

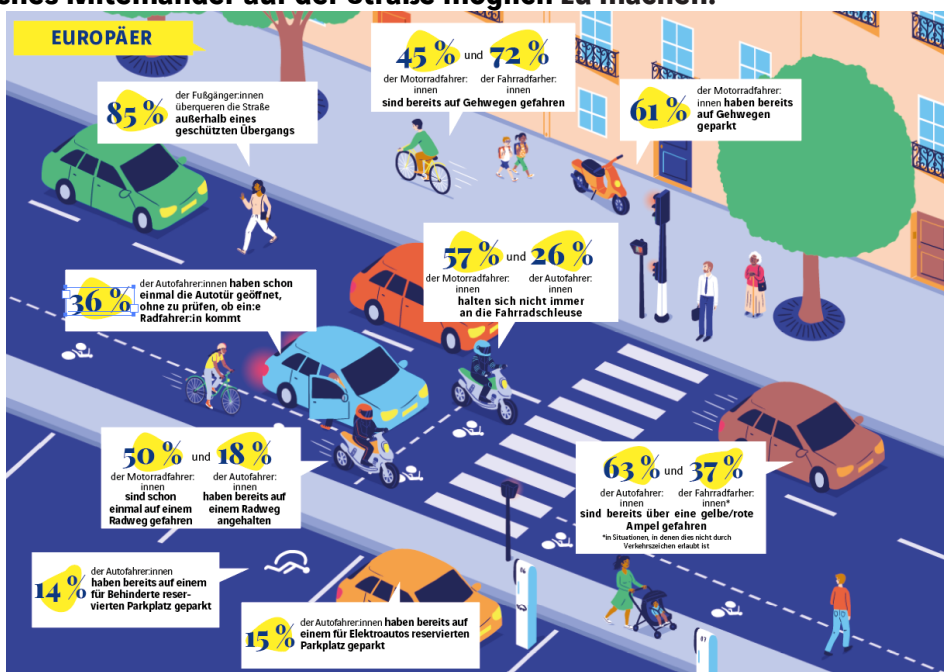
PRESSEMITTEILUNG

IPSOS-Umfrage für die VINCI Autoroutes-Stiftung

Verkehrsverhalten in Europa: „Aus dem Weg, jetzt komme ich!“ Straßenverkehrsteilnehmer:innen machen ungern Platz für andere.

- 26 % der Autofahrer:innen und 57 % der Motorradfahrer:innen respektieren keine Radwege
 - 72 % der Radfahrer:innen fahren auf Gehwegen
- 85 % der Fußgänger:innen überqueren die Straße außerhalb eines geschützten Übergangs
 - ... und 93 % der Verkehrsteilnehmenden haben Angst vor dem riskanten Verhalten anderer.

Die VINCI Autoroutes-Stiftung veröffentlicht die Ergebnisse der 3. Ausgabe der Studie „Die gemeinsame Nutzung der Straße“. Im Anschluss an das Barometer für verantwortungsbewusstes Fahren wird im Rahmen dieser, von Ipsos durchgeführten Umfrage speziell das Verhalten der Europäerinnen und Europäer, anhand verschiedener Fortbewegungsarten untersucht. Ob Autofahrer:innen, Fahrer:innen von motorisierten Zweirädern, Radfahrer:innen oder Fußgänger:innen – wie aufmerksam sind sie gegenüber anderen Verkehrsteilnehmenden? Inwieweit halten sie sich an die Regeln zur gemeinsamen Nutzung der Straße? Wird ihr Verhalten durch die jeweilige Fortbewegungsart, die sie benutzen, beeinflusst? Die Antworten von 12.400 Europäerinnen und Europäern, darunter 2.400 Französischen und Franzosen, zeugen von der Notwendigkeit, das Bewusstsein aller Verkehrsteilnehmenden für die Achtung anderer sowie der Regeln zu schärfen, um ein harmonisches Miteinander auf der Straße möglich zu machen.



„In einer Zeit, in der aktive Fortbewegungsarten zunehmend an Bedeutung gewinnen, erfordert die gemeinsame Nutzung der Straße und des öffentlichen Raums die Anpassungsfähigkeit jedes Einzelnen, um allen ein sicheres und entspanntes Reisen zu ermöglichen. Der Mangel an geeigneten Infrastrukturen macht das Zusammenleben der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden komplexer, kann aber nicht die zahlreichen Risiken und Verstöße rechtfertigen, durch die die Schwächsten besonders gefährdet sind.“

Bernadette Moreau,
Generaldelegierte der VINCI Autoroutes-Stiftung

[Europäische Ergebnisse in Schwarz/*Ergebnisse aus Deutschland in Blau und kursiv*]

➔ **Regelmäßige Nutzung alternativer Mobilitätsformen in der EU nimmt zu. Der Durchschnitt in den meisten Ländern liegt jedoch immer noch weit unter dem EU-Niveau.**

Das Auto ist das wichtigste Fortbewegungsmittel in Europa. Für ihre täglichen Wege nutzen die Europäerinnen und Europäer zudem aktive Formen der Fortbewegung. 66 % **gehen regelmäßig zu Fuß** (*66 % der Deutschen*), und **22 % (unverändert gegenüber dem Vorjahr) benutzen regelmäßig ein Fahrrad**. Weitere 8 % nutzen regelmäßig ein motorisiertes Zweirad (*5 %*) und 4 % einen Roller oder ein Hoverboard (*4 %*).

Wenig überraschend sind es die Niederländer:innen, die am regelmäßigsten Fahrrad fahren (58 %), weit vor den Belgier:innen (28 %), Pol:innen (27 %) und Deutschen (26 %). Die Französischen und Franzosen liegen gleichauf mit den Griech:innen (von 11 befragten europäischen Ländern) auf Platz 8 (13 %), knapp vor den Brit:innen (10 %) und den Spanier:innen (9 %).

Was das Zu-Fuß-Gehen angeht, so gehen die Spanier:innen am häufigsten zu Fuß (78 %) und die Belgier:innen am wenigsten (50 %).

➔ **Unabhängig von der Art der Fortbewegung führt das Zusammenleben mit anderen Verkehrsteilnehmenden zu Ängsten und Spannungen.**

Die Vielfalt der Fortbewegungsarten (Autos, motorisierte Zweiräder, Fahrräder, zu Fuß gehen) und die Entwicklung ihres jeweiligen Anteils in einem eingeschränkten öffentlichen Raum machen das Zusammenleben der verschiedenen Nutzer:innen komplex und oft schwierig.

Eine große Mehrheit der Verkehrsteilnehmenden berichtet von einem besonders angstbesetzten Klima auf der Straße.

Diese Sorge kann mit **riskantem Verhalten anderer** Verkehrsteilnehmenden zusammenhängen. Dies erwähnen 93 % (*90 %*) und insbesondere:

- 92 % der Autofahrer:innen (*88 %*),
- 88 % der regelmäßigen Radfahrer:innen (*88 %*),
- 87 % der Motorradfahrer:innen (*90 %*).

Auch Fußgänger:innen sind von der Risikobereitschaft anderer Verkehrsteilnehmenden stark betroffen. So haben 89 % Angst davor, dass ein Autofahrer nicht anhält, um sie passieren zu lassen, obwohl sie einen Zebrastreifen betreten (*84 %*).

Die Angst vor aggressiven motorisierten Fahrerinnen und Fahrer wird von allen Verkehrsteilnehmenden sehr stark empfunden: 84 % der Autofahrer:innen (*80 %*), 82 % der Motorradfahrer:innen (*91 %*) und 78 % der Radfahrer:innen (*80 %*) bezeugen dies.

➔ **Der Widerstand gegen die gemeinsame Nutzung der Straße, aber auch das Gefühl, in Gefahr zu sein, führen zu einer weit verbreiteten Missachtung der für bestimmte Verkehrsteilnehmergruppen reservierten Bereiche.**

Die Stadt- und Straßenplanung muss ein harmonisches Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsmittel gewährleisten und sich an die Veränderungen in der Mobilität anpassen. Auch in eingeschränkten Umgebungen ist es von entscheidender Bedeutung, sicherzustellen, dass die Räume, die den schwächsten Verkehrsteilnehmern vorbehalten sind, respektiert werden. Doch Platzmangel, Verkehrsdichte oder einfach nur der Wunsch nach mehr Sicherheit sind Gründe dafür, in die Räume anderer Verkehrsteilnehmender einzudringen und sie damit zu gefährden. Für jeden Nutzertyp gibt es ein eingeständenes Fehlverhalten:

- **Gehwege: Zu oft von Rad- und Motorradfahrern zu Lasten der Fußgänger besetzt**

Gehwege sind Flächen, die Fußgängerinnen und Fußgängern gewidmet sind. Dennoch neigen Motorrad- und Fahrradfahrer:innen stark dazu, sie als Parkfläche zu benutzen (61 % der Motorradfahrer:innen; 81 %) oder um dort zu fahren (45 % der Motorradfahrer:innen; 67 % und 72 % der regelmäßigen Fahrradfahrer:innen; 79 %). Diese missbräuchliche Nutzung des Raums stellt eine Gefahr für Fußgänger:innen dar. 64 % gaben an, dass sie beim Gehen auf dem Bürgersteig schon einmal von einem Fahrrad, einem Roller oder einem Hoverboard gestreift wurden (54 %).

- **Fahrradschleusen und Radwege: Schutz von Radfahrer:innen vernachlässigt**

Obwohl Fahrradschleusen ausschließlich Radfahrer:innen vorbehalten sind, damit sie sich vor den Fahrzeugen auf einer Ampelkreuzung positionieren können bzw. um besser zu sehen und gesehen zu werden, geben 57 % der Motorradfahrer:innen (79 %) und 26 % der Autofahrer:innen (35 %) dennoch zu, dort anzuhalten. Auch Radwege werden von Zweiradfahrern oder motorisierten Fahrzeugen missbraucht: 50 % der Motorradfahrer:innen geben an, sie zu benutzen (66 %), und 18 % der Autofahrer:innen nutzen sie zum Anhalten oder Parken (22 %).

- **Parken, reservierte Fahrspuren: unangemessenes und gefährliches Verhalten von Autofahrern**

Von Autofahrern oft als folgenlos empfunden, können die Freiheiten, die sie sich entgegen der Straßenverkehrsordnung nehmen, schwerwiegende Folgen für ungeschützte Verkehrsteilnehmende haben. 32 % der Autofahrer:innen geben zu, dass sie regelmäßig in zweiter Reihe parken (28 %), 21 % geben zu, dass sie Busspuren benutzen (22 %), 14 % geben zu, dass sie Parkplätze für Behinderte benutzen (16 %) und 15 %, dass sie Parkplätze für Elektrofahrzeuge benutzen (16 %). Ein weiteres Zeichen für die Vernachlässigung von Radfahrer:innen ist, dass 36 % der Autofahrer:innen zugeben, dass sie ihre Autotür öffnen, ohne zu überprüfen, ob sich Radfahrer:innen in der Nähe befinden (38 %).

➔ **Risikobereitschaft und die Missachtung von Grundregeln der Straßenverkehrsordnung betreffen alle Kategorien von Verkehrsteilnehmenden.**

Obwohl **das Telefonieren als eine der größten Ablenkungsquellen bekannt**, und zugleich Ursache vieler Unfälle ist, telefonieren mehr als die Hälfte der Autofahrer:innen, Motorradfahrer:innen und Fußgänger:innen während des Fahrens oder Gehens:

- 66 % der Autofahrer:innen (59 %),
- 57 % der Fußgänger:innen (49 %),
- 50 % der regelmäßigen Motorradfahrer:innen (72 %),
- 34 % der regelmäßigen Radfahrer:innen (25 %).

Die Missachtung einer roten Ampel oder des roten „Männchens“ für Fußgänger:innen kann für einen selbst, aber auch für andere Verkehrsteilnehmende **tödlich sein**. Dennoch wird dieses Vergehen sowohl von Autofahrer:innen als auch von Radfahrer:innen und Fußgänger:innen weitgehend akzeptiert. Hinzu kommt Folgendes:

- 63 % der Autofahrer:innen geben zu, bei gelben oder roten Ampeln weiterzufahren (63 %);
- 37 % der regelmäßigen Radfahrer:innen geben zu, dies auch in Situationen zu tun, in denen es durch Verkehrsschilder nicht erlaubt ist (45 %);
- 56 % der Fußgänger:innen geben zu, dass sie eine Fußgängerfurt überqueren, obwohl das Ampelsymbol für sie rot ist (52 %), und 85 % geben zu, dass sie manchmal außerhalb eines geschützten Übergangs die Straße überqueren (83 %).

Auch **die Tatsache, dass** mehr als jede:r zweite Fahrer:in (52 %; 53 %) beim Überholen oder Abbiegen **nicht den Blinker** betätigt, ist ein Hinweis auf den vorherrschenden Individualismus und die Gleichgültigkeit gegenüber anderen Verkehrsteilnehmenden.

➔ **Ist die Nutzung verschiedener Fortbewegungsarten ein Faktor für mehr Respekt gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern?**

Sich in die Lage des anderen versetzen zu können, um seine Einschränkungen und seine Verletzlichkeit zu verstehen, ist einer der Vorteile der Nutzung mehrerer Fortbewegungsarten. 63 % der europäischen Autofahrer nutzen mindestens eine andere Fortbewegungsart als das Gehen – motorisierte Zweiräder, Fahrräder, Roller, ... - (67 % der Deutschen, 85 % der Niederländer:innen und 39 % der Britinnen und Briten). Nun geben 73 % dieser „Mehrfachnutzer“ an, dass sie im Straßenverkehr mehr Vorsicht gegenüber anderen walten lassen (Überprüfung des toten Winkels, Beachtung von Radwegen und Behindertenparkplätzen, Achtsamkeit beim Öffnen der Autotür usw.) (66 %).

Von den Autofahrer:innen, die auch regelmäßig mit dem Fahrrad fahren, glauben 39 %, dass sie die Verkehrsschilder besser beachten als im Auto (44 %), und 64 % sind der Meinung, dass sie bei einer Fahrt mit dem Fahrrad vorsichtiger sein müssen als im Auto (77 %).

→ Besonderheiten beim Radfahren

In Europa fahren etwas weniger Frauen als Männer **regelmäßig mit dem Fahrrad**: (20 % ggü. 25 %; 24 % ggü. 30 %). Bei der **gelegentlichen Nutzung** des Fahrrads gleicht sich dieser Unterschied jedoch aus (38 % ggü. 41 %; 36 % ggü. 41 %).

Das Sicherheitsgefühl beim Radfahren, welches ein wichtiger Faktor für die Entwicklung der Fahrradnutzung ist, unterscheidet sich in den einzelnen Ländern erheblich. Während sich **im europäischen Durchschnitt 80 % der Radfahrenden sicher fühlen**, liegt dieser Anteil bei 93 % in den Niederlanden, bei 87 %, in Deutschland und bei nur 60 %, in Frankreich (ein Unterschied von 33 Prozentpunkten im Vergleich zu den Niederlanden!). Französinnen und Franzosen fühlen sich unter den Bürgern der elf beobachteten Länder am wenigsten sicher.

Tragen von Helmen

Das Tragen eines Fahrradhelms für Erwachsene ist in keinem der in der Umfrage erfassten Länder obligatorisch, außer in Spanien, wo das Tragen eines Helms in städtischen Gebieten empfohlen wird und außerhalb dieser Gebiete vorgeschrieben ist. In Europa **tragen 28 % der regelmäßigen Radfahrenden häufig einen Helm (33 %)**; am häufigsten tragen ihn englische (60 %) und spanische (51 %) Radfahrer:innen, am wenigsten niederländische (8 %).

Toter Winkel

In städtischen Gebieten ist es sehr oft **die Fehleinschätzung des toten Winkels** durch Fahrer:innen von schweren Fahrzeugen (LKW, Busse, Reisebusse) oder durch Radfahrer:innen, die dabei besonders gefährdet sind. Dennoch geben immer noch 52 % (51 %) der Radfahrer:innen an, dass sie rechts an einem Bus oder Lkw vorbeifahren, und sie glauben, dass die Fahrzeugfahrenden auf tote Winkel achten.

Fahrradfahren bei Nacht ohne Licht

Das Fahrradfahren bei Nacht erfordert eine gute Sichtbarkeit, um die eigene Sicherheit zu wahren, und andere Verkehrsteilnehmende nicht zu übersehen. Diese wichtige Sicherheitsmaßnahme wird jedoch immer noch von 28 % der regelmäßig Radfahrenden in Europa vernachlässigt (31 %).

Methodologie der Umfrage

Um das Barometer für verantwortungsbewusstes Fahren zu erstellen, befragte Ipsos vom 20. Februar bis zum 9. März 2023 per Internet 12.400 Personen ab 16 Jahren, darunter 2.400 Französinen und Franzosen und mindestens 1.000 Personen aus jedem der 10 weiteren befragten Länder (Belgien, Deutschland, Griechenland, Italien, Niederlande, Polen, Schweden, Slowakei, Spanien, Vereinigtes Königreich). Die Repräsentativität jeder Stichprobe wird durch die Quotenmethode gewährleistet.

Über die Unternehmensstiftung VINCI Autoroutes

Die im Februar 2011 gegründete VINCI Autoroutes-Stiftung ist zugleich eine Forschungs- und Beobachtungsstelle sowie ein Informationstool, das sich der Entwicklung von Verhaltensweisen widmet. Die Stiftung hat von Anfang an in die Förderung der individuellen und kollektiven Verantwortung im Straßenverkehr investiert und ihren Aktionsradius nach und nach auf die Bereiche Bildung, Umweltschutz und Öffnung für andere ausgeweitet. All dies sind Ausdrucksformen für das Bestreben, sich im Straßenverkehr gut zu verhalten.

Im Jahr 2022 investiert die Stiftung in einen neuen Bereich, indem sie Projekte zur Erhaltung und Wiederherstellung des Naturerbes in den Gebieten unterstützt.

Ihre Handlungsfelder:

- *Förderung der Forschung durch die Finanzierung innovativer wissenschaftlicher Forschung in den Bereichen Risikoverhalten und Umweltschutz als Mittel zur Verbesserung der Verhaltensweisen und im Bereich der Umweltingenieurwissenschaften durch Messung der langfristigen Auswirkungen von regenerierenden Maßnahmen für natürliche Umfelder;*
- *Sensibilisierung der Öffentlichkeit durch Informations- und Aufklärungskampagnen über Risiken im Straßenverkehr, verantwortungsbewusstes Fahren und den Schutz der Umwelt;*
- *Unterstützung von Vereins- und Bürgerinitiativen durch die Förderung von Projekten für eine sichere Mobilität, die Menschen und Umwelt respektiert, sowie durch die Begleitung von Projekten zur ökologischen Wiederherstellung.*

<https://fondation.vinci-autoroutes.com>

X-Account: @FondationVA

Facebook|LinkedIn |Instagram: fondation_vinciautoroutes

<https://roulons-autrement.com>

X-Account: @RoulonsA

Pressekontakt:

- Anaïs Agozo-Ndelia, anais.agozo-ndelia@vae-solis.com, +33 (0)6 60 90 69 72
- Samuel Beauchef, samuel.beauchef@vinci-autoroutes.com, +33 (0)6 12 47 58 91

Unternehmensstiftung VINCI Autoroutes

1973, boulevard de la Défense- Bâtiment Hydra - CS 10268 - 92757 Nanterre Cedex, Frankreich