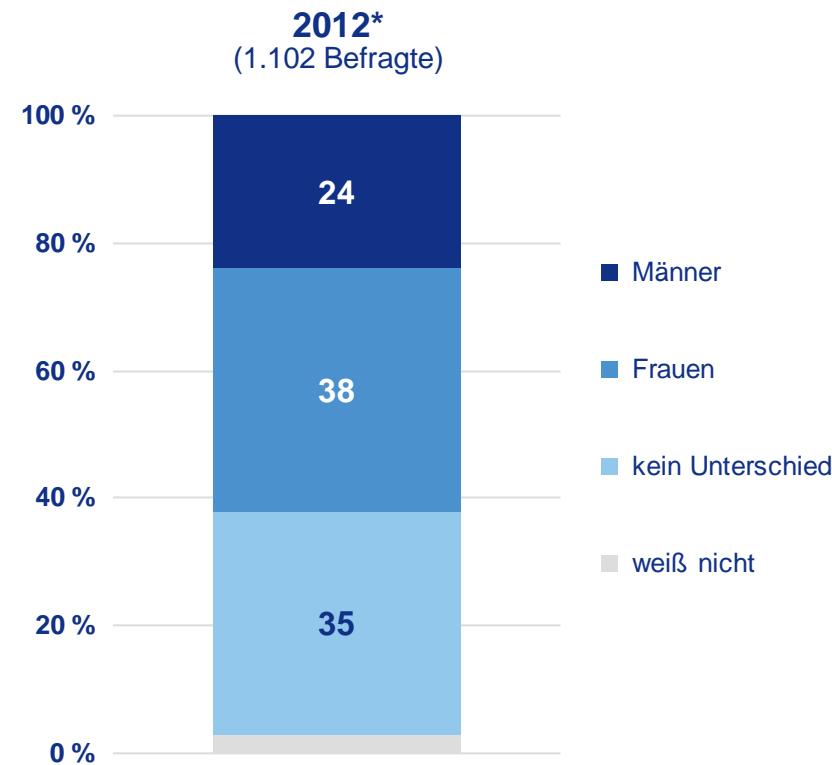
*) geringe Basis / **) nicht ausweisbar

Basis: 1.102 Befragte

Frage 5: „Welche der folgenden Eigenschaften beschreibt deutsche Autofahrer am besten: ‚Ruhe‘, ‚Sicherheitsbewusstsein‘ oder ‚Aggressivität‘?“

Männer oder Frauen – wer sind die besseren Fahrer? (1)

Frauen werden als die besseren Autofahrer gesehen.



Basis: jeweils alle Befragten

Frage 6: „Wer sind Ihrer Meinung nach die besseren Fahrer: Männer oder Frauen?“

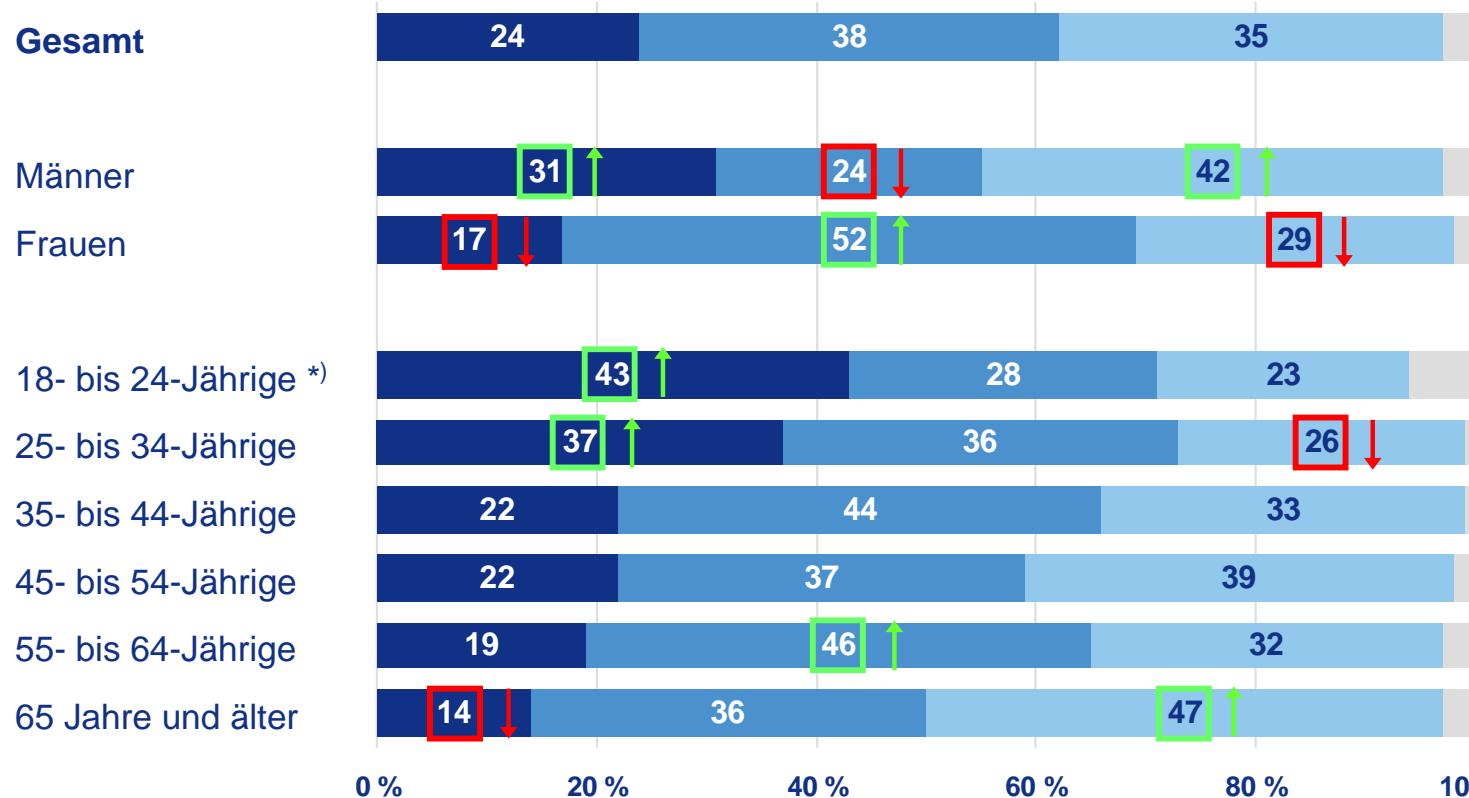
* kein Vergleich zu den Vorjahren möglich, da die Fragenformulierung in 2012 modifiziert wurde

Seite 20

AXA Konzern AG

Männer oder Frauen – wer sind die besseren Fahrer? (2)

Im Vergleich zum Gesamtwert halten sich Männer und Frauen jeweils häufiger selbst für die besseren Fahrer. Je jünger die Befragten, desto häufiger werden Männer für die besseren Fahrer gehalten.

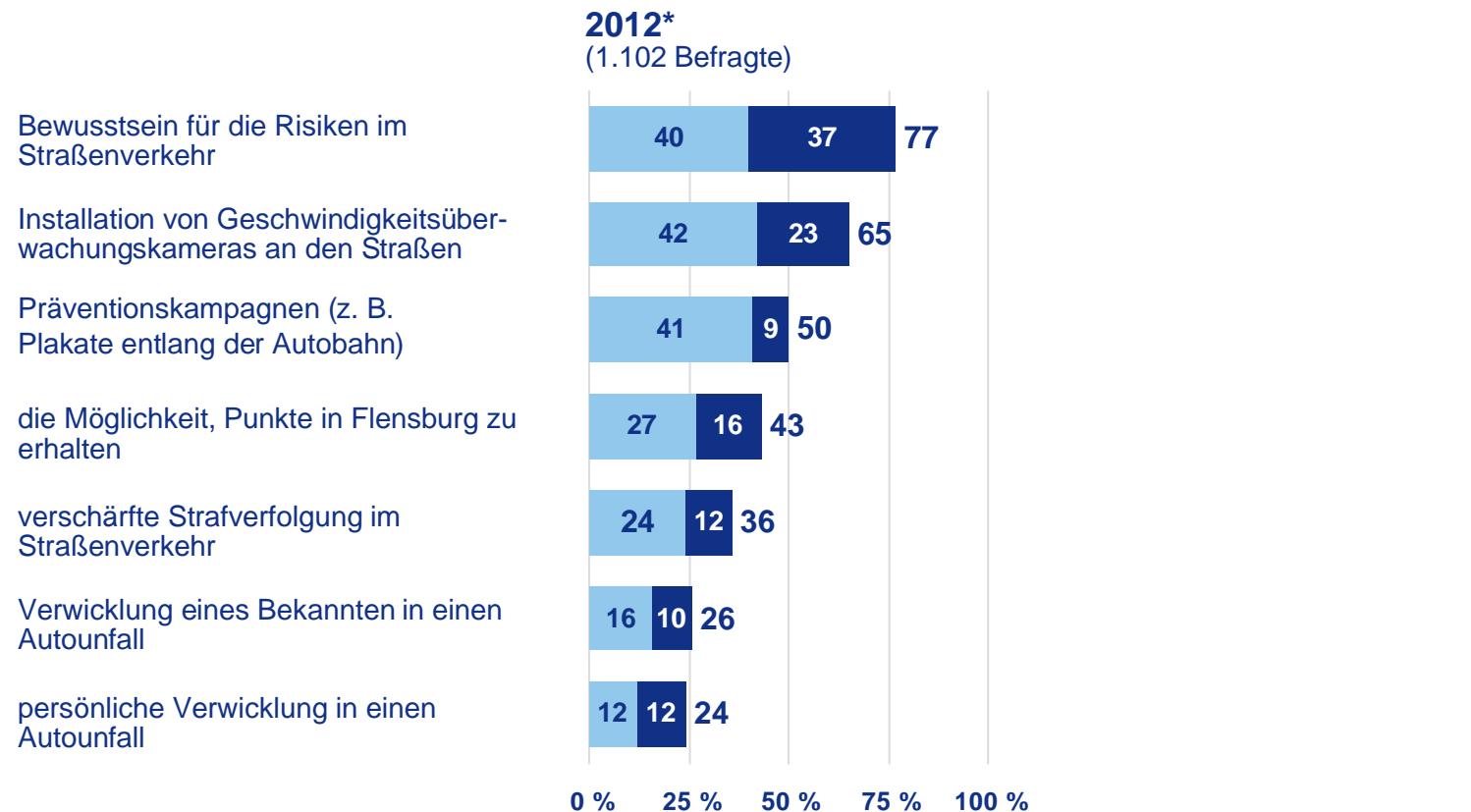


*) geringe Basis
Basis: 1.102 Befragte

Frage 6: „Wer sind Ihrer Meinung nach die besseren Fahrer: Männer oder Frauen?“

Faktoren, die das Verkehrsverhalten beeinflussen

„Bewusstsein für Risiken“, „Geschwindigkeitsüberwachungen“ sowie „Präventionskampagnen“ nennen die Befragten am häufigsten als Einflussfaktoren auf das eigene Fahrverhalten.



Basis: jeweils alle Befragten

Frage 7: „Bitte sagen Sie mir zu jedem der folgenden Aspekte, inwieweit dieser Ihr Fahrverhalten in den letzten 12 Monaten beeinflusst hat.
Hat dieser Ihr Fahrverhalten ‚stark‘, ‚etwas‘ oder ‚gar nicht‘ beeinflusst?“

* kein Vergleich zu den Vorjahren möglich, da die Fragenformulierung in 2012 modifiziert wurde

1. Wahrnehmung der Verkehrssicherheit

2. Verhalten deutscher Autofahrer

- Als gefährlich geltendes Fahrverhalten
- Eigenes Fahrverhalten
- Schwierigkeiten beim Autofahren
- Wahrnehmung der Strafen für Verstöße
- Strafen für Verstöße in den letzten 12 Monaten

3. Einstellungen zur Prävention

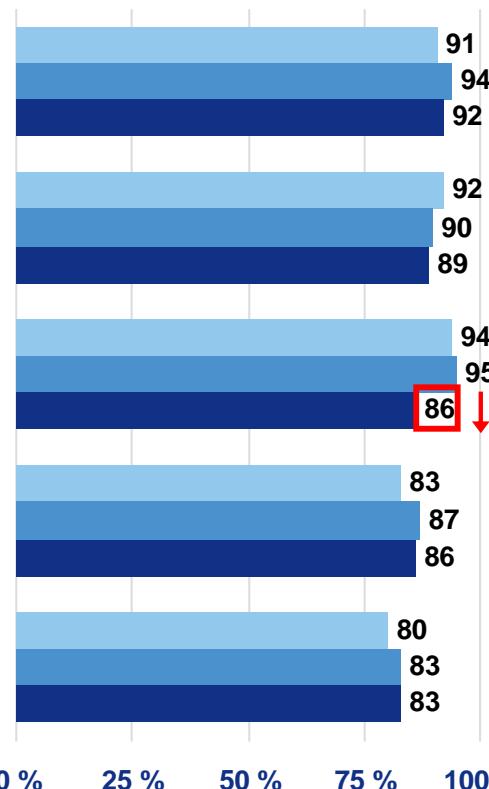
Anhang: Stichprobengrößen der Subgruppen

Als gefährlich geltendes Fahrverhalten

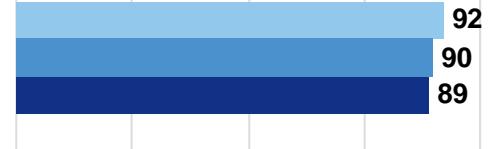
Fahren ohne Sicherheitsgurt und Fahren unter Alkoholeinfluss gelten weiterhin als gefährlichste Verhaltensweisen; (zu) schnelles Fahren wird häufiger als gefährlich eingestuft als bisher.

Es gilt in jedem Fall als gefährlich ...

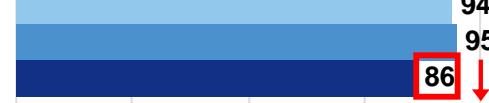
Fahren ohne Sicherheitsgurt



Fahren nach Genuss von mehr als zwei alkoholischen Getränken



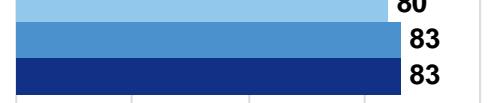
Nichteinhaltung des Sicherheitsabstands



auf einer Schnellstraße/ Autobahn rechts überholen



ohne Freisprechchanlage telefonieren



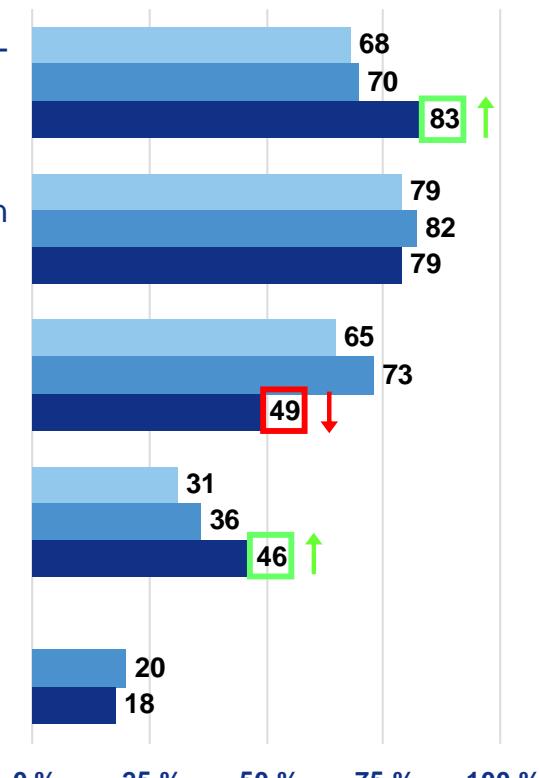
in Ortschaften oder Stadtgebieten schneller als 65 km/h fahren

Überholen oder Abbiegen ohne zu blinken

Überfahren einer durchgezogenen Linie

auf einer Schnellstraße/ Autobahn schneller als 160 km/h fahren

mehr als zwei Stunden ununterbrochen fahren *



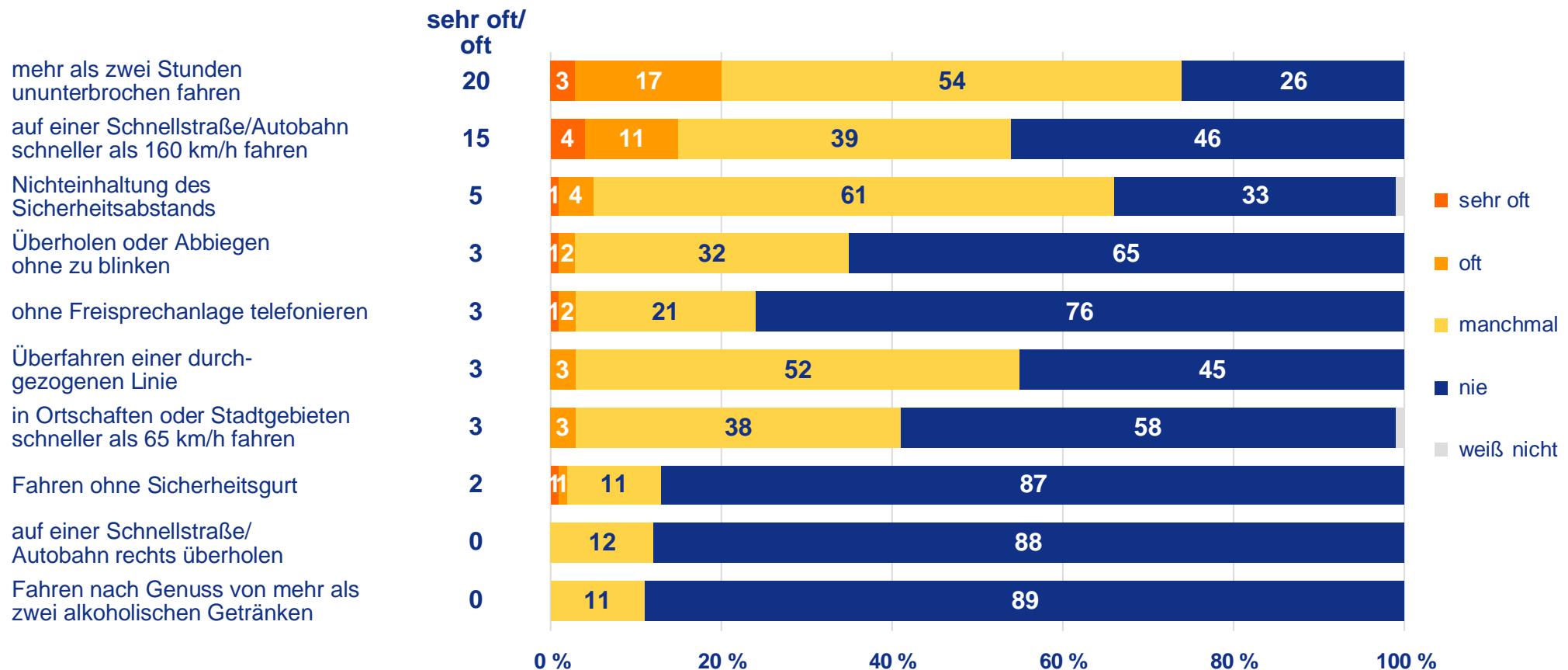
* erst ab 2009 abgefragt

Basis: jeweils alle Befragten; Werte für „in jedem Fall gefährlich“

Frage 8: „Ich lese Ihnen gleich verschiedene Verhaltensweisen im Straßenverkehr vor. Sagen Sie mir bitte jeweils, ob Sie denken: „das ist in jedem Fall gefährlich“ oder „es kommt auf die Situation und den Fahrer an, ob es gefährlich ist?““

Eigene Verhaltensweisen beim Autofahren (1)

Jeder fünfte Befragte gibt an, (sehr) oft mehr als zwei Stunden ununterbrochen zu fahren, jeder siebte fährt (sehr) oft schneller als 160 km/h. Zwei Drittel der Befragten halten nach eigenen Angaben nicht immer den Sicherheitsabstand ein.

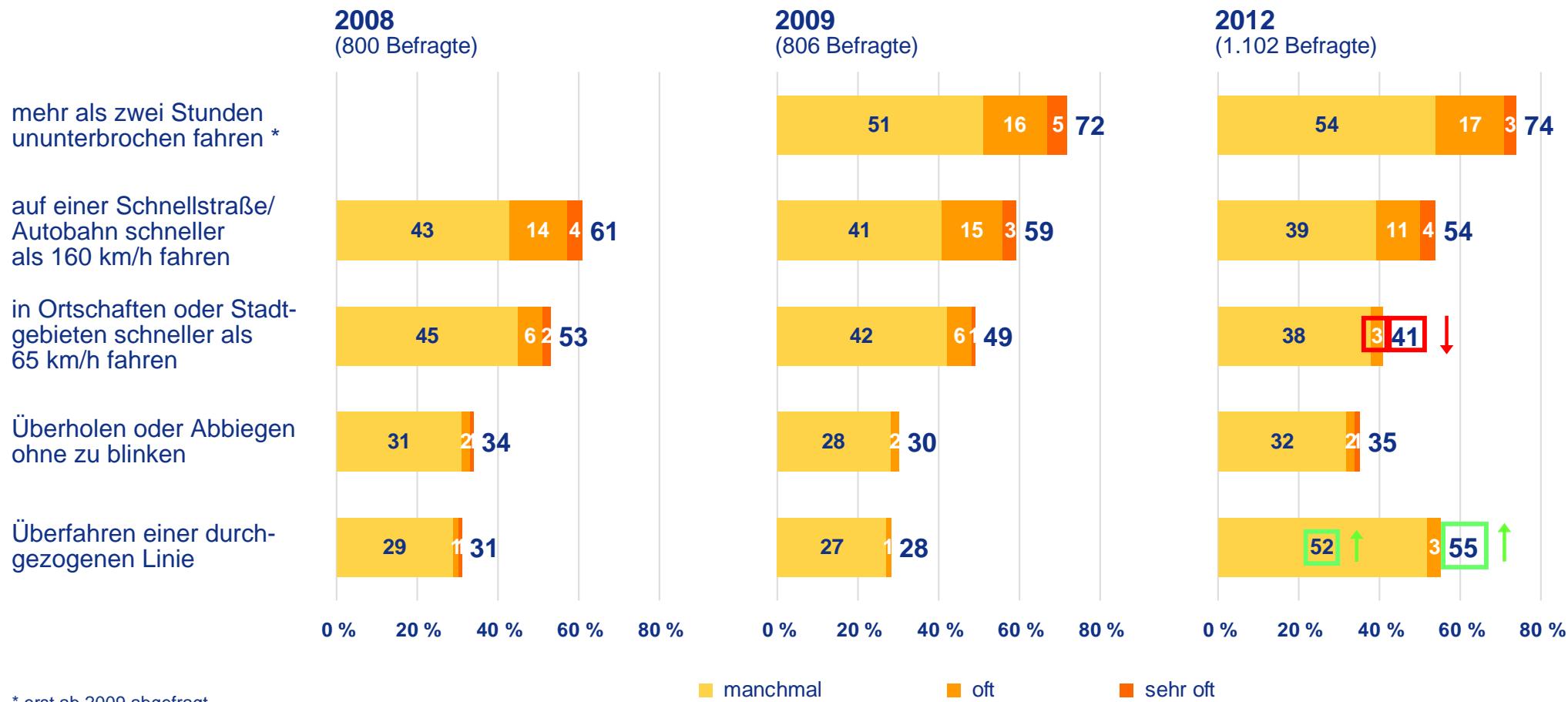


Basis: 1.102 Befragte

Frage 9: „Und wie oft kommt es vor, dass Sie sich selbst als Autofahrer folgendermaßen verhalten? Antworten Sie dabei bitte anhand der folgenden Skala: ‚sehr oft‘, ‚oft‘, ‚manchmal‘ oder ‚nie‘?“

Eigene Verhaltensweisen beim Autofahren (2)

Nach eigenen Angaben fahren fast doppelt so viele Befragte „manchmal“ oder „oft“ über eine durchgezogene Linie wie 2009.

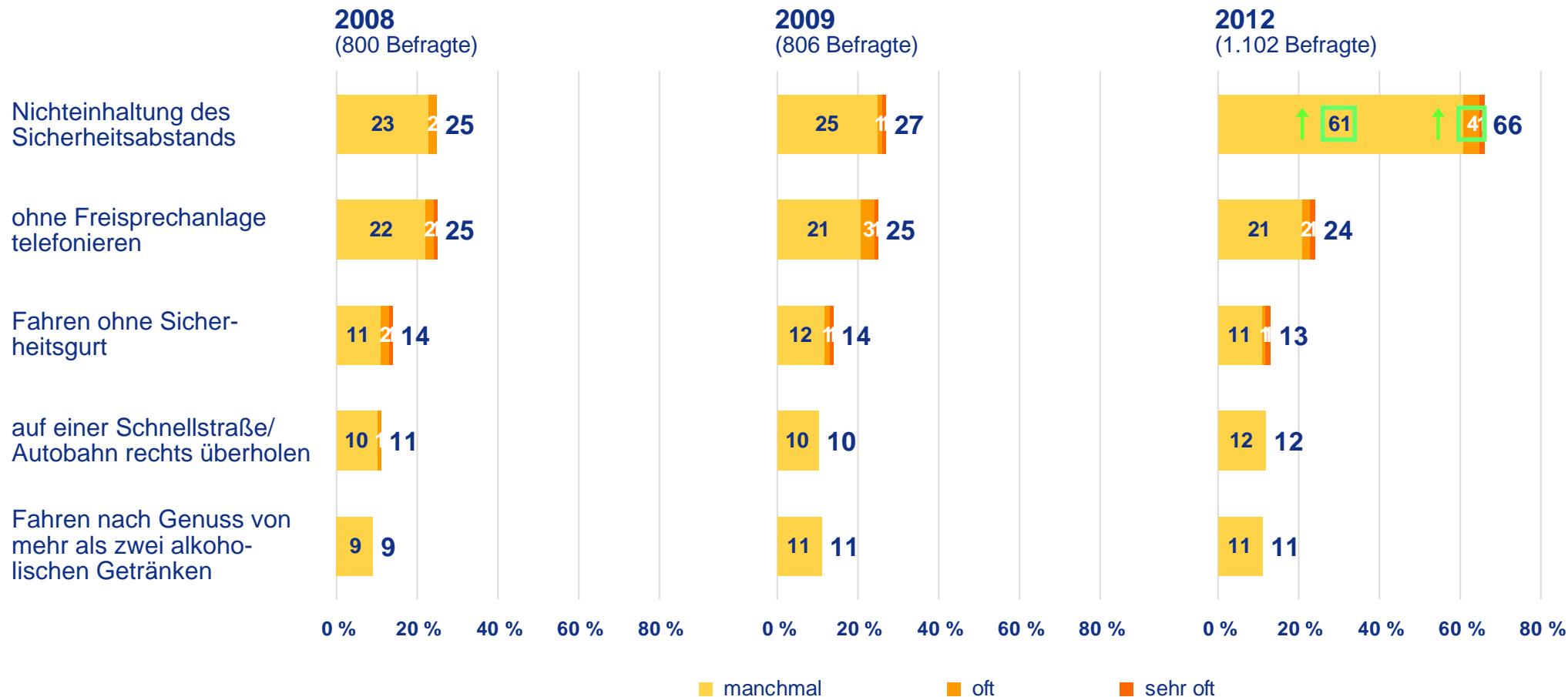


* erst ab 2009 abgefragt
Basis: jeweils alle Befragten

Frage 9: „Und wie oft kommt es vor, dass Sie sich selbst als Autofahrer folgendermaßen verhalten? Antworten Sie dabei bitte anhand der folgenden Skala: „sehr oft“, „oft“, „manchmal“ oder „nie“.“

Eigene Verhaltensweisen beim Autofahren (3)

Gelegentliches Unterschreiten des vorgeschriebenen Sicherheitsabstands wird mehr als doppelt so häufig genannt wie vor drei Jahren.



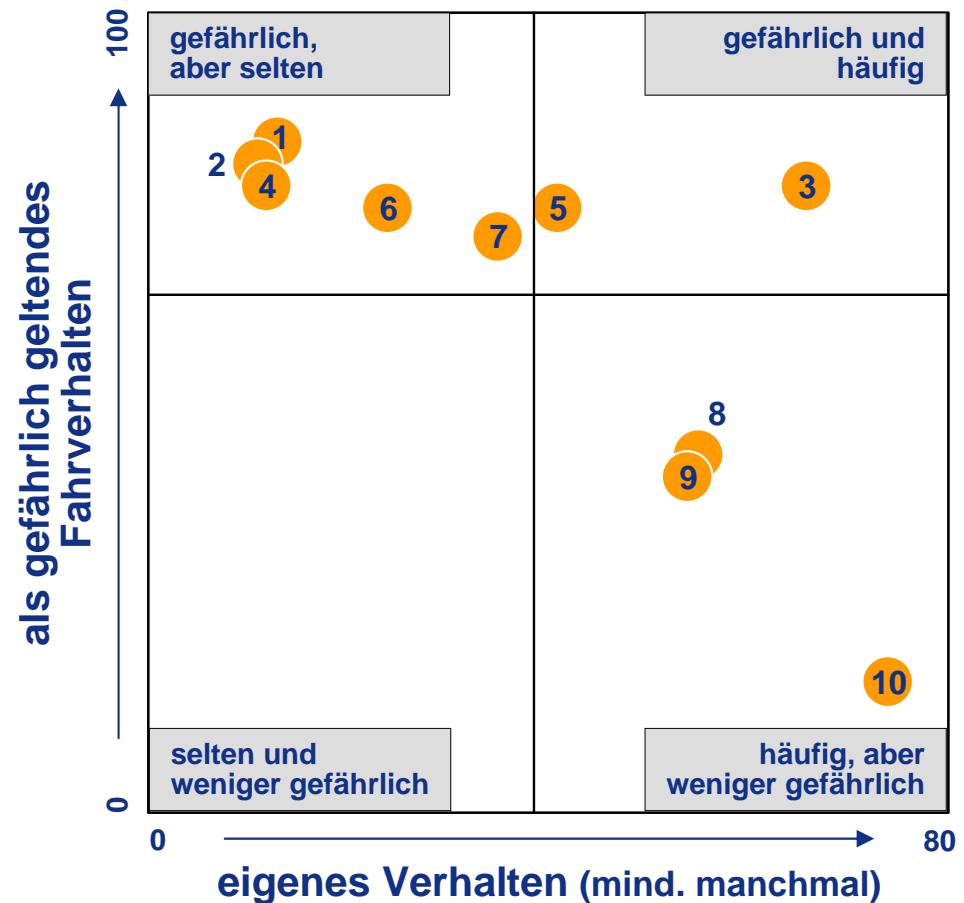
Basis: 1.102 Befragte

Frage 9: „Und wie oft kommt es vor, dass Sie sich selbst als Autofahrer folgendermaßen verhalten? Antworten Sie dabei bitte anhand der folgenden Skala: ‚sehr oft‘, ‚oft‘, ‚manchmal‘ oder ‚nie‘.“

Vergleich: als gefährlich geltendes Fahrverhalten vs. eigenes Fahrverhalten

Der vorgeschriebene Sicherheitsabstand wird überdurchschnittlich oft nicht eingehalten, obwohl die Befragten dies als überdurchschnittlich gefährlich einschätzen.

- 1 ohne Sicherheitsgurt fahren
- 2 nach Genuss von mehr als zwei alkoholischen Getränken fahren
- 3 den vorgeschriebenen Sicherheitsabstand nicht einhalten
- 4 auf einer Schnellstraße oder Autobahn rechts überholen
- 5 in Ortschaften oder Stadtgebieten schneller als 65 km/h fahren
- 6 ohne Freisprechanlage telefonieren
- 7 überholen oder abbiegen ohne zu blinken
- 8 über eine durchgezogene Linie fahren
- 9 auf einer Schnellstraße oder Autobahn schneller als 160 km/h fahren
- 10 für mehr als 2 Stunden ohne Pause fahren



Basis: 1.102 Befragte

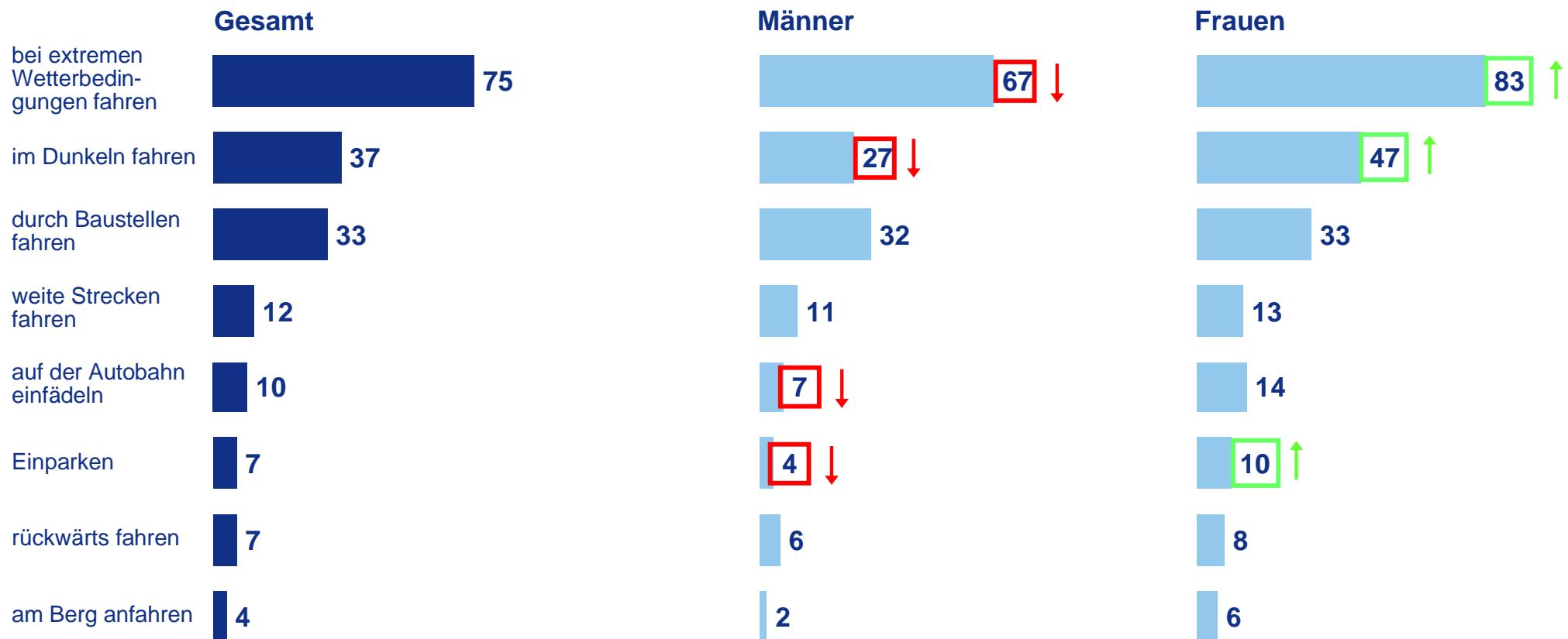
Frage 8: „Ich lese Ihnen gleich verschiedene Verhaltensweisen im Straßenverkehr vor. Sagen Sie mir bitte jeweils, ob Sie denken: ‚das ist in jedem Fall gefährlich‘ oder ‚es kommt auf die Situation und den Fahrer an, ob es gefährlich ist‘?“

Frage 9: „Und wie oft kommt es vor, dass Sie sich selbst als Autofahrer folgendermaßen verhalten? (...)?“

Größte Schwierigkeiten beim Fahren *)

Geschlecht

Obwohl sie insgesamt als die besseren Autofahrer gelten, geben Frauen durchgängig häufiger Schwierigkeiten an. Bei drei möglichen Nennungen haben Frauen im Durchschnitt 2,2 Aspekte angegeben, Männer lediglich 1,7.



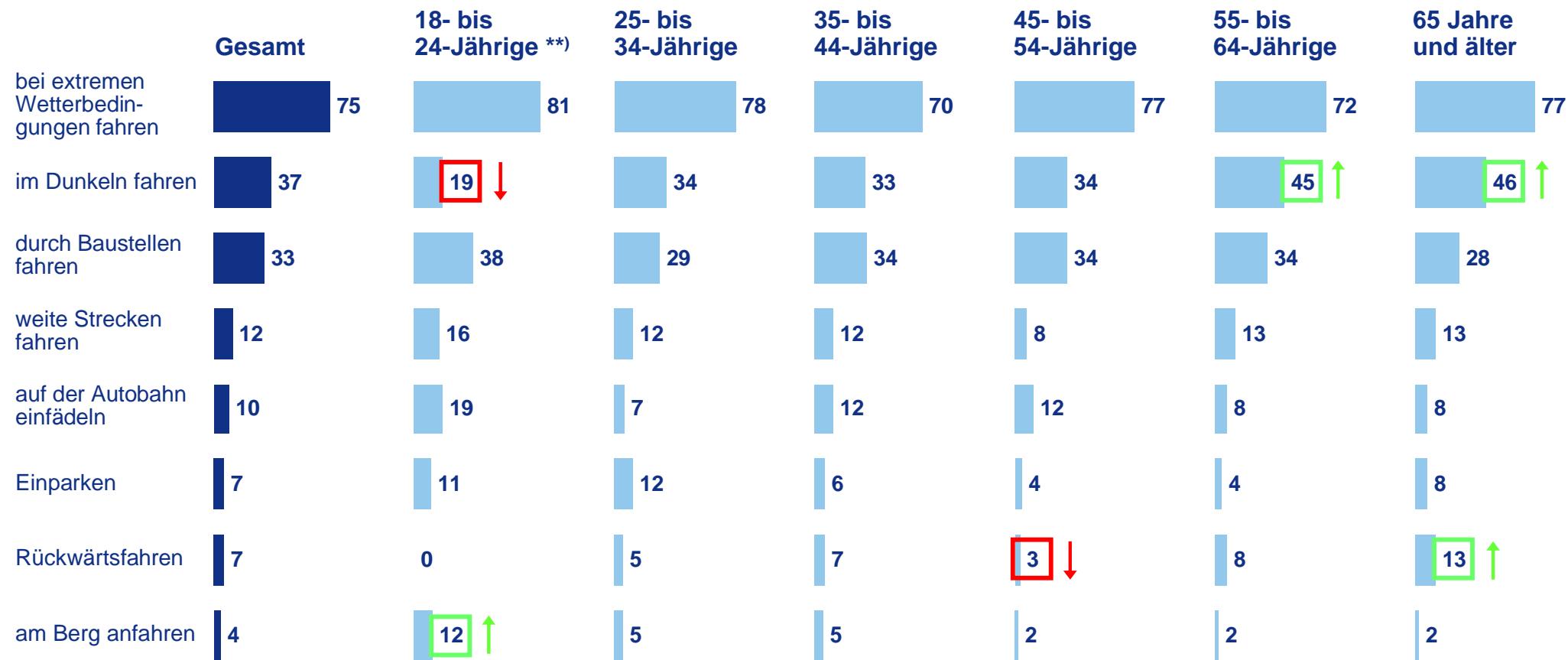
*) drei Nennungen möglich
Basis: 1.102 Befragte

Frage 11: „Welche der folgenden Situationen bereitet Ihnen beim Autofahren die größten Schwierigkeiten? Sie können bis zu drei Situationen auswählen.“

Größte Schwierigkeiten beim Fahren *)

Alter

Älteren bereiten das Fahren im Dunkeln sowie Rückwärtsfahren mehr Probleme, Jüngeren das Anfahren am Berg.



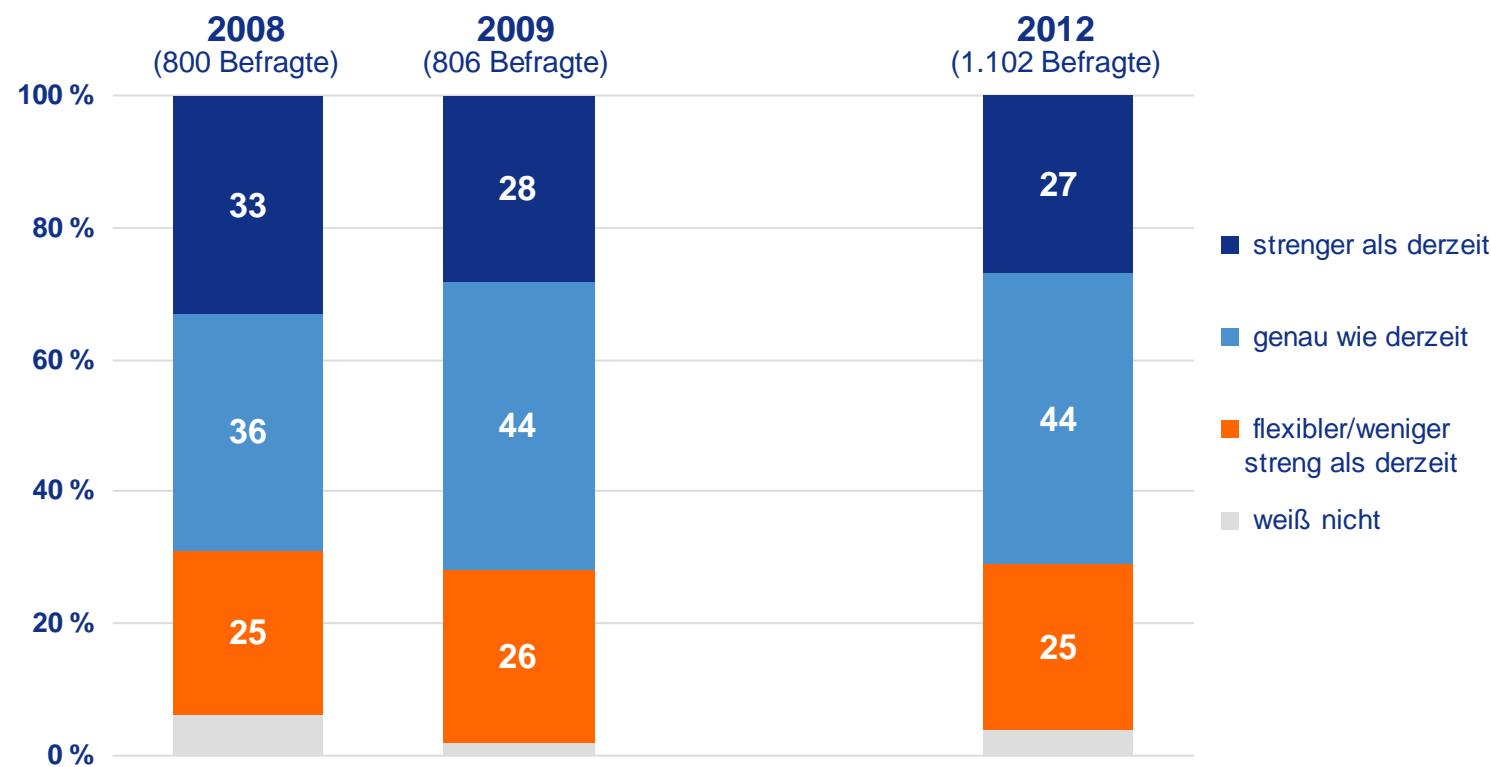
*) drei Nennungen möglich / **) geringe Basis

Basis: 1.102 Befragte

Frage 11: „Welche der folgenden Situationen bereitet Ihnen beim Autofahren die größten Schwierigkeiten? Sie können bis zu drei Situationen auswählen.“

Wahrnehmung der Strafen für Verstöße (1)

Die Einstellung gegenüber der Bestrafung von Verkehrsverstößen hat sich gegenüber den Vorerhebungen kaum verändert: Fast jeder Zweite hält die heutige Ahndung von Verstößen für angemessen.

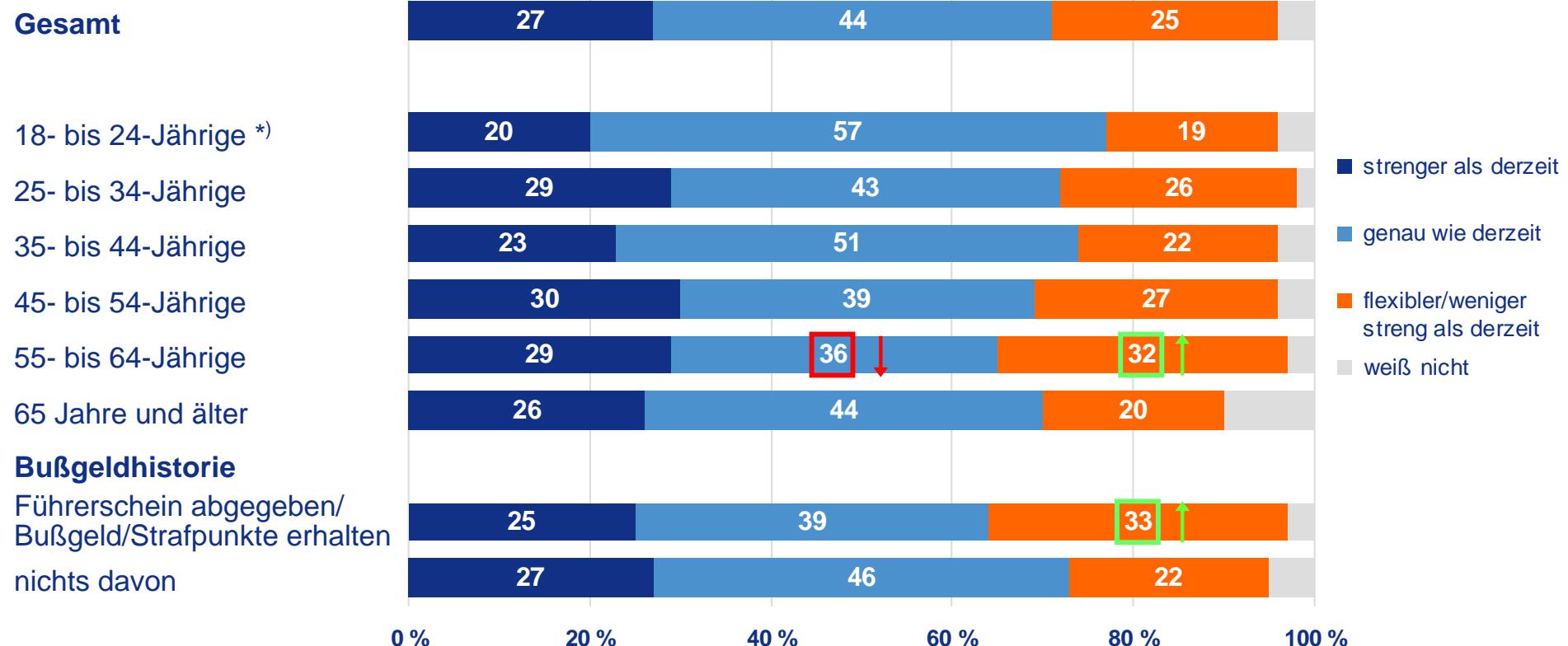


Basis: jeweils alle Befragten

Frage 10: „Wenn Sie an Verkehrsverstöße denken: wie sollten diese Ihrer Meinung nach bestraft werden 'strenger als derzeit', 'flexibler bzw. weniger streng als derzeit' oder 'genau wie derzeit'?“

Wahrnehmung der Strafen für Verstöße (2)

Befragte mit einer Bußgeldhistorie sind häufiger für eine flexiblere bzw. weniger strenge Handhabung.

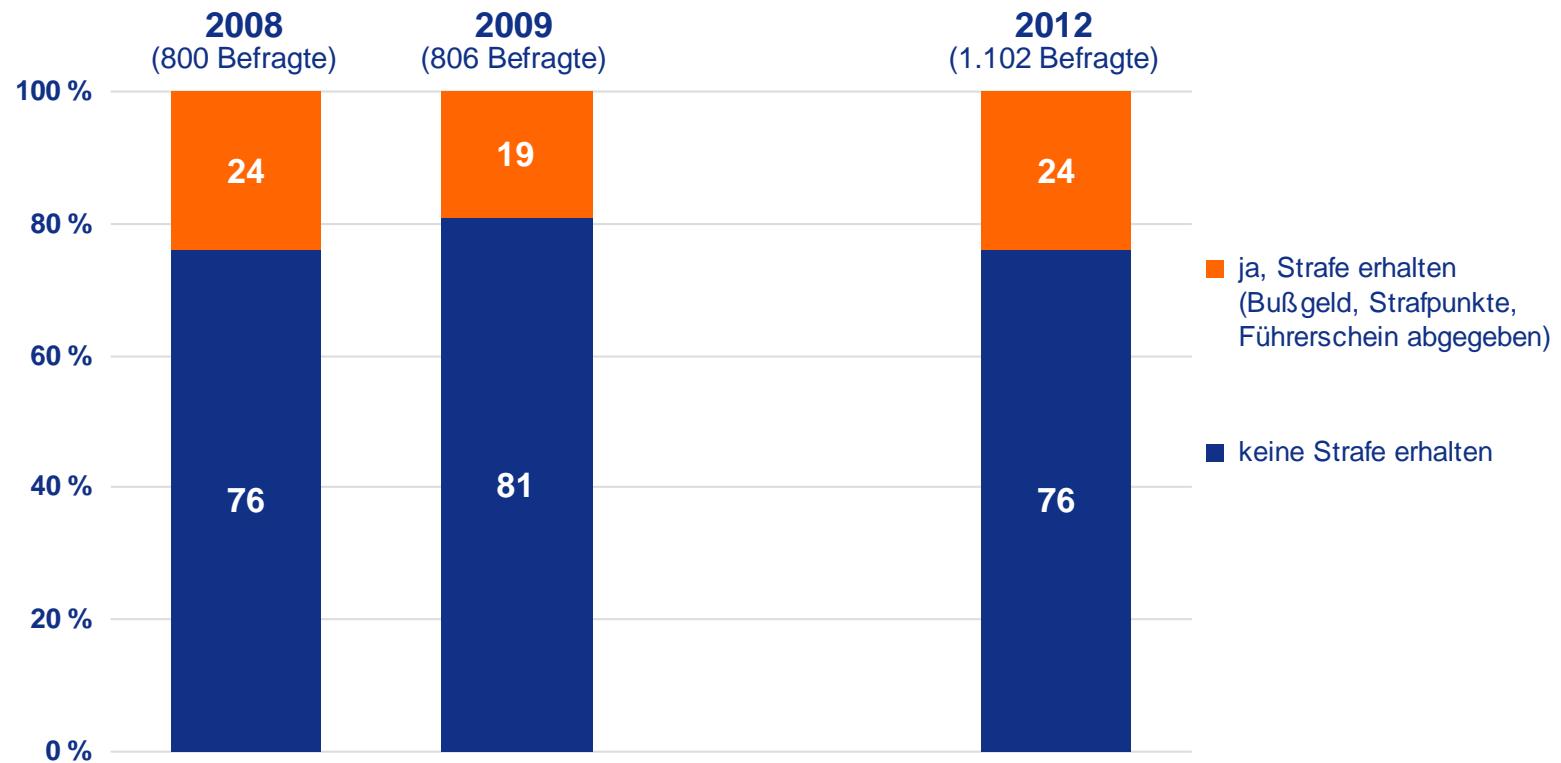


*) geringe Basis
Basis: 1.102 Befragte

Frage 10: „Wenn Sie an Verkehrsverstöße denken: wie sollten diese Ihrer Meinung nach bestraft werden 'strenger als derzeit', 'flexibler bzw. weniger streng als derzeit' oder 'genau wie derzeit'?“

Strafen für Verstöße gegen die StVO in den letzten 12 Monaten (1)

Knapp ein Viertel der Befragten gibt 2012 einen Verstoß gegen die StVO an...



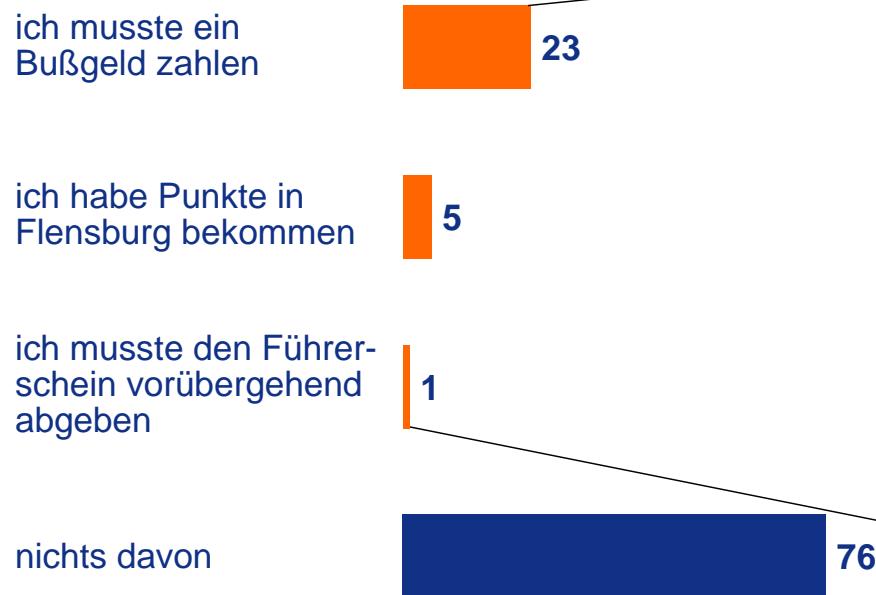
Basis: jeweils alle Befragten

Frage 12: „Wenn Sie an die letzten 12 Monate denken, welche der folgenden Aussagen treffen auf Sie zu?“

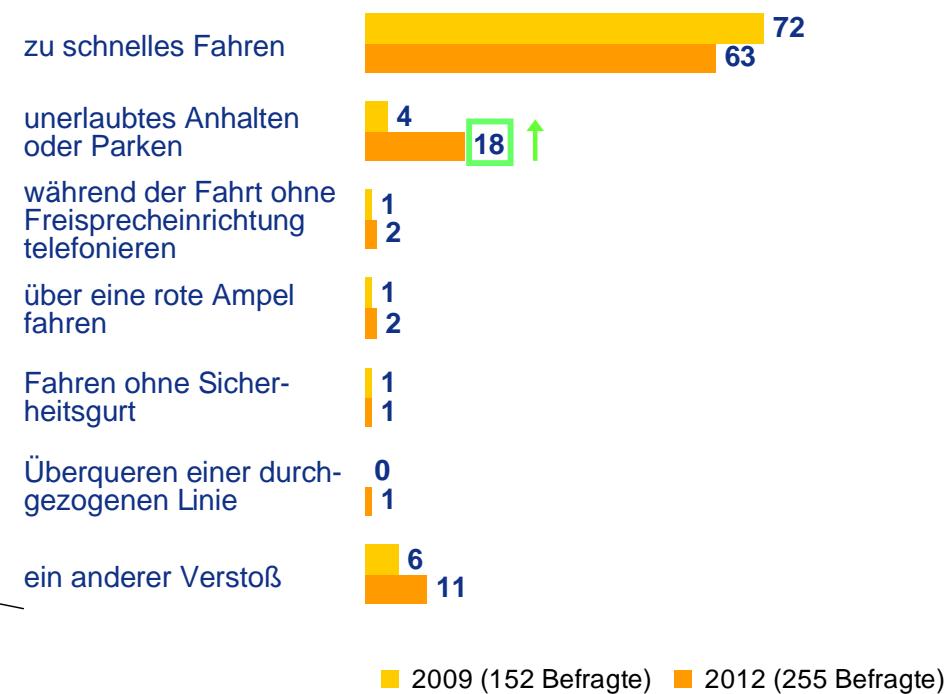
Strafen für Verstöße gegen die StVO in den letzten 12 Monaten (2)

... darunter deutlich am häufigsten wegen „zu schnellen Fahren“. „Unerlaubtes Anhalten oder Parken“ wird gegenüber 2009 deutlich häufiger genannt.

Erhaltene Strafe *



Schwerster Verstoß



*) mehrere Nennungen möglich

Basis: 1.102 Befragte

Frage 12: „Wenn Sie an die letzten 12 Monate denken, welche der folgenden Aussagen treffen auf Sie zu?“

Frage 13: „Was war in den letzten 12 Monaten Ihr schwerster Verstoß gegen die Straßenverkehrsordnung, für den Sie ein Bußgeld zahlen mussten oder Punkte in Flensburg bekommen haben?“

1. Wahrnehmung der Verkehrssicherheit

2. Verhalten deutscher Autofahrer

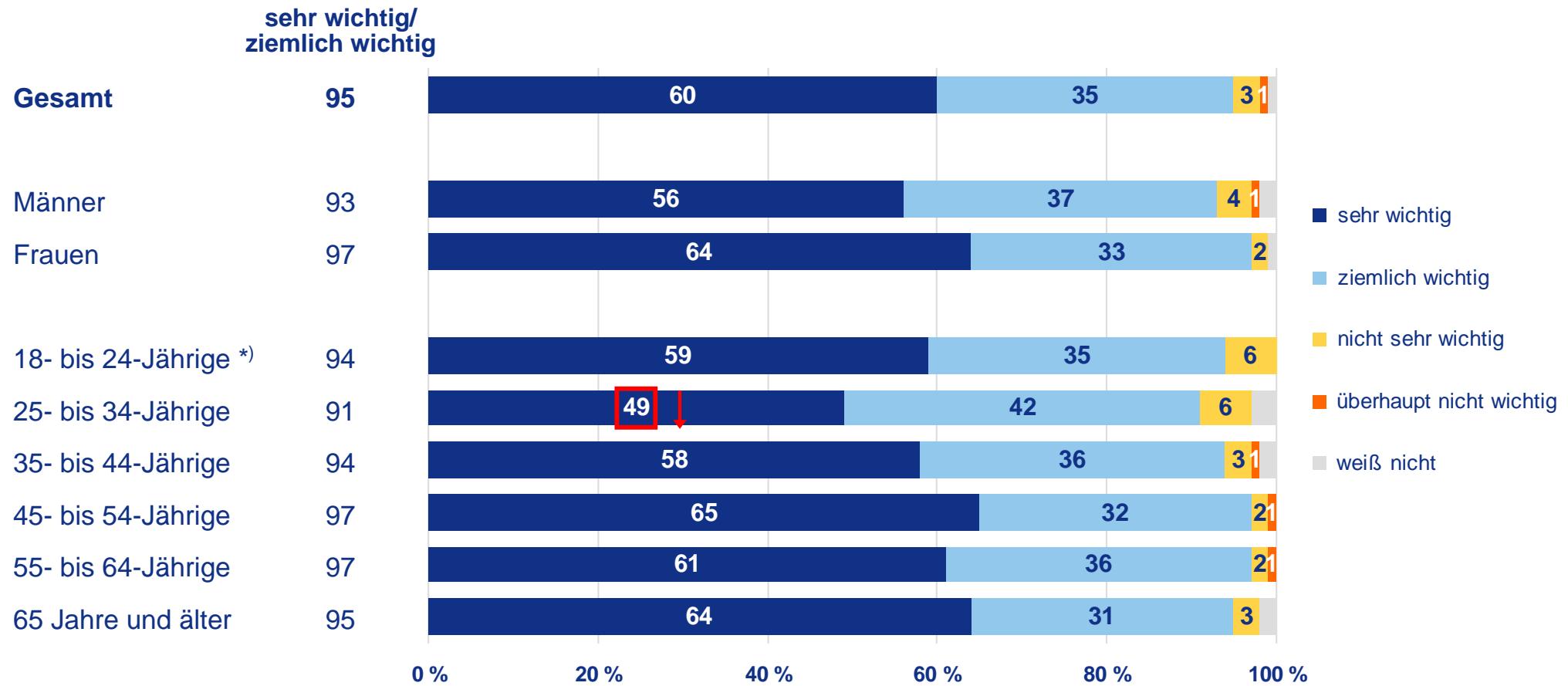
3. Einstellungen zur Prävention

- Bedeutung von Unfallprävention
- Geeignete Maßnahmen zur Verkehrssicherheit

Anhang: Stichprobengrößen der Subgruppen

Bedeutung von Unfallprävention

95 % der Befragten halten die Vorbeugung von Unfällen für „sehr wichtig“ oder „ziemlich wichtig“ – beide Geschlechter sowie alle Altersgruppen weisen dem Thema eine hohe Bedeutung zu.

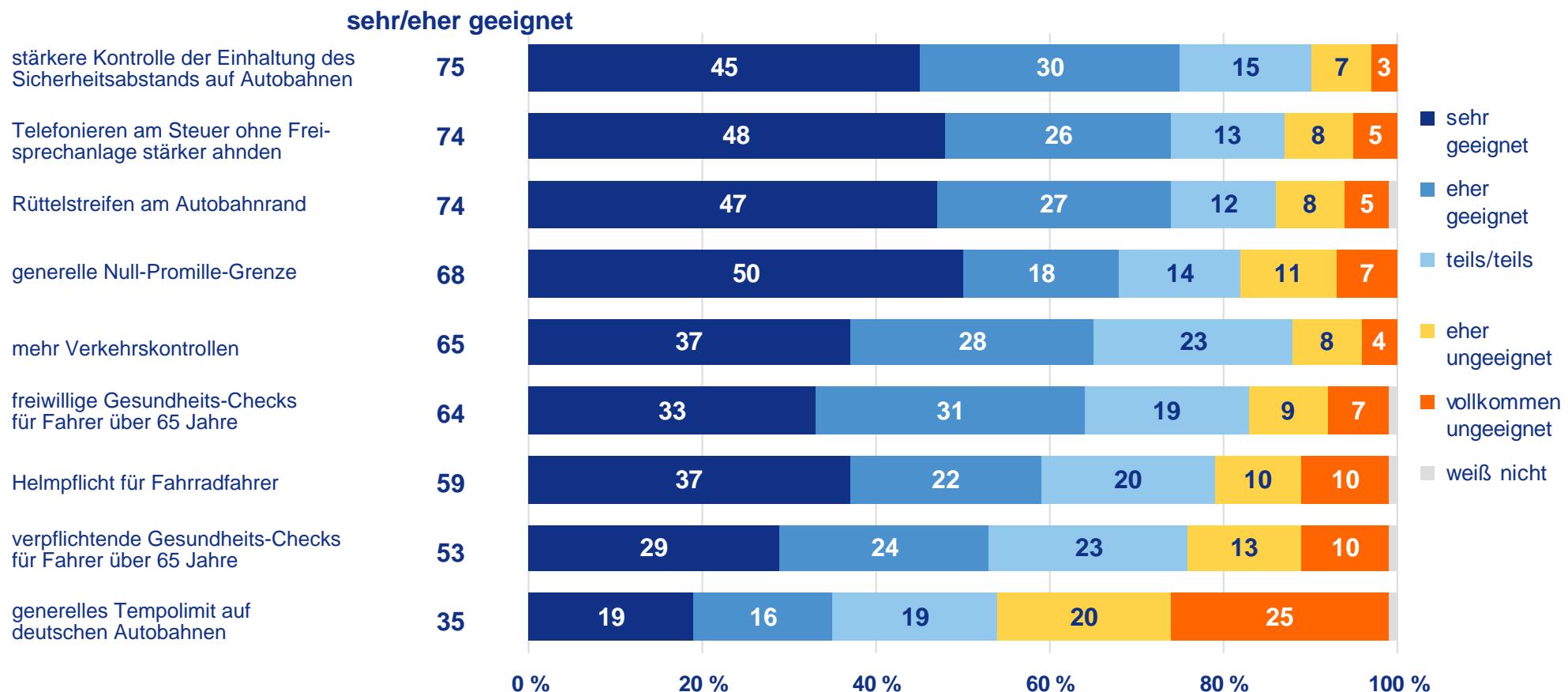


*) geringe Basis
Basis: 1.102 Befragte

Frage 14: „Wie wichtig sind Ihrer Meinung nach Maßnahmen zur Vorbeugung von Verkehrsunfällen: ‚sehr wichtig‘, ‚ziemlich wichtig‘, ‚nicht sehr wichtig‘ oder ‚überhaupt nicht wichtig‘?“

Maßnahmen zur Unfallvorbeugung

Drei von vier Befragten halten stärkere Kontrollen zur Einhaltung des Sicherheitsabstands, eine stärkere Ahndung von Telefonieren am Steuer sowie Rüttelstreifen für geeignet, um die Verkehrssicherheit weiter zu erhöhen.



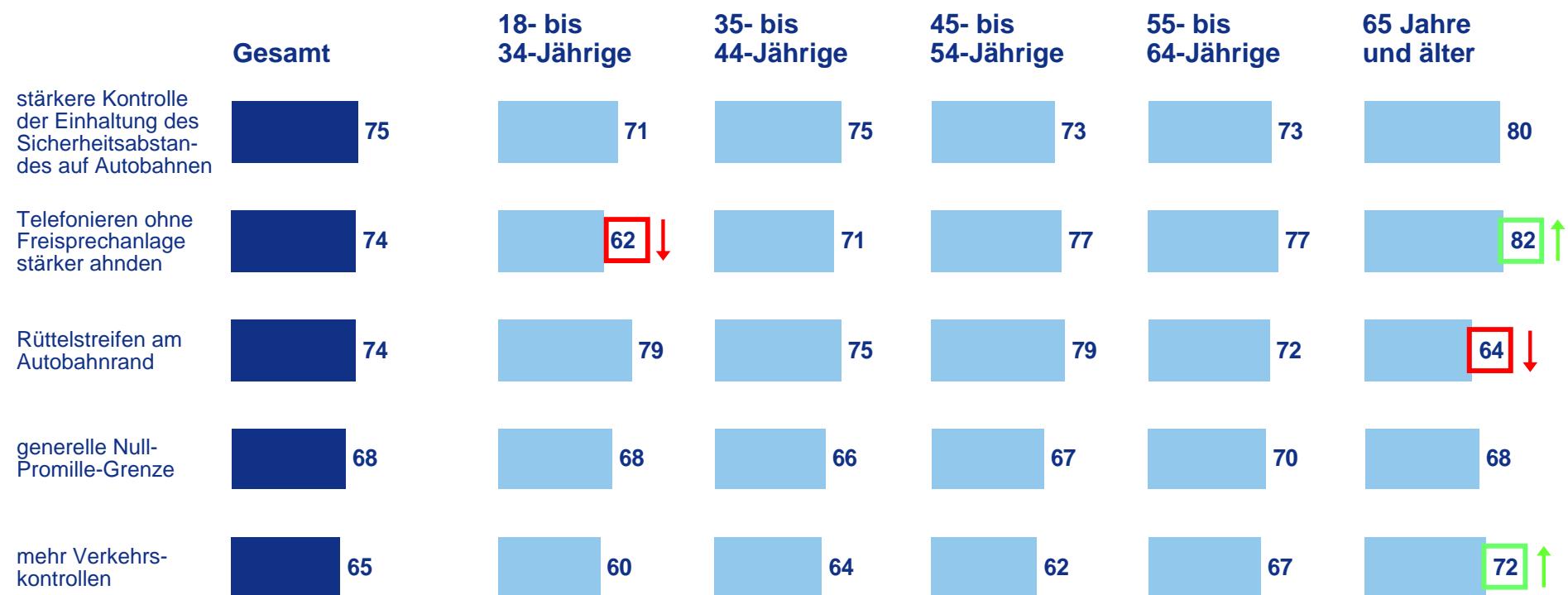
Basis: 1.102 Befragte

Frage 16: „Wie gut sind die folgenden Maßnahmen Ihrer Meinung nach geeignet, um die Verkehrssicherheit auf deutschen Straßen weiter zu erhöhen? (...).“

Maßnahmen zur Unfallvorbeugung *)

Alter (1/2)

Ältere Befragte sind für mehr Verkehrskontrollen, eine strengere Ahndung von Telefonieren ohne Freisprechanlage sowie ...



*) sehr geeignet/eher geeignet

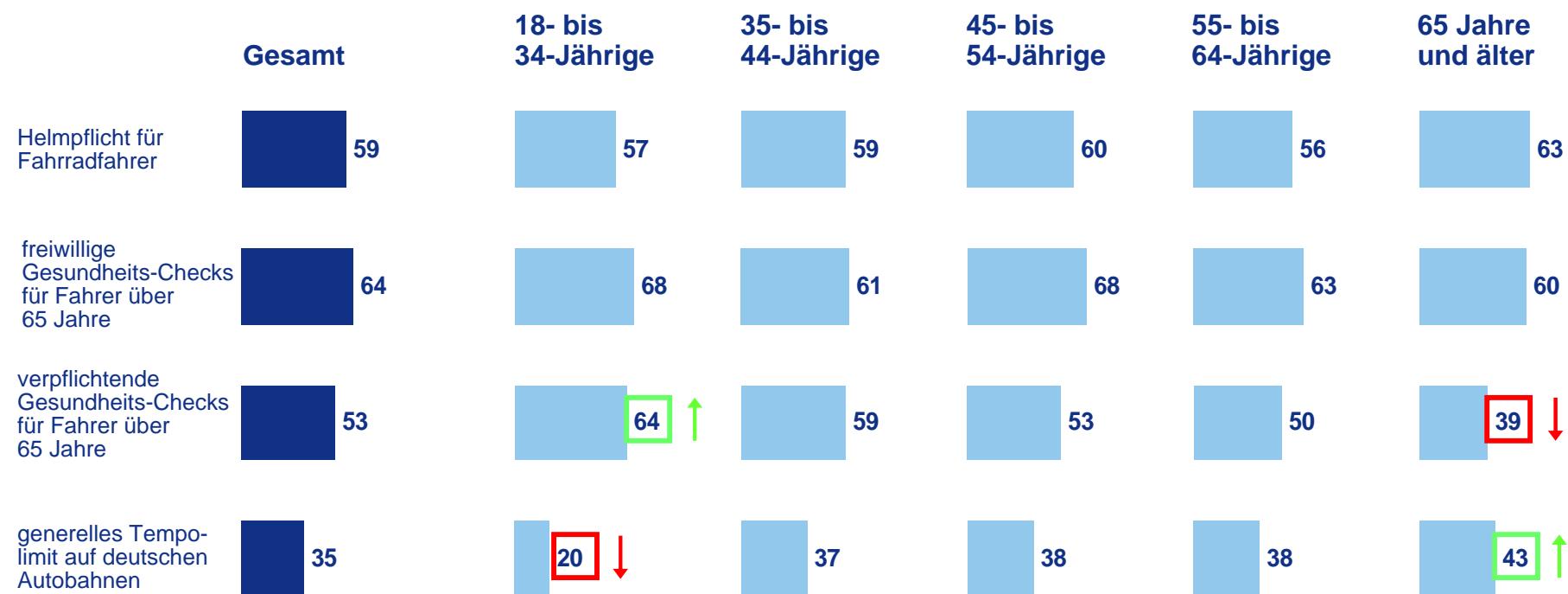
Basis: 1.102 Befragte

Frage 16: „Wie gut sind die folgenden Maßnahmen Ihrer Meinung nach geeignet, um die Verkehrssicherheit auf deutschen Straßen weiter zu erhöhen? (...).“

Maßnahmen zur Unfallvorbeugung *)

Alter (2/2)

... für ein generelles Tempolimit auf Autobahnen – während jüngere Befragte Verkehrstrainings und Gesundheits-Checks für ältere Befragte fordern. Zudem sind jüngere gegen ein Tempolimit.



*) sehr geeignet/eher geeignet

Basis: 1.102 Befragte

Frage 16: „Wie gut sind die folgenden Maßnahmen Ihrer Meinung nach geeignet, um die Verkehrssicherheit auf deutschen Straßen weiter zu erhöhen? (...).“

- 1. Wahrnehmung der Verkehrssicherheit**
- 2. Das Verhalten deutscher Autofahrer**
- 3. Die Erwartungen deutscher Autofahrer**
 - Bedeutung von Unfallprävention
 - Geeignete Maßnahmen zur Verkehrssicherheit

Anhang: Stichprobengrößen der Subgruppen

Stichprobengrößen Subgruppen (1)

Gesamtstichprobe: 1.102 Befragte

Subgruppe Geschlecht:

- Männer: 541 Befragte
- Frauen: 561 Befragte

Subgruppe Alter:

- 18 bis 24 Jahre: 53 Befragte
- 25 bis 34 Jahre: 124 Befragte
- 35 bis 44 Jahre: 177 Befragte
- 45 bis 54 Jahre: 253 Befragte
- 55 bis 64 Jahre: 231 Befragte
- 65 Jahre und älter: 259 Befragte

Subgruppe Fahrpraxis:

- bis zu 2 Jahren: 23 Befragte
- 3 bis 10 Jahre: 82 Befragte
- 11 bis 30 Jahre: 414 Befragte
- mehr als 30 Jahre: 583 Befragte

Stichprobengrößen Subgruppen (2)

Gesamtstichprobe: 1.102 Befragte

Subgruppe Ortsgröße:

- Stadtbewohner: 599 Befragte
- Landbewohner: 503 Befragte

Subgruppe StVO:

- Führerschein abgegeben, Bußgeld, Strafpunkte: 255 Befragte
- nichts davon: 846 Befragte